

Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie |
Postfach 71 28 | 24171 Kiel

Minister

Vorsitzenden des
Wirtschaftsausschusses des
Schleswig-Holsteinischen Landtages
Herrn Christopher Vogt, MdL
Landeshaus
24105 Kiel

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 18/5664

10. Februar 2016

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

zur Drucksache 18/3408 (neu) „Keine Zentralisierung der Erlaubnis- und Genehmigungs-
behörde für Großraum- und Schwerverkehre“ übersende ich Ihnen die in der Sitzung des
Wirtschaftsausschusses vom 13.01.2016 erbetene Stellungnahme des Ministeriums für
Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Reinhard Meyer

Anlage

2. Februar 2016

Zentralisierung der Erlaubnis- und Genehmigungsbehörde für Großraum- und Schwerlastverkehre

A. Auftrag des MWAVT im zeitlichen Ablauf

1. Bemerkung des Landesrechnungshofs (LRH) 2012, S. 193: Vorschlag, eine zentrale Erlaubnis- und Genehmigungsbehörde beim Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV-SH) einzurichten unter Verweis auf langjährige Erfahrungen anderer Länder (u.a. Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen-Anhalt); vgl. **Anlage 1**.
2. Der Finanzausschuss bat in seinem Bericht und Beschlussempfehlung vom 8.11.2012 zu den Bemerkungen des LRH mit Bericht zur Landeshaushaltsrechnung 2010 das MWAVT, bis zum Ende des Jahres 2012 die Möglichkeit der Einrichtung einer zentralen Erlaubnis- und Genehmigungsbehörde zu prüfen und hierzu im ersten Quartal 2013 zu berichten (Drucksache 18/323, S. 8 und Drucksache 18/313 (neu) S. 8).
3. Mit Schreiben vom 25.3.2013 (Umdruck 18/1055) teilte das MWAVT dem Vorsitzenden des Finanzausschusses mit, dass der Vorschlag des LRH unterstützt werde und die Prüfung und Realisierung des Vorhaben Bestandteil der „Sicherheitsoffensive Verkehr“ sein solle.
4. Dementsprechend war die Zentralisierung der Erlaubnis- und Genehmigungsbehörde beim LBV-SH Bestandteil des Berichts und Maßnahmenvorschlag der Landesregierung „Gesamtstrategie für mehr Fairness und Sicherheit im Straßenverkehr“, der vom Landtag am 19.3.2014 zur abschließenden Beratung an den Wirt-

schaftsausschuss überwiesen wurde (WiA vom 11.6.2014) - Drs. 18/1632, S. 21-23, vgl. **Anlage 2**.

B. Verfahrensstand

1. Bislang obliegt die entsprechende Zuständigkeit den Kreisen und kreisfreien Städten als zuständige Straßenverkehrsbehörden nach der Landesverordnung über die zuständigen Behörden und Stellen nach dem Straßenverkehrsrecht (StrVRZustVO). Die Zentralisierung der Erlaubnis- und Genehmigungsbehörden ist nur durch eine Änderung der StrVRZustVO möglich. Ein entsprechender Verordnungsentwurf ist erarbeitet und mit dem LBV-SH und dem Normenprüfungsreferat des MIB abgestimmt.
2. Der Verordnungsentwurf ist den Kommunalen Landesverbänden (KLV) am 15.7.2015 im Anhörungsverfahren zugegangen; eine umfassende schriftliche Stellungnahme der KLV erfolgte am 31.8.2015.
3. Am 23.9.2015 fand eine mündliche Erörterung zwischen den KLV, dem LBV-SH, einem Vertreter des Kreises Dithmarschen und dem MWAVT statt.
4. Der Landtag hat sich des Themas aufgrund eines Antrags der CDU und FDP-Fraktionen -Drs. 18/3408(neu) in seiner Sitzung am 16.10.2015 angenommen und an den Wirtschaftsausschuss überwiesen, der eine schriftliche Anhörung beschlossen hat. Minister Meyer hat in der Sitzung vom 13.1.2016 erklärt, vor einer Beendigung der Landtagsbefassung die Verordnung nicht zu erlassen.
5. Das Beteiligungsverfahren muss nach der Landtagsbefassung noch beendet werden; eine formelle schriftliche Stellungnahme des MWAVT steht noch aus.

C. Gründe für die Zentralisierung beim LBV-SH

1. Das vom Großraum- und Schwerlastverkehr größtenteils betroffene Straßennetz steht in der Baulast des Landes oder wird durch das Land verwaltet. Durch die Zentralisierung der Aufgaben beim LBV-SH kann schneller auf kurzfristig veränderte Fahrwege (Baustellen, Brückensperrungen) reagiert werden (Synergieeffekte).
2. Außerdem ist neben der fahrwegsbezogenen Erlaubnis auch eine fahrzeugbezogene Erlaubnis nach § 70 Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) zu beantragen. Die Zuständigkeit hierfür liegt bereits zentral beim LBV-SH. Durch eine Zentralisierung sind auch dadurch Synergieeffekte zu erwarten.

3. Die Bearbeitungsdauer der Anträge ist bei den Kreisen in Abhängigkeit von der personellen Ausstattung sehr unterschiedlich. Eine Zentralisierung führt zu einer einheitlicheren Bearbeitungsdauer, wobei aufgrund der Konzentrationswirkung mit einer Beschleunigung zu rechnen ist, was den Antragstellern zu Gute kommt.
4. Die Antragsteller hätten einen zentralen Ansprechpartner; es gäbe eine einheitliche Rechtsanwendung sowie einen einheitlichen Bewertungsmaßstab.
5. Bislang legen die Kreise und kreisfreien Städte die Gebühren in Abhängigkeit von ihrem jeweiligen Aufwand in unterschiedlicher Höhe fest. Eine Zentralisierung führt zu einheitlichen Gebühren im Land. Die Nutzung von Synergieeffekten (s.o.) kann zu einem Absinken der durchschnittlichen Gebührenhöhe führen.
6. Ein Problem, das der LRH identifiziert hat, ist die Nichtfinanzierung des Aufwands der Straßenbaulastträger im Rahmen der Gebührenerhebung. Allein die Genehmigungsbehörde, die den Bescheid formal ausstellt, erhält die Gebühren vom Antragsteller. Der höchste Verwaltungsaufwand entsteht jedoch bei den Straßenbaulastträgern, die die Strecken hinsichtlich der Maße, Gewicht und aktuellen Ereignisse/Baustellen, Brückenstatik etc. überprüfen und ggf. berechnen müssen. Dieser Aufwand fließt nicht in die Gebührenrechnung ein. Eine „ausgleichende“ Gebührensplittung (anteilige Gebührenerhebung des Straßenbaulastträgers) ist gebührenrechtlich unzulässig. Ein Gebührenverzicht - in welcher Form auch immer - wäre ebenfalls rechtswidrig.

Möglich wäre es dagegen, den tatsächlichen Aufwand, der zu über 90% beim LBV für alle Schwerlasttransporte in Schleswig-Holstein entsteht, als im Rahmen der Amtshilfe entstehende Auslagen dem Antragsteller aufzugeben. Dies würde allerdings die Gesamtkosten einer Erlaubnis (Gebühren einschließlich Auslagen) um ein Vielfaches erhöhen, so dass die jetzigen Antragsteller Schleswig-Holstein eher meiden und sich an einen Dienstleister mit Sitz außerhalb Schleswig-Holsteins wenden würden. Ähnliche Erfahrungen hat Niedersachsen bereits gemacht und entsprechende Entscheidungen korrigiert.

7. Die meisten Kreise haben die Straßenbaulast für ihre Kreisstraßen auf den LBV-SH übertragen (beispielsweise auch der Kreis Dithmarschen), weshalb der LBV-SH einen erheblichen tatsächlichen Aufwand hat, ohne dafür eine Gebühr oder eine Aufwandsentschädigung zu erhalten. Im Jahr 2013 hatte der LBV-SH als Straßenbaulastträger 48.076 Anträge, im Jahr 2014 56.274 Anträge und im Jahr 2015 66.279 Anträge zu bearbeiten. Bei einer Zentralisierung der Erlaubnis- und Ge-

nehmungsbahörden beim LBV-SH wülden daher nicht nur Synergieeffekte eintreten, sondern es wülden Gebühren dort erhoben, wo der tatsächliche Aufwand anfällt.

8. Die Kreise wülden gleichzeitig von den Aufgaben entlastet und könnten das Personal anderweitig einsetzen. Da Gebühren nur erhoben werden dürfen, um den tatsächlichen Arbeitsaufwand der Behörden zu decken, dürften keine Einnahmeausfälle bei den Kreisen entstehen. Es verbleiben auch keine Restaufgaben bei den Kreisen, wenn diese die Straßenbaulast an den LBV-SH übertragen haben, höchstens die Weiterleitung an die kreiseigenen Kommunen mit der Bitte um Stellungnahme. Bei Verwendung von VEMAGS (Verfahren zur Online-Abwicklung des Antrags- und Genehmigungsverfahrens) würde auch dieser Schritt entfallen. Die Kreise könnten erheblich Personal einsparen. Ein Verwaltungsaufwand bleibt nur bei denjenigen Kreisen bestehen, die ihre Straßenbaulast noch nicht auf den LBV-SH übertragen haben. Da Schwerlasttransporte jedoch überwiegend auf Autobahnen, Bundes- und Landstraßen erfolgen, erscheint der Aufwand vertretbar.
9. Eine Konzentrierung der Erlaubnis- und Genehmigungsbehörde beim LBV-SH würde bereits vor der demnächst anstehenden Änderung der Straßenverkehrsordnung (StVO) den „Antragstourismus“ verringern.

Die örtliche Zuständigkeit ergibt sich aus der StVO selbst. Nach § 47 Abs. 1 Satz 3 StVO erteilt die Erlaubnis nach § 29 Absatz 3 *„die Straßenverkehrsbehörde, in deren Bezirk der erlaubnispflichtige Verkehr beginnt, oder die Straßenverkehrsbehörde, in deren Bezirk der Antragsteller seinen Wohnort, seinen Sitz oder eine Zweigniederlassung hat.“* Der Antragsteller hat also stets die Wahl zwischen der Behörde des Sitzes/Wohnorts/Zweigniederlassung und der Behörde des Streckenbeginns. Das MWAVT legt durch die StrVRZustVO lediglich fest, welche Behörde im landesinternen Behördenaufbau sachlich zuständig ist. Bislang sind dort die Kreise und kreisfreien Städte als entsprechende Verkehrsbehörden festgelegt.

Nach der derzeitigen Regelung in der StVO müssen Antragsteller und Transportunternehmen nicht personenidentisch sein, was bedeutet, dass auch ein Dienstleister für einen oder mehrere Transportunternehmen Erlaubnisse einholen kann. Dementsprechend kommt es dann nicht auf den Sitz des Transportunternehmens, sondern allein auf den Sitz des Dienstleisters an. Dieses Dienstleistungsunternehmen kann dann praktisch für sämtliche deutschen Transportunternehmen Erlaubnisse für Transportwege in der ganzen Bundesrepublik beantragen, ohne dass das

Transportunternehmen in dem betreffenden Kreis seinen Sitz hat und ohne dass der Transportweg überhaupt das Kreisgebiet oder das Gebiet des Landes Schleswig-Holstein berührt. So ist zu erklären, dass in einigen Kreisen mit aktiven Dienstleistungsunternehmen ein deutlich höheres Antragsaufkommen zu verzeichnen ist als in anderen Kreisen. Das führt zu einem verkehrspolitisch nicht gewünschten „Antragstourismus“. Auch ist das Auseinanderfallen von Transportunternehmen und Dienstleister verkehrsrechtlich/haftungsrechtlich nicht unproblematisch bei der Nichteinhaltung von Auflagen. Daher beabsichtigt der Bund, die StVO in dieser Hinsicht zu überarbeiten die Antragstellung mit der nächsten StVO-Novelle auf Transportunternehmen zu begrenzen.

D. Ergebnis der Prüfungen von Alternativen

Neben der Zentralisierung sind auch Alternativen geprüft, aber teilweise aus rechtlichen, teilweise aus organisatorischen Gründen verworfen worden. Um die Anforderungen des LRH zu erfüllen, kommen nur die Zentralisierung auf den LBV-SH oder (hilfsweise) eine Zentralisierung bei einem Kreis oder einer kreisfreien Stadt in Betracht. Dies würde eine Einigung/Zustimmung sämtlicher Kreise und kreisfreien Städte voraussetzen; wobei es bereits Signale gegenüber dem MWAVT gibt, dass es diesbezüglich keine Einigung geben wird.

Der Aufbau einer neuen Behörde für diese Aufgabe wird wegen des unnötigen Bürokratieaufwuchses ausgeschlossen.

Das sog. „Optionsmodell“ (d.h. eine Wahlmöglichkeit für sämtliche Kreise und kreisfreien Städte, ob sie die Aufgabe weiterhin wahrnehmen oder an den LBV-SH abgeben wollen) ist die schlechteste Variante, da nicht nur ein für Antragsteller schwer zu überblickender Zuständigkeitswirrwarr entstünde, der auch das technische System (VEMAGS) überfordert, sondern weil dies auch eine „Rosinenpickerei“ ermöglichen würde. D.h., dort, wo die Aufgabe lukrativ erscheint, behielten die Kreise ihre Zuständigkeit, dort, wo sie defizitär ist, würde die Aufgabe an den LBV-SH abgegeben. Echte Personaleinsparungen würden hingegen nicht stattfinden; Synergieeffekte wären durch die ohnehin daneben weiterhin beim LBV-SH zu beantragenden Genehmigungen nach § 70 StVZO (fahrzeugbezogene Komponente) ausgeschlossen.

Sonstige Modelle beispielsweise über Amtshilfe/Beleihung etc. sind nicht denkbar, da diese nicht mit den Regelungen des Landesverwaltungsgesetzes (LVwG-SH) in Einklang stehen würden. Auch ist es nicht zulässig, die örtliche Zuständigkeit dergestalt aufzuteilen, dass sowohl der LBV-SH als auch ein Kreis nebeneinander zuständige Verkehrsbehörden sind. Zuständigkeitsregelungen müssen klar und eindeutig sein.

Die nachfolgende Zusammenstellung enthält in Kurzform die Ergebnisse der Prüfung des MWAVT hinsichtlich möglicher Alternativen zur Zentralisierung beim LBV-SH:

1. **Alternative 1:** Zentralisierung bei nur einem Kreis/einer kreisfreien Stadt durch Verordnung des Landes
 - Anforderungen LRH erfüllt?
Nur teilweise: Zentralisierung ja, beim LBV-SH nein
 - Rechtlich zulässig?
Nein, örtliche Zuständigkeit ergibt sich direkt aus dem Bundesrecht (§ 47 StVO: *„Die Erlaubnis nach § 29 Absatz 3 erteilt die Straßenverkehrsbehörde, in deren Bezirk der erlaubnispflichtige Verkehr beginnt, oder die Straßenverkehrsbehörde, in deren Bezirk der Antragsteller seinen Wohnort, seinen Sitz oder eine Zweigniederlassung hat.“*) Der Antragsteller müsste seinen Sitz in dem betreffenden Kreis haben.
 - Vorteile/Nachteile: entfällt
 - Bedingungen: entfällt

2. **Alternative 2:** Zentralisierung bei nur einem Kreis/ einer kreisfreien Stadt entsprechend dem Gesetz über kommunale Zusammenarbeit (GkZ)
 - Anforderungen LRH erfüllt?
Zentralisierung ja, beim LBV-SH nein
 - Rechtlich zulässig?
Ja, gemäß § 19a GkZ
 - Vorteile/Nachteile

- Keine Regelung durch eine Verordnung erforderlich; Gebühren erhält nur der beauftragte Kreis, keine Synergieeffekte (§ 70StVZO-Genehmigungen weiter beim LBV-SH, direkte Baustellenauskunft)
- Bedingungen:
Alle Kreise und kreisfreien Städte müssen sich auf Zentralisierung der Zuständigkeit bei einem Kreis/einer kreisfreien Stadt einigen und entsprechende öffentlich-rechtliche Verträge schließen (unwahrscheinlich).

3. **Alternative 3:** Optionsmodell; Zuständigkeit obliegt grundsätzlich dem LBV-SH, Kreise/kreisfreie Städte können auf Antrag selbst Verkehrsbehörde sein

- Anforderungen LRH erfüllt?
nein
- Rechtlich zulässig?
Kommt auf die rechtliche Konstruktion an; ist zumindest rechtlich umstritten. Denkbar könnte sein, den LBV-SH grundsätzlich zur Verkehrsbehörde zu erklären mit der Option, dass Kommunen diese Aufgabe wahrnehmen dürfen bei entsprechender Qualifikation.
- Vorteile/Nachteile:
Kreise behalten Gebühreneinnahmen, wenn sie die Option wählen; Nicht nur Dezentralisierung, sondern auch Zuständigkeitswirrwarr; erhebliche Unklarheiten für Antragsteller, die sowohl bei der Behörde, in deren Bezirk die Fahrt beginnt als auch im Bezirk der Niederlassung Antrag stellen können; VEMAGS (elektronisches System für die Antragsbearbeitung) ist nicht auf derartige Lösungen ausgelegt; Gebührentourismus wird nicht eingedämmt; Problem Interessenkollision: LBV-SH ist grundsätzlich zuständige Verkehrsbehörde und gleichzeitig Fachaufsichtsbehörde über die Kreise und kreisfreien Städte, die die Aufgabe selbst wahrnehmen.
- Bedingungen: entfällt

4. **Alternative 4:** Aufgabenübertragung auf nur einen Kreis per Experimentierklausel nach § 25a LVerwG

- Anforderungen LRH erfüllt?
nur teilweise; Zentralisierung ja, beim LBV-SH nein

- Rechtlich zulässig?
Nein, da die Experimentierklausel nur im Über-/Unterordnungsverhältnis,
nicht aber auf gleicher Ebene gilt
- Vorteile/Nachteile: entfällt
- Bedingungen: entfällt

5. **Alternative 5:** die Zuständigkeitsregelung bleibt, wie sie ist, d.h. dezentral bei den Kreisen und kreisfreien Städten

- Anforderungen LRH erfüllt?
nein
- Rechtlich zulässig?
ja
- Vorteile/Nachteile: vgl. Bemerkungen LRH
- Bedingungen: entfällt

Letztlich lässt die Prüfung nur einen Schluss zu: Wollte man dem Anliegen des LRH hinreichend Rechnung tragen, ist die Zentralisierung der Erlaubnis- und Genehmigungsbehörde beim LBV-SH die richtige Lösung. Insbesondere die von den kommunalen Landesverbänden vorgetragene Optionsmodelle werden dem nicht gerecht. Sie führen darüber hinaus zu einem Zuständigkeitswirrwarr und befördert den „Genehmigungstourismus“, solange die ungewollte Lücke in der StVO noch nicht geschlossen ist.

gez. Gabriele Tahal- VII 43

Anlagen: 2

ßenfahrt weiterhin eine Transporterlaubnis.¹ Die gesetzlichen Vorschriften und die entsprechenden Verwaltungsvorschriften wurden zwischen 1967 und 1988 entwickelt. Damals ist man sicher von steigenden Verkehrszahlen ausgegangen. Mit den heutigen Verkehrszahlen hätte aber niemand rechnen können. Straßen und Brückenbauwerke, die überwiegend in den 60er-, 70er- und 80er-Jahren gebaut wurden, sind nicht für solch hohe Verkehrsbelastungen bemessen.

30.7 Erlaubnis - und Genehmigungsverfahren zentralisieren

Das Erlaubnis- und Genehmigungsverfahren ist durch die regionalen Zuständigkeiten und vielen Beteiligten bundes- und landesweit sehr aufwendig. Entlang der Fahrroute sind alle Verkehrsbehörden und Straßenbaulastträger zu beteiligen. Unter anderem sind für jede Transporterlaubnis alle Brücken im Zuge der Fahrtroute nachzurechnen. Dadurch entsteht ein immenser Personalaufwand, der auch durch das onlinebasierte Verfahrensmanagement für Großraum- und Schwertransporte (VEMAGS) nicht geringer wurde. VEMAGS ist das Online-Genehmigungsverfahren für Großraum- und Schwertransporte der 16 Bundesländer und des Bundes. Der LRH hat vorgeschlagen, das Erlaubnis- und Genehmigungsverfahren in Schleswig-Holstein zu zentralisieren und damit zu vereinfachen.

Das Verkehrsministerium und der LBV-SH stehen dem Vorschlag, eine zentrale EGB einzurichten, aufgeschlossen gegenüber. Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen-Anhalt haben mit einer zentralen EGB seit Jahren gute Erfahrungen gemacht. Das gesamte Verfahren kann durch Wegfall der Ebene Kreise und kreisfreie Städte gestrafft und der Personalaufwand reduziert werden. Der LBV-SH ist auch heute schon an fast allen Anhörungen beteiligt. Dies und seine fachliche Kompetenz sprechen dafür, die zentrale EGB dort einzurichten.

Der hohe Personalaufwand der EGB und des LBV-SH für die Erlaubnis und Genehmigung von Transporten mit außergewöhnlichen Maßen und Gewichten wird nicht durch Gebühreneinnahmen gedeckt. Nur wenige EGB nehmen mehr Gebühren ein als sie Ausgaben haben. Das Gebührenaufkommen schwankt stark. 2007 bis 2010 gab es ein Defizit von 2 Mio. €. Der LBV-SH hat daran einen Anteil von 500 T€. Er hat den größten Personalaufwand, nimmt jedoch keine Gebühren ein. Würde das Land eine zentrale EGB einrichten, verlören die Kreise und kreisfreien Städte die Gebühreneinnahmen. Sie könnten den nunmehr nicht mehr durch Gebühren finanzierten Personalaufwand einsparen oder damit andere Aufgabenbereiche verstärken.

¹ § 29 bzw. § 46 StVO.

7. Herausforderung zunehmender Großraum- und Schwertransporte bewältigen

Die Zahl der sogenannten Großraum- und Schwertransporte (GST), bei denen die rechtlich vorgegebenen Maße und Gewichte überschritten werden, hat in Schleswig-Holstein in den letzten zehn Jahren deutlich zugenommen. Dies hat mehrere Ursachen: Den industriellen Fortschritt bei der Fertigung von Anlagenteilen, neue Verfahren im Bauwesen, Entwicklung in der Bau- und Landmaschinenbranche hin zu größeren Maschinen, aber auch durch die Förderung erneuerbarer Energien wie der Windkraft und der damit verbundenen Errichtung von Windkraftanlagen. Diese Transporte bedürfen der Erlaubnis bzw. Genehmigung. Überschreiten sie bestimmte Fahrzeugbreiten und -gewichte, so müssen sie grundsätzlich durch die Polizei begleitet werden. Die Straßen und Brückenbauwerke werden durch überschwere Transporte ganz besonders belastet und geschädigt, weil sie auf diese Belastungen konstruktiv nicht ausgelegt sind. Diese Entwicklung beansprucht nicht nur personelle Ressourcen der Landesverwaltung. Sie beansprucht auch das Straßennetz im Lande. Auf diese Entwicklung muss die Landesverwaltung durch effizientere Verfahren reagieren. Wenn möglich, sollte sie Zusatzbelastungen abwenden. Es erscheint aber auch notwendig, die GST verursachergerecht an den Kosten zu beteiligen.

7.1 Erlaubnis- und Genehmigungsverfahren für Großraum- und Schwertransporte konzentrieren

Problemstellung und Hintergrund

Der Verkehr auf öffentlichen Straßen mit Fahrzeugen und Zügen, deren Abmessungen, Achslasten oder Gesamtgewichte (allein oder einschließlich Ladung) die gesetzlich allgemein zugelassenen Grenzen tatsächlich überschreiten, bedarf neben einer rein fahrzeugbezogenen Ausnahmegenehmigung nach § 70 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) auch einer besonderen fahrwegsbezogenen Erlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO bzw. einer Ausnahmegenehmigung nach § 46 Abs. 1 Nr. 5 StVO.

Die Gesamtzahl der GST ist nicht bekannt oder mit vertretbarem Aufwand festzustellen. Unstrittig ist allerdings, dass ihre Anzahl in den letzten Jahren signifikant gestiegen ist. Als Indiz für die starke Zunahme der Transporte kann die Anzahl der Anhörungen im Genehmigungsverfahren herangezogen werden: Sie stiegen von 20.000 Verfahren im Jahr 2005 auf 30.000 Verfahren im Jahr 2010. Im Jahr 2012 führte der LBV-SH bereits 40.000 Anhörungen durch.

Der Anstieg von GST ist nicht nur, aber maßgeblich auch auf Transporte von Windenergieanlagen (WEA) zurückzuführen. Angesichts der Entwicklung der Windenergieerzeugung („Repowering“) ist nicht anzunehmen, dass die Zahl der Transporte in absehbarer Zeit wieder abnehmen wird.

Der Landesrechnungshof Schleswig-Holstein (LRH) hat im Jahr 2011 „Schwerverkehr und Schwerlasttransporte in Schleswig-Holstein“ bei den 15 Erlaubnis- und Genehmigungsbehörden (EGB) der Kreise und kreisfreien Städte, dem LBV-SH und

der Polizei geprüft. Der LRH hat festgestellt, dass das Genehmigungsverfahren durch regionale Zuständigkeiten und viele Beteiligte bundes- und landesweit aufwendig ist. Maßgebliche Ursache hierfür ist die Beteiligung aller Verkehrsbehörden und Straßenbaulastträger entlang der jeweiligen Fahrtstrecke. Als Ergebnis seiner Prüfung schlägt der LRH vor, eine zentrale EGB beim LBV-SH einzurichten, weil der LBV-SH ohnehin in fast alle Anhörungen involviert ist. Der LRH verweist dabei auf die Länder Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen-Anhalt, die bereits seit vielen Jahren eine landeseinheitliche EGB haben. Nach Auffassung des LRH könnten mit der Schaffung einer zentralen EGB insgesamt beträchtliche Personaleinsparungen realisiert werden, da Personalmehraufwand in einer zentralen EGB eine Aufwandsreduzierung bei den Kreisen und kreisfreien Städten als bisherigen EGB gegenüberstünde. Weitere Vorteile wären dem LRH zufolge:

- Verkürzte Bearbeitungszeiten kämen den Antragstellern zugute,
- die Antragsteller hätten nur noch einen Ansprechpartner,
- die Kreise würden sich kleinteiliger Aufgaben entledigen, für die sie geschultes Personal und Technik vorhalten müssen,
- die Kreise bräuchten für die statische Berechnung einzelner Brücken kein Ingenieurbüro einzuschalten und würden damit Kosten sparen,
- fachlich einwandfreie Brückenberechnungen wären durch die Fachkompetenz im LBV-SH gewährleistet,
- die Auflagenerteilung wäre einheitlich, wenn die statische Berechnung über vereinheitlichte Berechnungen erfolgte,
- einheitliche Rechtsanwendung,
- einheitlicher Bewertungsmaßstab,
- einheitliche Gebühren,
- das eingesetzte Personal im LBV-SH ist spezialisiert, weil es ausschließlich für diesen Aufgabenbereich zuständig ist.

Die Einnahmen durch Gebühren bei den EGB betragen im Jahr 2010 knapp 1,3 Mio. €. Dabei waren die Einnahmen durch Gebühren und die Ausgaben für das Personal bei den EGB nicht deckungsgleich. Während es EGB gibt, deren Ausgaben für das Personal durch die Gebühreneinnahmen bei Weitem nicht gedeckt werden können, lagen bei anderen EGB die Gebühreneinnahmen deutlich über den Ausgaben für das Personal.

Die Kosten, die dem LBV-SH als Anhörungsbehörde in diesen Verfahren entstehen, werden von keiner Seite erstattet. Dies bedeutet: Den Ausgaben für 9,13 Personallstellen in Höhe von ca. 673.000,- € (im Jahr 2010) stehen keine Einnahmen gegenüber. Hinzu kommt, dass der LBV-SH allein den Landesanteil an den Betriebs- und Entwicklungskosten des bundesweit eingesetzten, internetbasierten Programms VEMAGS (Verfahrensmanagement für Großraum- und Schwertransporte) trägt, mit