

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Wirtschaftsausschuss
Vorsitzender
Christopher Vogt
Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

Logistik Initiative Schleswig-Holstein
Wissenschaftspark Kiel
Fraunhoferstraße 2 – 4
24118 Kiel

Fon: +49 (0) 431 / 2484 – 156
Fax: +49 (0) 431 / 2484 – 111

info@logistik-sh.de
www.logistik-sh.de

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 18/5885

Ihr Ansprechpartner:
Roy Kühnast

Telefon: 0431 2484 156
E-Mail: rkuehnast@logistik-sh.de

Ihre Zeichen:
L214

Unsere Zeichen:
Kü-Ma

Kiel, 06.04.2016

Keine Zentralisierung der Erlaubnis- und Genehmigungsbehörde für Großraum- und Schwerverkehre / Drucksache 18/3408 (neu)

Sehr geehrter Herr Vogt,

wir danken für die Möglichkeit, zum Antrag der Fraktionen von CDU und FDP „Keine Zentralisierung der Erlaubnis- und Genehmigungsbehörde für Großraum- und Schwerverkehre“ Stellung nehmen zu können. Unsere Antwort haben wir diesem Schreiben beigefügt.

Gerne bieten wir zudem unsere Mitwirkung bei der weiteren inhaltlichen Ausgestaltung im Rahmen eines runden Tisches oder in Expertengesprächen mit unseren Mitgliedern an.

Mit freundlichen Grüßen

Gez. Matzen

gez. Kühnast

Holger Matzen
Vorsitzender des Vorstandes

i. A. Roy Kühnast

Anhang: Stellungnahme

Vorstand:
Harald Ertel
Morten Holpert
Holger Matzen (Vorsitzender)
Rüdiger Schacht
Dirk Schümann

Amtsgericht Kiel, Register-Nr. VR
5253 KI
Steuer-Nr.19 293 19975

Förde Sparkasse
IBAN: DE65210501701400048102
BIC: NOLADE21KIE

Stellungnahme zur schriftlichen Anhörung des Wirtschaftsausschusses des Schleswig-Holsteinischen Landtages zum Themenkomplex „Keine Zentralisierung der Erlaubnis- und Genehmigungsbehörde für Großraum- und Schwerverkehre“

Gliederung:

- a) Einleitung/Hintergrund
- b) Antragstellung und Genehmigung von GST
- c) Stellungnahme
- c) Ergänzende Aspekte

Einleitung:

Großraum- und Schwertransporte prägen nicht nur durch den Ausbau der Windenergiestandorte an Land und auf See immer öfter das Bild in Schleswig-Holstein. Auch andere Großkomponenten sind immer häufiger während ihres Transportes auf den Straßen im Land zu sehen. Besonders deutlich wurde diese Entwicklung, als Schwerlastverkehre aufgrund der zeitweisen Sperrung der Rader Hochbrücke auf andere Strecken im Lande umgeleitet werden mussten.

Unternehmen aus Schleswig-Holstein stehen auch bei Großraum- und Schwertransporten in einem immer stärkeren Konkurrenzdruck zu Transporteuren aus anderen Regionen Deutschlands und Europas, da der Transport solcher Komponenten im Vergleich zu konventionellen Transporten eine deutlich höhere Wertschöpfung ermöglicht.

Im vergangenen Jahr wurden knapp 66.300 Anträge für Schwertransporte einschließlich des Transports von Autokranen in Schleswig-Holstein bearbeitet, in deren Genehmigung der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV-SH) eingebunden war. Zum Vergleich: 2005 wurden 15.209 solcher Transportanträge bearbeitet (Quelle für beide Angaben: LBV-SH).

Damit diese Transporte auf unseren Straßen unterwegs sein können, bedarf es einer Genehmigung. Denn die als Großraum- und Schwertransporte (auch: Schwerguttransporte; Abkürzung: GST) bezeichneten Verkehre weisen eine Besonderheit auf: Sie überschreiten die für die verschiedenen Arten von Straßen festgelegten Abmessungen und/oder Gewichte von Transportfahrzeugen. Sie können deshalb die benutzte Verkehrsinfrastruktur und den Verkehr selbst beeinträchtigen.

Die zulässigen Maße, Gewichte und Achslasten für Frachtguttransporte sind in der Straßenverkehrsordnung (StVO) und der Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) für die Bundesrepublik Deutschland festgelegt. Um Schwerguttransporte (GST) durchführen zu können, müssen demgemäß spezielle Genehmigungen eingeholt und die zu nutzenden Strecken auf ihre Eignung geprüft werden. Dabei ist zwischen Einzel- und Dauererlaubnis sowie Ausnahmegenehmigung zu unterscheiden.

Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen, die die zulässigen Grenzen gemäß StVZO – diese regelt die formale und technische Voraussetzung für die Zulassung von Kraftfahrzeugen – überschreiten, benö-

tigen eine Ausnahmegenehmigung nach § 70 für die besondere technische Auslegung des für den Transport vorgesehenen Fahrzeugs.

Der jeweilige Transportfall, also der Einsatz eines Fahrzeuges zum Transport von Großraum- oder Schwergutladung, bedarf einer Genehmigung nach der Straßenverkehrsordnung (StVO). Auch hier sind Einzel- oder Dauergenehmigungen möglich. Dabei wird seitens der Genehmigungsbehörde geprüft, ob das einzusetzende Fahrzeug in Kombination mit der zu transportierenden Ladung in straßenbaulicher und verkehrlicher Hinsicht auf der geplanten Strecke eingesetzt werden kann.

Die zuständigen Stellen der Erlaubnis- und Genehmigungsbehörden (EGB) variieren dabei von Bundesland zu Bundesland. Entweder können alle Anträge bei den unteren Verkehrsbehörden auf kommunaler Ebene bzw. auf Ebene der Landkreise abgegeben werden. Oder es ist eine obere Verkehrsbehörde auf Landesebene zuständig (wie in Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg). Falls Transporte über die Grenzen mehrerer Gemeinden, Landkreise oder Bundesländer durchgeführt werden müssen, sind seitens der zuständigen EGB die Genehmigungen der anderen beteiligten Stellen auf verwaltungsinternem Weg einzuholen. Liegen alle Genehmigungen für die einzelnen Abschnitte vor, kann der Antrag des Transportunternehmens bewilligt werden. Die Genehmigung kann mit Auflagen – wie die Demontage und nachfolgende Montage von Verkehrsschildern oder die Begleitung von Sicherungsfahrzeugen – verbunden sein.

In Schleswig-Holstein stehen bisher Verkehrsbehörden der Kreise und kreisfreien Städte sowie der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV-SH) als Erlaubnis- und Genehmigungsbehörden (EGB) zur Verfügung. In einigen Regionen des Landes übernimmt dabei bereits heute der LBV-SH auf Ebene der Verkehrsbehörden der Kreise und kreisfreien Städte Aufgaben im Genehmigungsprozess (siehe: Verwaltung der Kreisstraßen nach dem Straßen- und Wegegesetz des Landes Schleswig-Holstein - StrWG).

Bereits 2011 schlug der Landesrechnungshof aus verschiedenen Gründen vor, eine zentrale Erlaubnis- und Genehmigungsbehörde (EGB) für GST beim Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV-SH) einzurichten. Aktuell liegt ein Entwurf der „Landesverordnung zur Änderung der Landesverordnung über die zuständigen Behörden und Stellen nach dem Straßenverkehrsrecht“ des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie des Landes Schleswig-Holstein vor.

Antragstellung und Genehmigung von GST:

Ein Transportunternehmen beantragt eine Genehmigung bei der zuständigen Erlaubnis- und Genehmigungsbehörde. Die EGB kann an seinem Firmensitz, am Sitz seiner Firmenzweigstelle oder an dem Ort, an dem der Transport beginnt, ansässig sein. Zudem könnte er einen Dienstleister mit dem Antrag beauftragen. Auch dieser Dienstleister hat dann die Möglichkeit, die Genehmigung an seinem Firmen- oder Zweigstellensitz zu beantragen. Das erhöht den Spielraum für alle Beteiligten, kann aber auch zu unterschiedlichen Auslegungen und damit zu Wettbewerbsverzerrungen selbst innerhalb Schleswig-Holsteins führen. Hinzu könnte kommen, dass erteilte Genehmigungen einer EGB in anderen Regionen, die durchfahren werden, abweichend beurteilt und damit die Transporte gestoppt werden.

Zuletzt konnte vermehrt eine Art von „Genehmigungstourismus“ festgestellt werden. Das bedeutet, dass Logistikunternehmen bzw. Dienstleister Zweigstellen an den Standorten einrichteten, an denen

Genehmigungen vermeintlich leichter und mit weniger Auflagen verbunden zu erhalten sind. Sicherlich spielt hierbei die Höhe der anfallenden Gebühren ebenfalls eine gewisse Rolle.

Ein weiterer Punkt ist, dass gerade bei Transporten über die Zuständigkeit von lokalen EGB hinaus, weitere Behörden einzubinden sind. Oft muss z.B. bei der Benutzung übergeordneter Straßen in Schleswig-Holstein der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV-SH) eingebunden werden. Dieser hat dann einen erheblichen Aufwand, der im bisherigen Verfahren nicht gedeckt wird. Gleiches gilt für die Erlaubnis- und Genehmigungsbehörden derjenigen Regionen, die von den Transporten durchfahren werden.

Auch könnten weitere Erlaubnis- und Genehmigungsbehörden (EGB) im gesamten Bundesgebiet dieses Thema für sich entdecken und am „Markt“ agieren. Insofern sind aus unserer Sicht idealerweise bundeseinheitlich geltende Regelauslegungen und entsprechend strukturierte Genehmigungsstellen anzustreben. In Dänemark ist es so z. B. möglich, innerhalb von etwa zwei Tagen eine Genehmigung zu erhalten. Dieses Vorgehen lässt sich zwar nicht vollständig auf unsere Situation in der Bundesrepublik und in Schleswig-Holstein übertragen, zeigt aber, vor welchen Herausforderungen unsere Unternehmen stehen.

Vermutlich wird zudem die immer stärkere Verwendung des internetgestützten Verfahrensmanagements für Großraum- und Schwertransporte (VEMAGS) automatisch zu einer Veränderung in Richtung einer zentralisierteren Antragspraxis führen. Ein gleitender Übergang der Zuständigkeiten hier im Lande könnte dies unterstützen.

Stellungnahme:

Eine Zentralisierung der Erlaubnis- und Genehmigungsbehörden sollte primär das Ziel verfolgen, eine für alle beteiligten Akteure (Antragsteller, Behörden, Polizei) optimierte Lösung im Vergleich zur bisherigen Verfahrensweise anzubieten. So müssten bewährte Lösungen in die neuen Strukturen überführt werden.

Folgende Kriterien für eine erfolgreiche Zentralisierung sind aus unserer Sicht zu berücksichtigen (Auflistung ist keine Gewichtung oder Wertung):

- räumliche Nähe und persönliche Betreuungsmöglichkeit,
- schlanke, flexible Antragsprozesse mit umfassender Beratung bei Bedarf,
- Bereitstellung von Informationen über nutzbare Transportrouten (Positivliste) bereits vor dem Antragsverfahren zur Diskussion mit den Kunden der Transportunternehmen,
- zeitnahe Bearbeitung der Anträge (s.o. Vergleich mit Dänemark),
- flexible Verfahrensweise bei der vorsorglichen Beantragung (Anmerkung: Für Transporteure wichtig, die noch nicht abschätzen können, welches Fahrzeug (KFZ-Kennzeichen) für den Transport zur Verfügung stehen wird: Reparatur, bereits verplant... Denn zum Zeitpunkt der vertraglichen Vereinbarung mit dem Kunden kann in der Regel noch nicht im Detail festgelegt werden, welche Fahrzeugkombination zum Einsatz kommen wird.),
- Flexibilität auf kurzfristige Kundenwünsche (Bundeswehr/Katastrophenschutz) erhöhen und die Antragsbearbeitungszeiten in solchen Fällen reduzieren (ggf. Einführung von Sonderregelungen bzw. gesonderte Bearbeitungen nach Dringlichkeit),

- Unterstützung und Einbindung der bisherigen Erlaubnis- und Genehmigungsbehörden in Kreisen und kreisfreien Städten bei der Umstrukturierung,
- Vergleichbarkeit der Auslegung der Genehmigung durch alle Stellen (idealerweise bis auf Bundesebene): einheitliche Qualitätsstandards zur Sicherstellung der Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen,
- Orientierung der Höhe der Gebühren an europäischen Vorgaben wie der Kostendeckung (vgl. auch Bundesgebührengesetz BGebG und EU-Prinzipien),
- Definition einer maximalen Bearbeitungsfrist (einschließlich von Regeln bei Überschreitung; diese Frist ist mit anderen Ländern abzustimmen, da Transporte über Landesgrenzen die Einbindung von EGBs aus den betroffenen Bundesländern erfordert),
- ausreichende Personalausstattung der zu schaffenden zentralen EGB beim LBV-SH.

Unter Berücksichtigung zumindest dieser aufgelisteten Aspekte halten wir eine Konzentration der Genehmigungsverfahren unter dem rechtlichen Dach des Landesbetriebes Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV-SH) für einen sinnvollen Weg, der die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen im Lande auch zukünftig gewährleistet. Innerhalb unseres Bundeslandes fördert eine Zentralisierung die Gleichbehandlung der Antragsteller in den verschiedenen Landesteilen.

Ein zeitlich gestaffelter Übergang in zentralisierte Strukturen - ideal sind aus unserer Sicht zwei bis drei Jahre - ermöglicht dabei die Anpassung an die neuen Strukturen für alle Prozessbeteiligten. In antragsstarken Regionen könnte zudem über Außenstellen unter Einbindung bisheriger Strukturen im Rahmen von Aufträgen (sogenannte „beliehene Verwaltungen“) nachgedacht werden, was eine hohe Betreuungskompetenz ermöglicht.

Gerne bieten wir unsere Mitwirkung bei der weiteren inhaltlichen Ausgestaltung im Rahmen eines runden Tisches oder in Expertengesprächen mit unseren Mitgliedern an.

Ergänzende Aspekte:

Ergänzend zur Anhörung über die Zentralisierung der Erlaubnis- und Genehmigungsbehörde für Großraum- und Schwerverkehre könnten zukünftig auch folgende Fragestellungen, die der Stärkung der hiesigen Branche und der Optimierung der GST dienen, diskutiert werden:

- Typisierung von Fahrzeugen,
- Anhörungsfreigrenzen,
- VEMAGS-Weiterentwicklung,
- Begleitung von Transporten (Polizei, andere Akteure; Lösungen für kurzfristigen Ausfall von Polizeibegleitung),
- Abstimmung mit Infrastrukturmaßnahmen (Baustellen, Ausbau von Infrastruktur unter Berücksichtigung von GST-Anforderungen).