



BWE

Landesverband
Schleswig-Holstein

LEE SH

Aus dem Norden.
In die Zukunft.

LEE SH • Walkerdamm 1 • 24103 Kiel

An den Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss
Herrn Vorsitzenden MdL Claus Christian Claussen,

Per E-Mail an: wirtschaftsausschuss@landtag.ltsh.de

Kiel, den 22. März 2024

Stellungnahme von BWE SH und LEE SH zum Antrag der SPD-Fraktion „Schnellere Verfahren für Schwerlasttransporte“ (Drucksache 20/1712) und zum Alternativantrag von den Fraktionen CDU und Bündnis 90/Die Grünen „Optimierung von Erlaubnis- und Genehmigungsverfahren für Großraum- und Schwertransporte“ (Drucksache 20/1827)

Sehr geehrter Herr Claussen,

gerne nehmen wir zu den beiden Anträgen Stellung und bedanken uns für die Gelegenheit dazu. Der Bundesverband WindEnergie e.V. Schleswig-Holstein (BWE SH) und der Landesverband Erneuerbare Energien Schleswig-Holstein e.V. (LEE SH) wurden beide zur Stellungnahme aufgerufen. Da die Verbände auf Landesebene kooperieren, äußern wir uns gemeinsam.

Wir begrüßen ausdrücklich, dass der schleswig-holsteinische Landtag Großraum- und Schwerlasttransporte beschleunigen möchte und dabei explizit die Bedeutung für eine erfolgreiche Energiewende hervorhebt. Denn nicht erteilte oder verzögerte Transportgenehmigungen für die Groß- und Hauptkomponenten von Windenergieanlagen erschweren den aktuellen und zukünftigen Ausbau. In Schleswig-Holstein signalisieren uns Hersteller, Logistikunternehmen und Betreiber:innen zum überwiegenden Teil einen konstruktiven Austausch mit zuständigen Behörden. Dennoch ist es grundlegend wichtig, die Genehmigungs- und Erlaubnisverfahren für Großraum- und Schwerlasttransporte (GST) zu vereinheitlichen, zu beschleunigen und zu flexibilisieren. Denn verglichen mit den zu erwartenden Mengen, die sich aus den Zielvorgaben des Erneuerbare-Energie-Gesetz (EEG) sowie der Bundes- und Landesregierung ableiten, wurde in den letzten Jahren eine vergleichsweise geringe Anzahl an Windenergieanlagen (WEA) zugebaut. Bis 2030 soll die installierte Leistung in Schleswig-Holstein von heute 8,4 Gigawatt (GW) auf 15 GW nahezu verdoppelt werden. Bei durchschnittlich 5 Megawatt Leistung pro WEA

**Landesverband
Erneuerbare Energien
Schleswig-Holstein e.V.**

Walkerdamm 1
24103 Kiel

T 0431 22181450
F 0431 22181458

info@lee-sh.de
www.lee-sh.de

**Vorsitzender des
Vorstands**
Reinhard Christiansen

**Geschäftsführender
Vorstand**
Hans-Ulrich Martensen
Ove Petersen
Heiko Hansen
Petra Zahnen

Geschäftsführer
Marcus Hrach

Bankverbindung

IBAN
DE89 2176 3542 0007 4147 73
BIC GENODEF1BDS
VR-Bank eG Niebüll

entspricht das nach heutigem Technologiestand 1.320 Anlagen. Für jede Anlage selbst braucht es, konservativ gerechnet, etwa 14 Groß- und Schwertransporte. Demnach sind bis 2030 allein für die Anlagenteile in Schleswig-Holstein ca. 18.480 Transportgenehmigungen zu erteilen. Hinzu kommen weitere Transporte für Baustellenfahrzeuge und -instrumente. Die zuständigen Stellen müssen in die Lage versetzt werden, diese wachsende Zahl an Anträgen zu bearbeiten, um die Energiewende buchstäblich auf die Straße zu bringen.

Zu Drucksache 20/1712 positionieren wir uns wie folgt:

Zu Punkt 1

Der Vorschlag eines identifizierten, zusammenhängenden Streckennetzes auf Landes-, Kreis- und kommunaler Ebene in Schleswig-Holstein und dessen digitale Bereitstellung für die Antragsteller ist ausdrücklich zu begrüßen. Damit wird im nachgeordneten Straßennetz ersichtlich, welche Strecken für GST mit Bauteilen für z.B. Windenergieanlagen, geeignet sind. Bei diesen Korridoren sind die Maximaldimensionen von GST mit WEA-Bauteilen zu beachten und zugrunde zu legen. Wir sehen hier die Möglichkeit, die Streckenprüfung deutlich zu beschleunigen und Genehmigungen schneller zu erteilen. Ist die für GST befahrbare Strecke gesperrt oder nicht mehr nutzbar, beispielsweise aufgrund von kurz- bis langfristigen Sanierungen, muss von der Erlaubnis- und Genehmigungsbehörde (EGB) in Zusammenarbeit mit der Autobahn GmbH (AdB) so früh und schnell wie möglich eine alternative Ausweichstrecke erarbeitet, ausgewiesen und an die Antragsteller kommuniziert werden. Beispielhaft sei hier die Sperrung eines Teilabschnitts der A27 genannt, die aufgrund einer Absackung zunächst auf unbestimmte Zeit gesperrt wurde und als wichtiger Transportweg für GST von und zu den Häfen von Bremerhaven und Cuxhaven dient. Hier hat die AdB Ausweichrouten erarbeitet, wodurch es zumindest teilweise Erleichterungen gab und der erwartete vollständige Stillstand vermieden werden konnte. Das ausgewiesene Streckennetz muss kontinuierlich überprüft, aktualisiert und überarbeitet werden, damit mögliche Hemmnisse frühzeitig identifiziert und kommuniziert werden können. Weitere Erleichterungen, beispielsweise durch beliebige Transportbegleiter anstelle der Polizei, sind jedoch weiterhin angezeigt. Zudem regen wir an, auf den als geeignet identifizierten Strecken vorhandene und geplante Verkehrskreisel oder

weitere Knotenpunkte dergestalt um- und neuzubauen, dass Schwerlastspuren integriert werden. Damit können GST diese vielgenutzten Verkehrskreisel ohne aufwändige Genehmigungs- und Umbauprozesse passieren.

Obwohl eine unverzügliche Genehmigung wünschenswert ist, sehen wir praktische Schwierigkeiten hinsichtlich einer Erlaubnis- und Genehmigungsfiktion. Ziel muss es sein, Antragsteller sowie EGB zu entlasten und gleichzeitig in schnellen Verfahren rechts- und verkehrssichere Genehmigungsbescheide zu erteilen. Aufgrund der Vorgaben der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) sowie diversen spezifischen Faktoren, die in Bezug auf Strecke und jeweiligen Transport individuell zu prüfen sind, erscheint eine Erlaubnisfiktion nicht darstellbar. Schlimmstenfalls ergeben sich Hemmnisse während des Transports selbst, die durch eine Vorabprüfung hätten vermieden werden können. So kann die Durchfahrtshöhe oder Breite einer Brücke zu gering für den Transport sein, dies wird jedoch erst vor Ort festgestellt. Dadurch entstehen zusätzliche Verzögerungen oder Haftungsansprüche gegen die Speditionsunternehmen. Diese müssen vor Befahrung selbst die Strecke prüfen. Aktuell wäre bei einer Erlaubnisfiktion unklar, mit welchem zeitlichen Vorlauf diese Prüfung stattfinden müsste. Wir sprechen uns daher gegen eine Erlaubnisfiktion aus, das gesamte System ist zu überarbeiten und verbessern. Eine spürbare Beschleunigung der Verfahren würde sich zudem durch vorab definierte Korridore für GST ergeben, die die Streckenprüfung potenziell von mehreren Wochen auf wenige Tage reduzieren können.

Zu Punkt 2

Die Einrichtung einer digitalen Plattform, die das Streckennetz mit den verfahrensrelevanten Funktionen für die Antragsteller bereitstellt und in das Tool „VerfahrensManagement für Großraum- und Schwertransporte“ (VEMAGS) eingebunden werden kann, begrüßen wir ausdrücklich. Behörden, Antragsteller:innen und Polizei bzw. beliebige Transportbegleiter müssen in einer Art digitaler One-Stop-Shop alle Anträge bearbeiten und einsehen können. VEMAGS hat sich dafür etabliert, es besteht allerdings weiterhin Optimierungspotenzial und -bedarf. Auch hier ist eine kontinuierliche

Überprüfung und Aktualisierung notwendig mit möglichst schnellen Updates und direkter Kommunikation an die Nutzer:innen.

Zu Punkt 3

GST verlaufen vielfach über Landesgrenzen hinweg und sind daher traditionell mit voneinander abweichenden, länderspezifischen Regelungen konfrontiert. Eine grundsätzliche bundesweite Vereinheitlichung bei Planung und Durchführung ist daher sinnvoll und sehr zu begrüßen. Dies trifft auch auf ein einheitliches Streckennetz und Vorgehen in allen Bundesländern zu. Einen ersten Prototypen stellt das Ende 2021 auf Bundesebene gestartete und in VEMAGS angesiedelte „Integrationsnetzwerk Straße“ (INS-GST) dar. Dieses Teilprojekt von VEMAGS soll die Möglichkeit einer automatisierten Datennutzung der Straßeninformationsdatenbanken der Länder schaffen. Hierbei werden verschiedene Datenebenen in VEMAGS übereinandergelegt und relevante Hindernisse für den Transport identifiziert. Die EGB prüft die identifizierten potenziellen Hindernisse für den beantragten Transport und definiert die zu erfüllenden Auflagen. Aufgrund der Vielzahl an zukünftigen Transporten auch abseits von GST für die Energiewende, ist Schleswig-Holstein angehalten voranzugehen und nicht erst abzuwarten, bis INS-GST voll einsatzfähig und in der Praxis etabliert ist. Verfahren müssen bereits vorher erleichtert und beschleunigt werden. Dazu kann ein vorab festgelegtes Streckennetz für GST für die Energiewende einen wichtigen Beitrag leisten.

Zu Punkt 4

Im vergangenen Jahr wurden auf Bundesebene Anpassungen an der Straßenverkehr-Transportbegleitungsverordnung (StTbV) beschlossen, die im Herbst 2023 in Kraft getreten sind. Diese sieht vor, dass die Transportbegleitung von GST durch die Polizei künftig entfällt und durch privat Beliehene ersetzt wird. Damit soll die Polizei entlastet und eine bundesweit einheitliche Regelung geschaffen werden. Aktuell besteht ein Flickenteppich in Bezug auf die Regelungen der Länder: So ist teilweise die Begleitung durch sogenannte Hilfspolizisten möglich, in anderen Ländern wiederum durch BF 4-Fahrzeuge. In Schleswig-Holstein ist außerhalb der Bundesautobahnen (BAB) bislang hingegen nur die Begleitung durch die

Polizei gestattet. Dadurch kommt es immer wieder vor, dass Transporte verschoben oder pausiert werden, da die Polizei keine Kapazitäten hat oder nicht auf spontane Änderungen reagieren kann. Die Verfügbarkeit von Einsatzkräften sowie das Fehlen dieser Kräfte bei anderen originär polizeilichen Aufgaben ist ein Flaschenhals beim Ausbau von Anlagen zur Erzeugung erneuerbarer Energie und führt auf Grund des Personalbedarfs bei der Polizei ggf. zu mangelnder Akzeptanz in der Bevölkerung. Der zeitnahe Einsatz von privat beliehenen Transportbegleitern und die damit einhergehende Entlastung der Polizei ist uneingeschränkt zu begrüßen und schnellstmöglich umzusetzen. In vielen Einzelpunkten der StTbV bleiben den Ländern jedoch zu viele Freiräume die Verordnung selbst auszugestalten, sodass der bundeseinheitliche Ansatz verloren geht. Auch die Länder selbst haben dies im Beschluss des Bundesrates zur „Verordnung zum Erlass einer Straßenverkehr-Transportbegleitungsverordnung und zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften“ kritisiert.¹ Demnach beschränke sich der Bund „darauf, einen groben Rahmen für die Transportbegleitung zu setzen und überlässt den Ländern die Ausfüllung desselben“.² Der Bundesrat sieht dadurch eine „nicht unerhebliche[...] Verzögerung des Prozesses“, da „auch nach dem Inkrafttreten der Straßenverkehr-Transportbegleitungsverordnung kein privater Transportbegleiter eingesetzt werden“ könne. Zum anderen sehen wir die Gefahr eines erneuten Flickenteppichs, wo es hingegen gerade bundeseinheitliche Regelungen braucht. Schleswig-Holstein ist gefordert, die Dringlichkeit einer zügigen, einheitlichen Regelung in Richtung des Bund-Länder-Fachausschusses zu kommunizieren und selbst maßgeblich an der Ausgestaltung mitzuwirken. Die Bereitstellung von ausreichend Ausbildungsorte und -kapazitäten sind dabei mitzudenken und sicherzustellen.

Zu Drucksache 20/1827 positionieren wir uns wie folgt:

Wie oben bereits ausgeführt begrüßen wir sehr, dass sich die Landesregierung für eine vereinfachte Genehmigungspraxis bei GST einsetzt. Denn auch über eine gelingende Energiewende hinaus dient eine

¹ Vgl. Beschluss des Bundesrates, Drucksache 132/23 vom 16.06.2023, [LINK](#).

² Vgl. ebd.

unkomplizierte, schnelle und digitalisierte Transportlogistik dem Wirtschaftsstandort Schleswig-Holstein.

Eine kontinuierliche Weiterentwicklung des Portals Baustellen SH und der Baustellen-SH-App ist zu begrüßen und kann unterstützend wirken. Aufgrund der Beschaffenheit der Straßeninfrastruktur in Schleswig-Holstein gibt es viele Straßenbaustellen auf BAB, Bundes- und Landstraßen. Angesichts der umfangreichen Logistik hinter einem GST und der vielen beteiligten Akteure auf Genehmigungsebene und bei der Durchführung ist ein reibungsloser und abgestimmter Prozess essenziell wichtig. Dennoch kann die App weitere Beschleunigungen und Erleichterungen im Erlaubnis- und Genehmigungsverfahren keinesfalls ersetzen. Zumal auch trotz der App weiterhin Probleme in der Praxis bestehen und bei zahlreichen relevanten Strecken für den Transport von WEA-Teilen in Schleswig-Holstein Baustellen bestehen, geplant oder absehbar sind. So kommt es vor, dass Baustellen sehr kurzfristig eingerichtet und nicht mehr rechtzeitig in die interaktive Übersicht Baustellen-SH übertragen werden. Ein weiteres Hindernis in der Praxis ergibt sich aus dem zeitlichen Ablauf der polizeilichen Begleitung. Diese muss nach Vorgabe der schleswig-holsteinischen Landespolizei eine Woche bis maximal 72 Stunden vor Transport beantragt werden. Eine Information über kurzfristig auftretende Baustellen in diesem Zeitraum erhalten die Speditionsunternehmen üblicherweise jedoch erst zum Ende einer Woche. So kann es vorkommen, dass eine polizeiliche Begleitung bereits beantragt ist und erst im Laufe der Woche über eine neue Baustelle auf der Strecke informiert wird. In beiden Fällen muss die Streckenführung neu geprüft, geändert, gegebenenfalls neu genehmigt und die polizeiliche Begleitung neu beantragt werden. In dieser Zeit kann kein Transport der WEA-Teile erfolgen, die Baustellen stehen still. Der Einsatz von beliebigen Transportbegleitern kann hier schon Entlastung schaffen. Auch bei der AdB auf Bundesebene ist eine öffentlich einsehbare Datenbank einzurichten, in der geplante mittel- und langfristige Baustellen mit ausreichend zeitlichem Vorlauf eingetragen werden. So können Antragsteller:innen und Sachbearbeiter:innen diese Datenbank im Planungs- und im Genehmigungsprozess nutzen. In den Stellungnahmen der AdB sind bereits Umleitungen für GST zu definieren und zu genehmigen, um die Transporte trotz kurzfristig auftretender Baustellen oder Hindernissen entlang der Route ohne Verzögerungen oder zusätzliche Kosten durchführen zu können. Dazu müssen Baustellen übergeordnet koordiniert werden, damit sichergestellt ist, dass die Ausweichrouten befahrbar sind.

Eine positive Begleitung der Ad-hoc-Arbeitsgruppe des Bundesverkehrsministeriums durch Schleswig-Holstein und die Beteiligung daran begrüßen wir sehr. Für die im Antrag genannten Problemfelder sehen wir dringenden Handlungs- und Verbesserungsbedarf, aber auch gleichzeitig ein großes Potenzial, GST für Behörden und Antragsteller:innen deutlich komfortabler, schneller, flexibler und einheitlicher zu gestalten. Umso wichtiger ist, dass schnellstmöglich oder spätestens bis zur Verkehrsministerkonferenz im Herbst erste Maßnahmen präsentiert werden. Zu ergänzen ist, dass die Bearbeitung der Erlaubnis- und Genehmigungsverfahren weitestgehend automatisiert, digitalisiert, *flexibel und einheitlich* erfolgen muss.

Wir begrüßen und unterstützen das im Normenscreening Planungsbeschleunigung festgehaltene Vorhaben der Landesregierung ausdrücklich, sich für eine zügige Umsetzung der StTbV einzusetzen. Ebenso teilen wir die Einschätzung zur Notwendigkeit eines bundeseinheitlichen Vorgehens und der daraus resultierenden Förderung der Energiewende. Grundsätzlich freuen wir uns darüber, dass die Landesregierung Erneuerbare-Energien-Projekten eine hohe Priorität beimisst. Das Vorhaben, eine Priorisierungsvorgabe in die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) einzufügen, wirft für die EGB Abgrenzungsfragen auf, wie sie die Anträge priorisieren. So reicht es nicht, allein die Anlagenteile zur Baustelle zu transportieren. Vielmehr muss auch Baustellengerät, wie Baukräne oder Baumaschinen für die Fundamente, vor Ort verfügbar sein. Zu präzisieren wäre dann, dass alle GST im Zusammenhang mit der Errichtung einer WEA von der Priorisierung erfasst sind.

In der jüngsten Vergangenheit hat es bereits Änderungen bei der Autobahn GmbH gegeben, die zu einer Verbesserung der Situation geführt haben. So sind Sachbearbeiter:innen für die Antragsteller:innen erreichbar und durch das Tool „GST.Autobahn“ werden viele Anträge für kleinere GST automatisiert und zügig bearbeitet. Dies entlastet die Sachbearbeiter:innen und ermöglicht eine schnellere Bearbeitung von individuell zu prüfenden GST, beispielsweise für den Transport von WEA-

Bauteilen. Dennoch ist zu begrüßen, dass das Land darauf hinwirken soll, die Prozesse innerhalb der AdB auf Beschleunigungsmöglichkeiten hin zu überprüfen. Denn es besteht weiterhin Potenzial, die Abläufe und Durchführung von GST zu beschleunigen und größere Planbarkeit für die Unternehmen herzustellen. Ein Schlüssel liegt dabei insbesondere in der Standardisierung. Hierzu zählen insbesondere:

- Einheitliche Auflagenkataloge zwischen den Niederlassungen der Autobahn GmbH, z.B. in Bezug auf Begleitung, Absicherung, Sicherheitsabständen zu Brückenbauwerken. Erstrebenswert ist ein Handbuch für GST, das für Antragsteller:innen, Industrie und Behörden öffentlich einsehbar ist.
- Einheitliche Standards innerhalb und zwischen den Niederlassungen der Autobahn GmbH. Dies betrifft z.B. die Festlegung des Sicherheitsraums zu Brückenbauwerken.
- Für die Streckenprüfung sind einheitliche Vorgaben für Vermessung und Dokumentation von Fahrstrecken und Bauwerken nötig, um Diskrepanzen zwischen den Daten der Antragsteller:in und der AdB zu vermeiden, die schlimmstenfalls eine Ablehnung des Antrags zur Folge haben. Denkbar ist auch, dass die Autobahn GmbH Firmen benennt, die entsprechend den Anforderungen der AdB messen. Eine anschließende Einbindung der Daten in die Datenbanken der AdB führt zu einer verbesserten Aktualität und einer weiteren Prozessbeschleunigung.
- Einheitliche Vorgaben entwickeln für eine grundsätzlich erlaubte Baustellenberäumung, -überschwenkung und -durchfahrung. Informationen, ob GST die Baustellen durchfahren können oder welche Beschränkungen bestehen, müssen in die Baustellendatenbank eingepflegt werden. Dies gilt entsprechend auch für die Landesebene.
- Nutzung von „GST.Autobahn“ durch Antragsteller:innen ermöglichen, um Fahrstrecken, Fahrzeugkombinationen und Achszahlen vorab zu prüfen. Hierdurch kann die Antragszahl pro Transport gesenkt und die Behörde entlastet sowie zusätzliche Sicherheit für den Antragsteller geschaffen werden.

Bezüglich des Vorschlags zu privat finanzierten und beliehenen Transportbegleitern verweisen wir auf unsere obigen Ausführungen, insbesondere zu Drucksache 20/1712. Wir betonen an dieser Stelle nochmals

die Wichtigkeit, bundesweit einheitliche Vorgaben und Standards für privat Beliehene auszuarbeiten. Da GST häufig über Landesgrenzen hinweg fahren, sollte es zwischen den Bundesländern keine unterschiedlichen Regelungen geben.

Die Verlagerung von Transporten mit Bauteilen für WEA und den benötigten Baustellenmaschinen auf die Wasserstraße sehen wir kritisch und lehnen diese zum jetzigen Zeitpunkt ab. Für andere GST ist dies vermutlich möglich und auch der Wunsch nach Entlastung der Straßen- und Brückeninfrastruktur ist nachvollziehbar. Für Transporte von WEA-Anlagenteilen stellt der Wechsel auf die Wasserstraße jedoch derzeit keine geeignete Alternative dar. Große, lange Turmteile mit einem großen Durchmesser sind vielfach zu leicht, um genügend Tiefgang zu erzeugen, was zu einer instabilen Wasserlage des Schiffs führen oder Brückenunterquerungen gefährden kann. Rotorblätter könnten hingegen viele geladen werden, jedoch überschreiten diese aufgrund ihrer Länge den maximal zulässigen Überhang für die Binnenschifffahrt und sind vielfach auch zu lang für Schleusen. Stand heute sind die Wasserwege nicht für GST, speziell für die besonderen Komponenten einer WEA, ausgelegt. Um die Wasserstraßen zu nutzen, müsste die Infrastruktur zunächst über Jahre in einen entsprechenden Zustand versetzt werden.

In Schleswig-Holstein betrifft dies heute schon insbesondere die Häfen am Nord-Ostsee-Kanal, Brunsbüttel und Rendsburg. Dort müssen die Anlagenteile umgeschlagen und gelagert werden, um ins Landesinnere transportiert werden zu können. Gerade in Brunsbüttel trifft dies auf Bauteile für Onshore und Offshore-WEA zu. Angesichts des benötigten und politisch vorgegebenen Ausbaus an Land und auf See, müssten auch hier ausreichende Lagerkapazitäten und die nötige Infrastruktur ausgebaut werden. Zudem ist zur Erreichung der konkreten Baustelle in jedem Fall die Nutzung des Verkehrsträgers Straße unabdingbar.

Bereits heute sind die Transportunternehmen verpflichtet, die Verlagerung auf die Bundeswasserstraße zu prüfen. Dies scheitert regelmäßig an Niedrigwasser der Bundeswasserstraßen, der mangelnden Verfügbarkeit von ausreichend großen Binnenschiffen, mangelnder Hafeninfrastruktur und zu kleinen und maroden Schleusen. Auch der Schienenverkehr stellt für den Transport von Bauteilen für Windenergieanlagen keine Alternative dar.

Die beiden vorliegenden Anträge enthalten jeweils gute Ansätze und sind ergänzend zu betrachten, da sowohl auf Landes- als auch auf Bundesebene wichtige Beschleunigungs- und Erleichterungspotenziale für GST aufgeführt werden. Wir verweisen an der Stelle auch auf das [Positionspapier](#) der Verbändeinitiative Großraum- und Schwertransporte, das weitere Ansätze zur Verbesserung enthält, für die sich die Landesregierung auf Bundesebene einsetzen sollte.

Darüber hinaus regen wir auf Bundes- und Landesebene folgende Maßnahmen an:

- Es kommt immer wieder vor, dass sich GST aufgrund unvorhergesehener Gründe während der Fahrt verzögern oder sich die Route für den Transport unerwartet ändert, beispielsweise aufgrund von Stau, nicht angekündigten Tagesbaustellen oder einem Unfall entlang der Route. Zudem müssen die Fahrer:innen auf langen Strecken die gesetzlich vorgeschriebenen Pausenzeiten einhalten. So müssen WEA-Komponenten beispielsweise auf den ohnehin wenig verfügbaren, geeigneten Park- und Rastplätzen in gewisser Weise zwischenlagern. Solche für GST zulässige Parkplätze sind heute jedoch nur in begrenzter Anzahl vorhanden oder können teilweise aus unterschiedlichen Gründen nicht genutzt werden. Land und Bund müssen daher ausreichend vorhandene GST-fähige Park- und Rastmöglichkeiten sowie GST-freundliche Auffahrten schaffen.
- Vereinfachung der Genehmigung von temporären Autobahnabfahrten.
- Eine priorisierte Behandlung bei von der Deutschen Bahn zu erteilenden Betriebs- und Bauanweisungsgenehmigung für WEA-Transporte über Bahnübergänge, um lange Bearbeitungszeiten bei der Bahn zu vermeiden.
- Straßen und Brücken müssen saniert werden, wichtige Strecken und Brücken müssen für GST befahrbar sein.
- Eine gute personelle Ausstattung der EGB und Unterweisungen für die Mitarbeiter:innen. Digitalisierte und automatisierte Prozesse können und sollen keinen Sachbearbeiter ersetzen. Diese müssen wissen, wie mit Auflagen und Verboten umzugehen ist und wie gemeinsam mit dem Antragsteller Lösungen erarbeitet werden

können. Beispielsweise bedeutet ein Fahrverbot nicht die sofortige Ablehnung des Antrags, sondern vielmehr, dass der Antrag auf mögliche Auflagen geprüft werden muss.

- Auf Bundesebene die Überarbeitung der Randnummer 95 in der seit 2021 geltenden Verwaltungsvorschriften zu § 29 StVO zu Unterschreitung der in der Erlaubnis angegebenen Maße und Gewichte, beispielsweise in der Ad-hoc-Arbeitsgruppe des Bundesverkehrsministeriums.

Ihre weiteren Fragen beantworten wir gerne. Zudem sind BWE SH und LEE SH bereit, an der weiteren politischen Diskussion aktiv und lösungsorientiert mitzuwirken.

Mit freundlichen Grüßen

Marcus Hrach
Geschäftsführer