



Der Minister

Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen, 40190 Düsseldorf

Präsidentin des Landtags
Nordrhein Westfalen
Frau Carina Gödecke
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf



4 März 2016

Seite 1 von 1

Aktenzeichen
(bei Antwort bitte angeben)
III.1- 32-00/60.5

Telefon 0211 3843-3214

**61. Sitzung des Ausschusses für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr am 10.03.2016**

Bericht zu TOP 4 „Probleme für Schwertransporte in Nordrhein-
Westfalen“

Anlage: - 1 - (60fach)

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

in der Anlage übersende ich Ihnen einen Bericht zu o.g.
Tagesordnungspunkt.

Ich darf Sie bitten, die beigefügten Überdrucke zur Information an die
Mitglieder des Ausschusses für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und
Verkehr weiter zu leiten.

Mit freundlichen Grüßen

Michael Groschek

Dienstgebäude und
Lieferanschrift:
Jürgensplatz 1
40219 Düsseldorf
Telefon 0211 3843-0
Telefax 0211 3843-9110
poststelle@mbwsv.nrw.de
www.mbwsv.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:
Straßenbahnlinien 706, 708,
709 bis Haltestelle
Landtag/Kniebrücke

Ausschuss für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr am 10.03.2016

Bericht zum Tagesordnungspunkt X „Probleme für Schwertransporte in Nordrhein-Westfalen“

Anlage: Routen für den Schwerverkehr (Siegen – Gelsenkirchen/Duisburg)

Sachstand

Unsere Straßeninfrastruktur einschließlich der Brücken ist grundsätzlich für Fahrzeuge ausgelegt, die sich im Rahmen der Maße und Gewichte der Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) bewegen, dem sogenannten genehmigungsfreien Straßenverkehr. Großraum- und Schwertransporte stellen nach § 29 Absatz 3 Straßenverkehrsordnung (StVO) eine Sondernutzung der Straße dar, die besonderer Erlaubnisse bzw. Genehmigungen bedarf. Diese Transporte sind nur dann genehmigungsfähig, wenn bestimmte Voraussetzungen gegeben sind. Hierzu gehört unter anderem, dass die Ladung unteilbar ist, der Transport auf der Schiene oder Wasserstraße nicht möglich oder unzumutbar ist und dass Straßen zur Verfügung stehen, deren baulicher Zustand durch den Transport nicht beeinträchtigt wird.

Die Anzahl der erlaubnispflichtigen Großraum- und Schwertransporte ist in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten extrem gestiegen. Parallel zur Anzahl der Transporte sind auch die Transportgewichte angestiegen, da durch die moderne Fahrzeugtechnik immer schwerere Transporte möglich werden. Dennoch stellen diese Großraum- und Schwertransporte nur einen Bruchteil des regulären Güterverkehrs dar.

Mit der Entwicklung der Schwertransporte konnte die vorhandene Brückeninfrastruktur nicht nur in Nordrhein-Westfalen, sondern bundesweit nicht Schritt halten. Im Gegenteil: Weil Bauwerke aufgrund neuerer Erkenntnisse über Material und Tragfähigkeit abgelastet werden mussten, stehen derzeit einige Strecken für Schwer- und Schwersttransporte nicht zur Verfügung.

Trotz dieser Problematik können in der Regel Schwertransporte bis rund 150 Tonnen Gesamtgewicht problemlos abgewickelt werden. Im Durchschnitt liegen nur etwa 1 % der beantragten Großraum- und Schwertransporte bei über 150 Tonnen Gesamtgewicht. Die Schwersttransporte mit über 200 Tonnen Gesamtgewicht haben sogar lediglich einen Anteil von etwa 0,2 % aller Anträge.

Gleichwohl ist die Abwicklung derartiger Schwersttransporte insbesondere in der Region Südwestfalen schwieriger geworden, weil hier nicht nur im Verlauf der Bundesautobahn 45, sondern auch im Bundes- und Landesstraßennetz, topografisch bedingt besonders viele Brückenbauwerke (darunter viele Großbrücken von 100 m Gesamtlänge und mehr) vorhanden sind, die der zunehmenden Belastung durch Schwersttransporte nicht mehr gewachsen sind. Gleichzeitig werden für die hier ansässige Metall-, Maschinen- und Anlagenbauindustrie jedoch überdurchschnittlich viele Schwersttransporte benötigt.

Diese Situation hatte die Landesregierung im Frühjahr 2013 zum Anlass genommen, eine Projektgruppe „Großraum- und Schwertransporte“ im Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr einzurichten, mit dem Ziel, Vorschläge zur Verbesserung der Situation insbesondere in Südwestfalen zu sammeln und umzusetzen. Neben Teilnehmern aus Verwaltung und regionaler Wirtschaft sind auch Verbände und Schwerlastspeditionen in der Projektgruppe vertreten.

Vorschläge der Projektgruppe liegen seit Ende 2014 vor, im vergangenen Jahr wurde mit der Realisierung einiger Baumaßnahmen bereits begonnen, weitere sind in der Planung und Bauvorbereitung.

Zu den Fragen aus dem Schreiben der CDU-Landtagsfraktion vom 24.02.2016 im Einzelnen:

1. Wie viele Anträge für Schwertransporte wurden seit dem 21.06.2012 in Nordrhein-Westfalen gestellt?

Für die Beantragung und Genehmigung von Großraum- und Schwertransporten steht allen am Genehmigungsverfahren Beteiligten mit dem bundesweiten Verfahrensmanagement für Großraum- und Schwertransporte VEMAGS® ein internetbasiertes Online-Tool zur Verfügung, in dem sämtliche Schritte von der Antragstellung für den jeweiligen Transport bis zur Bescheid-Zustellung elektronisch abgewickelt werden. Alle Bundesländer sind am Projekt VEMAGS® beteiligt, die Projektleitung liegt bei Hessen Mobil.

Vom 21.06.2012 bis 31.12.2015 wurden in Nordrhein-Westfalen mittels VEMAGS® über 275.000 Anträge gestellt.

Daraus resultierten mehr als 354.000 zugestellte Bescheidversionen (Zustimmung / Ablehnung).¹

¹ Die Anzahl der Bescheidversionen ist höher als die Zahl der Anträge, weil es oftmals zu Änderungen kommt, beispielsweise wenn der Antragsteller kurzfristig ein anderes Fahrzeug für den Transport benutzen will.

Entwicklung in NRW zwischen 2012 und 2015:

Jahr	Gestellte Anträge	Zugestellte Bescheide	Anträge bundesweit	Anteil NRW	entspricht	
2012	71.023	90.406	308.361	23,0%	195	Anträge / Tag in NRW
2013	76.112	98.211	342.933	22,2%	209	Anträge / Tag in NRW
2014	83.988	107.488	369.055	22,8%	230	Anträge / Tag in NRW
2015	77.804	100.735	372.589	20,9%	213	Anträge / Tag in NRW

2. Wie viele Anträge für Schwertransporte wurden in Nordrhein-Westfalen durch die Genehmigungsbehörden seit dem 21.06.2012 abgelehnt?

Eine Statistik über die Zahl der abgelehnten Anträge wird weder von den nordrhein-westfälischen Genehmigungsbehörden noch bei VEMAGS® geführt. Die Gründe für die Ablehnung von Anträgen können vielfältig sein. Neben temporären Personalengpässen in den Genehmigungsbehörden, anzuhörenden Stellen oder bei der begleitenden Polizei tragen häufig auch die Antragsteller selbst zu einer verzögerten Antragsbearbeitung oder zu Ablehnungen bei. Unvollständige Anträge, kurzfristige Strecken- oder Fahrzeugänderungen, ungeeignete Fahrzeugkombinationen und fehlende fahrzeugbezogene Genehmigungen sind hier beispielhaft zu nennen.

Ablehnungen müssen nicht abschließend sein. So müssen beispielsweise Anträge, bei denen für eine Zustimmung Brückennachrechnungen erforderlich werden, bis zum Vorliegen der entsprechenden „positiven“ Nachrechnungsergebnisse ebenfalls abgelehnt werden. Wenn abschließend alle Voraussetzungen für den Transport gegeben sind, kann anstelle der Ablehnung eine Zustimmung erfolgen.

3. Plant die Landesregierung in Zusammenarbeit mit dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen feste Strecken für Schwertransporte?

Bis auf standardisierte Fahrzeuge wie Autokrane und Betonpumpen ist jeder Schwertransport anders und hat individuelle Rahmenbedingungen (Start/ Ziel/ Abmessungen/ Gewicht/ Achskonfiguration), unter denen er stattfinden soll. Daher werden die Fahrwege für erlaubnispflichtige Großraum- und Schwertransporte gemäß § 29 Absatz 3 Straßenverkehrsordnung (StVO)

grundsätzlich nicht von der Verwaltung zugewiesen oder festgelegt. Vielmehr wählen die Antragsteller den auf die speziellen Bedürfnisse ihres jeweiligen Transports zugeschnittenen Fahrweg aus und beantragen diesen. Soweit erforderlich stehen die zuständigen Ansprechpartner beim Landesbetrieb Straßenbau NRW bei der Planung und Abstimmung von Fahrwegen gegebenenfalls beratend zur Seite.

Dennoch plant die Landesregierung - auf Empfehlung der Projektgruppe „Großraum- und Schwertransporte“ hin - die Ausweisung einer verlässlichen Route für Schwersttransporte bis 299 t Gesamtgewicht aus der Region Siegen-Wittgenstein zu den nordrhein-westfälischen Binnenhäfen in Gelsenkirchen und Duisburg (vgl. Anlage).

Über diese Schwerlastroute hinaus sind derzeit keine weiteren festen Routen für Schwertransporte geplant.

4. Plant die Landesregierung ein vereinfachtes Genehmigungsverfahren für Schwertransporte?

Die Verfahren zur Genehmigung von Großraum- und Schwertransporten sind durch Bundesrecht geregelt. Für die Genehmigung von Strecken gelten die Vorschriften der §§ 29 und 46 StVO mit ihren Verwaltungsvorschriften sowie die Richtlinie zum Antrags- und Genehmigungsverfahren für die Durchführung von Großraum- und/oder Schwertransporten (RGST 2013). Die notwendigen fahrzeugbezogenen Ausnahmegenehmigungen werden aufgrund des § 70 StVZO und den hierzu bekannt gemachten Empfehlungen erteilt. Soweit die bundesrechtlichen Regelungen Erleichterungen zulassen (z.B. bei Transporten innerhalb von Nordrhein-Westfalen), macht die Landesregierung hiervon bereits regelmäßig Gebrauch. So ist seit einigen Jahren das Fahrverbot für Großraum- und Schwertransporte in der Zeit von Freitag auf Samstag zwischen 22:00 Uhr und 6:00 Uhr gelockert. Umfangreiche Erleichterungen gibt es zudem z.B. für die Beförderung von Langholz.

Großraum- und Schwertransporte müssen aufgrund bundesrechtlicher Vorschriften häufig durch die Polizei begleitet werden. Hierdurch werden im Bereich der Polizei erhebliche personelle Ressourcen gebunden, die dann anderweitig nicht zur Verfügung stehen und die zu Verzögerungen im Genehmigungsverfahren führen können. Seit Jahren fordern deshalb die Innen-

und die Verkehrsministerkonferenz von der Bundesregierung, die rechtlichen Grundlagen für eine Ersetzung der Polizeibegleitung von Großraum- und Schwertransporten durch die Begleitung durch private Unternehmen.

In Nordrhein-Westfalen wurde im Februar 2013 ein gemeinsamer Pilotversuch des Verkehrs- und des Innenministeriums zur Entlastung der Polizei in diesem Bereich gestartet. In dessen Rahmen wird die Polizeibegleitung durch die Begleitung privater Unternehmen ersetzt. Beteiligt sind dabei der Kreis Siegen-Wittgenstein, der Oberbergische Kreis, der Rhein-Sieg-Kreis, der Kreis Euskirchen sowie die Städte Köln, Bonn und Düsseldorf. Ein weiterer Pilotversuch auf der A 61 befindet sich in der Planung. Die Bezirksregierungen Detmold und Münster (Kreis Steinfurt) werden in nächster Zukunft durch neue Pilotversuche in das Projekt einbezogen. Zudem ist eine Beteiligung an einem niedersächsischen Pilotprojekt im grenznahen Bereich zu Niedersachsen geplant.

5. Wie hoch sind die durchschnittlichen Gebühren, die die Firmen für die Genehmigung von Schwertransporten entrichten müssen?

Die Gebühren für die Genehmigung von Großraum- und Schwertransporten sind in der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt) geregelt. Nach Gebührennummer 264 beträgt der Gebührenrahmen für die Entscheidung über eine Ausnahme 10,20 € bis 767,00 €. Die Gebührenerhebung durch die Erlaubnis- und Genehmigungsbehörden orientiert sich dabei in erster Linie am eigenen Aufwand. Da es sich bei den für die Genehmigungserteilung zuständigen Straßenverkehrsbehörden in Nordrhein-Westfalen um kommunale Behörden handelt, hat die Landesregierung keine tragfähigen Erkenntnisse über die durchschnittliche Gebührenhöhe. Nachfragen in der Vergangenheit haben jedoch ergeben, dass von den Genehmigungsbehörden der häufig nicht unerhebliche Aufwand anderer beteiligter Behörden (z.B. Landesbetrieb Straßenbau) bei der Gebührenhöhe nicht berücksichtigt wird.

6. Wie lang ist die durchschnittliche Bearbeitungszeit zur Erteilung einer Genehmigung für Schwertransporte?

und

7. Wie viele Einzelfälle gibt es, die deutlich über der durchschnittlichen Bearbeitungszeit liegen?

Insgesamt wird davon ausgegangen, dass die Bearbeitungsdauer durch die Einführung von VEMAGS® im Gegensatz zu dem ursprünglichen Fax-basierten Genehmigungsverfahren deutlich reduziert werden konnte. Eine detaillierte Auswertung der Bearbeitungszeit der Anträge ist in VEMAGS® jedoch standardmäßig nicht vorgesehen.

Aufgrund der Kurzfristigkeit der Anfrage kann nur auf eine Auswertung zurückgegriffen werden, die die VEMAGS® Projektleitung bei Hessen Mobil im Jahr 2012 zur Verfügung gestellt hat. Seinerzeit wurden für das 2. und 3. Quartal die Dauer der Bearbeitung für Transporte mit einem Gesamtgewicht größer als 131 Tonnen und mit Betroffenheit von Straßen.NRW untersucht.

Hier betrug die durchschnittliche Bearbeitungsdauer 25 bzw. 31 Kalendertage und bei Berücksichtigung der letzten Antragsversion² 15 bzw. 18 Kalendertage.

Dabei lag in 150 von 714 Vorgängen der Zeitraum zwischen der letzten Antragsversion und der Zustellung des Bescheides um mehr als 9 Tage über dem Durchschnitt. Die Gründe hierfür können vielfältig sein und unterschiedliche Stellen im Land oder bei den Kommunen betreffen. Insbesondere wenn bei Schwertransporten Brückennachrechnungen erforderlich werden, mit denen der Antragsteller die Tragfähigkeit der zu überfahrenden Bauwerke für seinen speziellen Transport nachweist, kann dies zu einer deutlichen Verlängerung des Verfahrens führen.

Grundsätzlich gilt: Je größer Transportgewichte und Abweichungen vom Regelverkehr, umso schwieriger und aufwendiger werden Planung und Durchführung des Transports. Auch für die zuständigen Verwaltungen steigt der Prüfaufwand der Anträge mit zunehmendem Transportgewicht. Daher ist von Seiten der Antragsteller für die Prüfung der entsprechenden Fahrwege ein angemessener Zeitraum einzuplanen.

8. Hat die Landesregierung bei der Aufstellung des jährlichen Landesstraßenerhaltungsprogramms seit 2012 die produktionsintensiven Standorte berücksichtigt?

und

9. Hat die Landesregierung bei der Aufstellung des jährlichen Landesstraßenerhaltungsprogramms seit 2012 die Regionen mit vermehrtem Aufkommen von Schwertransporten berücksichtigt?

² Bei Schwertransporten werden häufig Änderungen des Fahrweges erforderlich, die zu einer neuen Antragsversion führen. Die letzte Antragsversion ist dann die maßgebende Version für die Erlaubnis.

Bei der Priorisierung der Landesstraßenerhaltungsprojekte werden die Verkehrsbedeutung der jeweiligen Strecke und die regionalen Besonderheiten als eigenständiges Kriterium gleichrangig mit den übrigen zu beachtenden Belangen in die Bewertung mit einbezogen. Darüber hinaus werden bei der Priorisierung der Brückenertüchtigungsmaßnahmen die Belange der Großraum- und Schwertransporte berücksichtigt.



Legende

Bauwerke mit BW-Nummer

- Ersatzneubau kurzfristig
- Ersatzneubau mittelfristig (ohne Überschüttung)
- Ersatzneubau mittelfristig (mit Überschüttung)
- Einzelnachweis
- Einzelnachweis sonstige BW
- Ersatzneubau nicht notwendig
- Bauwerke in fremder Baulast

Streckenzüge

- Streckenzug Hähnchenbach-Gelsenkirchen
- Streckenzug Hähnchenbach-Duisburg
- gemeinsamer Streckenzug
- Alternative Ratingen-Duisburg ohne BAB