

Kleine Anfrage mit Antwort

Wortlaut der Kleinen Anfrage

der Abgeordneten Renate Geuter (SPD), eingegangen am 21.11.2012

Zunahme bei Großraum- und Schwertransporten führt zu Belastung der Polizei - Welche Maßnahmen plant die Landesregierung, um hier Abhilfe zu schaffen?

Genehmigungspflichtige Großraum- und Schwertransporte bedürfen nach den geltenden Vorschriften der Straßenverkehrsordnung einer Erlaubnis der Straßenverkehrsbehörde bzw. der höheren Verkehrsbehörde. Diese kann in den jeweiligen Genehmigungen explizit eine Polizeibegleitung vorschreiben, wenn bestimmte Fahrzeugbreiten bzw. -längen in Abhängigkeit von Straßenart und Anzahl der benutzten Fahrstreifen überschritten werden. Die Aufgaben der Polizei erstrecken sich in diesem Zusammenhang auf die Abfahrtkontrollen von Großraum- und Schwertransporten, deren Begleitung im eigentlichen Sinne sowie die Durchführung von verkehrsregelnden Maßnahmen. Da in den vergangenen Jahren eine Zunahme genehmigungspflichtiger Transporte zu verzeichnen ist, sind damit Mehrbelastungen der Polizei verbunden.

Im ländlichen Raum führen die Mehrbelastungen der Polizei gerade in schwach besetzten Dienststellen dazu, dass in der Nacht der einzige Streifenwagen einer Dienststelle Schwertransporte begleiten muss. Bei überbreiten Transporten kommt hinzu, dass diese auch einen Großteil der Gegenfahrbahn benutzen müssen, was zur Folge hat, dass eine weitere Streife erforderlich ist, um zusätzlich den Gegenverkehr zu warnen. Dieses kann dazu führen, dass manchmal alle in einem Landkreis nachts verfügbaren Streifenwagen für die Transportbegleitung im Einsatz sind. Sofort-einsätze können dann während der Begleitung nicht bzw. nicht zeitgerecht übernommen werden.

Mit der Übernahme des Transports übernimmt die Polizei die Eigenschaft des Transportführers und ist damit für die sichere Durchführung des Transports verantwortlich. Die komplexen Ladungssicherungsproblematiken bei besonders extremen Schwertransporten mit immensen Abmessungen und Gewichten führen zu einem hohen Verantwortungsgrad der begleitenden Polizeibeamten.

Für die Unternehmen besteht die Verpflichtung, dass sie sich zumindest eine Stunde vor Eintreffen des Großraum- und Schwertransports im jeweiligen Zuständigkeitsbereich bei der Dienststelle nochmals melden und den Standort bekannt geben. Dieser Umstand führt oft zu der Gefahr, dass der Transportzug kurzfristig abgestellt werden muss, weil die Polizei gerade anderweitig eingesetzt ist und den Transportzug nicht begleiten kann. Dafür fehlt es wiederum an geeigneten Abstellplätzen. Auch für die Übernahmekontrolle mit zum Teil zahlreichen Kontrollparametern fehlt dieser Kontrollort für die überbreiten Transportfahrzeuge. Es ist auch Zeitdruck vorhanden. Die Ausstattung der einzelnen Dienststellen mit technischen Gerätschaften wie z. B. einem Höhenmessgerät ist ebenfalls nicht immer ausreichend.

Auch die Landesregierung hat in diesem Bereich Handlungsbedarf gesehen und bereits im Jahr 2008 die Projektgruppe „Großraum- und Schwertransporte“ gegründet.

Vor diesem Hintergrund frage ich die Landesregierung:

1. Wie viele polizeibegleitpflichtige Schwer- und Großraumtransporte hat die niedersächsische Polizei in den Jahren 2009 bis 2011 (gegliedert nach Polizeidirektionen) durchgeführt?
2. Wie viele Stunden wurden in den letzten drei Jahren (2009 bis 2011) für die Begleitung der Schwer- und Großraumtransporte (einschließlich Dokumentation) durch die Landespolizei erbracht?
3. Wie viele Polizeibeamte und wie viele Fahrzeuge kommen bei den jeweiligen Transportbegleitungen im Durchschnitt zum Einsatz?
4. Wie wird der polizeiliche Aufwand für die Begleitung der Schwer- und Großraumtransporte vergütet?

5. Wie hoch sind die jährlichen Gesamteinnahmen für die Begleitung von Großraum- und Schwertransporten durch die Polizei in den Jahren 2009 bis 2011?
6. Ist diese Vergütung kostendeckend, und, wenn nein, was gedenkt die Landesregierung zu tun, um eine Kostendeckung zu erreichen?
7. Welche Möglichkeiten sieht die Landesregierung, die Sicherungspflichten der Schwer- und Großraumtransporte stärker durch private Unternehmen erbringen zu lassen?
8. Sieht die Landesregierung Möglichkeiten, die zuständigen Verwaltungsbehörden mit ihren Vollzugsbeamten stärker in die Begleitung der Großraum- und Schwertransporte einzubeziehen und, wenn ja, mit welcher Zielrichtung?
9. Hält die Landesregierung es für sinnvoll, auf Direktions- oder Inspektionsebene spezielle Teams vorzuhalten, die in dem großen Zuständigkeitsbereich Transporte ohne Übergabe an personell schwächere Dienststellen durchgängig begleiten und, wenn nein, warum nicht?
10. Welche Ergebnisse hat die Projektgruppe „Großraum- und Schwertransporte“ aus dem Jahre 2008 bisher erarbeitet, und was ist davon inzwischen umgesetzt worden?
11. Welche weiteren Planungen hat die Landesregierung, die Mehrbelastungen der Polizei in diesem Bereich zu verringern, und wann sollen diese umgesetzt werden?
12. Welche Möglichkeiten sieht die Landesregierung, die Arbeit der Polizei in ihrer Eigenschaft als verantwortliche Transportführer zu verbessern
 - a) im Hinblick auf die Ausstattung der einzelnen Dienststellen,
 - b) im Hinblick auf die Veränderung von Prüfparametern,
 - c) im Hinblick auf eine Verringerung des Zeitdrucks?
13. Gibt es Überlegungen der Landesregierung, die Situation gerade im ländlichen Raum in schwach besetzten Dienststellen mit besonders vielen Transportbegleitungen personell zu verbessern und, wenn ja, welche?
14. Sind bereits konkrete Maßnahmen ergriffen worden, um gerade Polizeistationen im ländlichen Bereich bei der Transportbegleitung zu entlasten und, wenn ja, welche?
15. Welche Vorgaben gibt es im Hinblick auf die Voranmeldezeiten der Großraum- und Schwertransporte, und hält die Landesregierung diese für ausreichend?
16. Gibt es Überlegungen, die derzeitigen Voranmeldezeiten zu verändern, und, wenn ja, in welcher Hinsicht?
17. Welche Entwicklung erwartet die Landesregierung im Hinblick auf die zukünftige Anzahl von begleitungspflichtigen Großraum- und Schwertransporten, und welche Strategien hat sie im Hinblick auf die Bewältigung dieser zukünftigen Herausforderungen?

(An die Staatskanzlei übersandt am 28.11.2012 - II/72 - 1545)

Antwort der Landesregierung

Niedersächsisches Ministerium
für Inneres und Sport
- P 24-01425/2/-2/9226/12 -

Hannover, den 05.02.2013

Großraum- und Schwertransporte (GST) liegen vor, wenn die verwendeten Fahrzeuge, Fahrzeugkombinationen oder Ladungen bei der Nutzung des öffentlichen Verkehrsraumes zulässige Abmaße und zulässige Gewichte überschreiten. Für die Durchführung von GST sind Ausnahmegenehmigungen und Erlaubnisse der Straßenverkehrsbehörden erforderlich. Die Erteilung erforderlicher

Erlaubnisse richtet sich nach den Bestimmungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) zu § 29 Abs. 3 und § 46 StVO. Daneben benötigen Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen, die tatsächlich oder konstruktionsbedingt die normierten Abmessungen, Gewichte und Achslasten überschreiten oder überschreiten könnten, eine Ausnahmegenehmigung nach § 70 Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO). Das Verfahren zur Erteilung einer Erlaubnis wurde 1992 durch die Richtlinie zum Antrags- und Genehmigungsverfahren für die Durchführung von Großraum- und Schwertransporten (RGST 1992) konkretisiert und standardisiert, um hierdurch insbesondere das Erlaubnis- und Genehmigungsverfahren in einer angemessenen Zeit durchführen zu können. Für polizeiliche Tätigkeiten im Rahmen der Transportdurchführung sind im Erlaubnis- bzw. Genehmigungsbescheid gemäß der VwV-StVO zu § 29 Abs. 3 wesentliche Bestimmungen enthalten. Zuständig für die Erteilung dieser Genehmigungen und Erlaubnisse sind ausschließlich die Straßenverkehrsbehörden; die Polizei wird im Anhörungsverfahren beteiligt.

Da zwischen den zur Begleitung des GST eingesetzten Polizeibeamtinnen und -beamten eindeutig sein muss, wer die Verantwortung und Entscheidungskompetenz für den Einsatz inne hat, wird - wie in allen Bereichen der Einsatzabwicklung - im Vorfeld oder anlassbezogen ein „Einsatzführer-Polizei“ bestimmt. Dieser ist der Verantwortliche für den polizeilichen Einsatz und trifft mit dem Fahrer des GST die erforderlichen Absprachen, insbesondere im Hinblick auf die konkrete Durchführung des Transports. Der Begriff „Transportführer“ ist zumindest in Niedersachsen hierbei nicht gebräuchlich und kein polizeispezifischer Begriff. Auch das Urteil des Verwaltungsgerichtes Ansbach vom 08.08.1986 (Az.: 6a D 8600 259), das sich mit den Pflichten der Polizei im Zusammenhang mit der Durchführung eines GST befasst, spricht stets vom Leiter des polizeilichen Begleitkommandos, nicht aber von einem „Transportführer“. Mit der Begleitung trägt die Polizei weder die Verantwortung für alle Bereiche des Transports noch werden Transportfahrer und Transportfirma dadurch aus der eigenen Verantwortung entlassen.

Die polizeiliche Aufgabe besteht in der Begleitung des Transports in verkehrssichernder Weise. Insbesondere hat die Polizei den Verkehr bei unvorhersehbaren Ereignissen vor Gefahren durch den GST zu bewahren. Dabei sind polizeiliche Maßnahmen aus Anlass des Transports nur erforderlich, wenn der Gegenverkehr gesperrt werden muss, bei einer Durchfahrt durch ein Überführungsbauwerk oder durch sonstige feste Straßenüberbauten, wobei der Transport nur in abgesenktem Zustand erfolgen kann, bei sonstigen schwierigen Straßen- oder Verkehrsverhältnissen oder wenn eine besondere Anordnung für das Überfahren von Brücken erfolgen muss (vgl. VwV-StVO zu § 29 Abs. 3 [Rn. 132]). Leiter des gesamten Transports und damit der Transportführer im eigentlichen Wortsinne ist der Verantwortliche des Transportunternehmens vor Ort. Ihm obliegt die sichere Realisierung des Transports, während die Polizei wie dargelegt die verkehrssichernden Aufgaben übernimmt. Die Fahrtstrecke wird als Bestandteil der Erlaubnis/Genehmigung im Antragsverfahren durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde festgelegt. An diese hat sich die Polizei zu halten. Gleiches gilt für die genehmigten Maße sowie das Gewicht des GST. Die Verwendung geeigneter Zugmaschinen sowie Anhänger obliegt dem Transportunternehmer genauso wie die Auswahl eines qualifizierten Zugmaschinenführers. Die in der Regel vor Fahrtantritt erfolgende Abfahrtskontrolle durch die Polizei ist nicht normiert. Ihre Durchführung dient der Eigensicherung und zur Kontrolle der Einhaltung der Vorgaben im Erlaubnisbescheid.

Die für die polizeilichen Maßnahmen in diesem Zusammenhang zur Verfügung stehende technische Ausstattung der Polizei Niedersachsen befindet sich qualitativ und quantitativ auf einem modernen und funktionsgerechten Niveau. Sie ist bedarfs- und zweckorientiert darauf ausgerichtet, die der Polizei übertragenen vielfältigen Aufgaben zu bewältigen. Wie in allen technisch geprägten Bereichen des Polizeidienstes ist jedoch auch hier der Stand der Technik einem ständigen Innovationsprozess unterworfen und von Veränderungen geprägt, die Eingang in Beschaffungsmaßnahmen finden. Die freie Gestaltung des Personen-, Waren-, Kapital- und Dienstleistungsverkehrs in Europa erfordert eine gezielte und wirkungsvolle Überwachung des gewerblichen Güter- und Personenkraftverkehrs. Die für diese Kontrollen erforderlichen Ausrüstungsgegenstände werden der Polizei Niedersachsen in ausreichendem Umfang und in erforderlicher Ausführung zur Verfügung gestellt. Dabei sind nicht nur die Regionalen Kontrollgruppen der Flächenbehörden mit speziellem Gerät zur Überwachung des gewerblichen Güter- und Personenkraftverkehrs ausgestattet, sondern jede Dienststelle mit Schwerpunktendienstbezug zu Bundesautobahnen und sonstigen mehrstreifigen Schnellstraßen. Zu diesen Ausrüstungsgegenständen gehört u. a. auch eine Teleskop-Messlatte.

Im Jahr 2012 wurde diese Ausstattung noch optimiert und ein neues Teleskop-Video-Kamera-System eingeführt. Das System mit dem Namen „Giraffe II“ bietet eine einfache und schnelle Möglichkeit, Bilder per Teleskopstab aus der Höhe aufzunehmen und Detailaufnahmen von schwer zugänglichen Stellen ohne Gefährdung des Anwenders zu fertigen. Die Einsatzbereiche des Systems liegen primär in der Überprüfung von Höhenmaßen, Ladeflächen und von Fahrzeugtechnik auf Manipulationen. Darüber hinaus werden zurzeit alle niedersächsischen Polizeidienststellen mit Auswertegeräten für digitale EG-Kontrollgeräte zur Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten ausgestattet. Hierfür wurden seit dem Jahr 2006 insgesamt 1,14 Mio. Euro investiert.

Durch den wachsenden europäischen Binnenmarkt, die Harmonisierung der Rahmenbedingungen sowie das allgemein favorisierte „Just-in-time“-Prinzip konnte in den vergangenen Jahren eine deutliche Steigerung des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs verzeichnet werden. Darüber hinaus sind aufgrund veränderter Verfahrensweisen bei der Fertigung bestimmter industrieller Anlagenteile sowie durch die gezielte Förderung erneuerbarer Energien und dem damit einhergehenden Bau von Windkraftanlagen entsprechende Steigerungsraten auch im Bereich von genehmigungspflichtigen GST festzustellen.

Die Polizei Niedersachsen ist durch die Begleitung dieser GST in erheblichem Maße belastet, da die Durchführung der in diesem Zusammenhang erforderlichen polizeilichen Maßnahmen stetig wachsende Ressourcen bindet. Vor diesem Hintergrund beteiligt sich die Landesregierung auf verschiedenen Ebenen an Prozessen, die eine Entlastung der Polizei bei der Durchführung von GST erzielen sollen. Der hohe Aufwand an zeitlichen und personellen Ressourcen im Zuge der Durchführung von GST und die sich daraus ergebenden Belastungen für die Länderpolizeien wurden seit dem Jahr 2000 mehrfach im Bund-Länder-Fachausschuss Straßenverkehrsordnung/Ordnungswidrigkeiten (BLFA-StVO/OWi) erörtert. Die Innenministerkonferenz hat im Frühjahr 2008 eine Änderung der Vorschriften über die Begleitung von GST mit dem Ziel einer Entlastung der Polizei durch eine Aufgabenübertragung auf private Unternehmen angeregt. Eine daraufhin über die Gemeinsame Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter der Länder (GKVS) eingerichtete länder- und ressortübergreifende Arbeitsgruppe des BLFA-StVO/OWi und der Arbeitsgemeinschaft Verkehrspolizeiliche Angelegenheiten (AG VPA) legte mit Bericht vom 04.05.2011 konkrete Empfehlungen zur Entlastung der Polizei vor. Hierbei handelt es sich insbesondere um Entlastungen im Bereich der polizeilichen Abfahrtskontrollen durch amtlich anerkannte Sachverständige für den Kraftfahrzeugverkehr sowie bei der Begleitung von GST durch den vermehrten Einsatz privater Begleitunternehmen als Verwaltungshelfer der Straßenverkehrsbehörden. Voraussetzung dafür sind die Überarbeitung der einschlägigen Rechtsnormen der StVO und der spezifischen Richtlinien für GST (RGST 1992), die Erstellung von Regelplänen sowie die Entwicklung eines neuen Begleitfahrzeuges (BF 4). Die Zuständigkeit liegt beim Bund. Mit Beschluss der Verkehrsministerkonferenz vom 05.10.2011 wurde der Bund gebeten, die relevanten Rechtsvorschriften entsprechend anzupassen.

Die Entwicklung der erforderlichen Regelpläne und des zusätzlich benötigten Begleitfahrzeuges (BF 4) durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) sowie die Beschulung der privaten Fahrer dieser Begleitfahrzeuge als Verwaltungshelfer wird längere Zeit in Anspruch nehmen. Um sie zu beschleunigen, haben die Innenminister und -senatoren der norddeutschen Bundesländer am 19.10.2012 beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung eine entsprechende Umsetzung bis zum 01.01.2013 eingefordert. Darüber hinaus hat die Ständige Konferenz der Innenminister und -senatoren der Länder in ihrer 196. Sitzung vom 05.12. bis 07.12.2012 u. a. beschlossen, ihren Vorsitzenden zu bitten, den Vorsitzenden der Verkehrsministerkonferenz erneut auf die Notwendigkeit einer schnellen Umsetzung der vorgeschlagenen Privatisierung der Begleitung von Großraum- und Schwertransporten zur schnellstmöglichen Entlastung der Polizei hinzuweisen. Über die Verkehrsministerkonferenz ist die Bitte an das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung herangetragen worden, auf die Erforderlichkeit einer unverzüglichen Umsetzung der bisherigen Beschlüsse hinzuwirken und die Fachressorts der Länder in diesem Zusammenhang auf die erforderliche schnellstmögliche Zustimmung im Zusammenhang mit der Anpassung der bundesweiten Regelwerke hinzuweisen.

Soweit die Belange der Polizei Niedersachsen betroffen sind, habe ich mir von den Polizeidirektionen berichten lassen. Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Anfrage namens der Landesregierung wie folgt:

Zu 1:

In den Jahren 2009 bis 2011 wurden GST in der folgenden Anzahl polizeilich begleitet:

Anzahl polizeilich begleiteter GST 2009 bis 2011					
PD BS	PD GÖ	PD H	PD LB	PD OL	PD OS
3 732	4 326	2 635	4 343	18 644	16 584

Zu 2:

Eine Verpflichtung der Landespolizei zur Erfassung der Einsatzstunden anlässlich der Begleitung von GST besteht nicht. Nach den Angaben der Polizeidirektionen, die teilweise auf erhobenen Durchschnittswerten beruhen, hat die Polizei in den Jahren 2009 bis 2011 für die Begleitung von GST ca. 91 400 Stunden aufgewendet.

Zu 3:

Grundsätzlich werden die Transporte mit einem Funkstreifenwagen, besetzt mit zwei Beamtinnen/Beamten, begleitet. In Ausnahmefällen werden mehr Fahrzeuge und/oder Beamtinnen/Beamte eingesetzt.

Zu 4:

Die Vergütung erfolgt auf der Grundlage der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen und Leistungen (AllGO) vom 05.06.1997, Anlage Kostentarif, zuletzt geändert durch Verordnung vom 26.11.2012 (Nds. GVBl. S. 471). In der Anlage unter der Tarifziffer 108.1.1 heißt es: „Begleitung von Großraum- und Schwertransporten sowie von Transporten gefährlicher oder gefährdeter Güter auf der Straße je angefangener Begleitkilometer und Fahrzeug 4,50 Euro mindestens je Einsatz 80 Euro. Die Mindesteinsatzgebühr wird auch erhoben, wenn ein Antrag innerhalb von 48 Stunden vor dem geplanten Transporttermin zurückgenommen oder der Transport nicht durchgeführt wird.“

Zu 5:

Im Zeitraum 2009 bis 2011 wurden durch die Begleitung von Großraum- und Schwertransporten folgende Einnahmen erzielt:

Haushaltsjahr:	Höhe der Einnahmen:
2009	1 918 618,90 Euro
2010	1 691 425,95 Euro
2011	1 499 717,63 Euro

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass a) lediglich zwei Begleitfahrzeuge kostendeckend abgerechnet werden können und b) aus Kapazitätsgründen in den letzten Jahren zunehmend nur ein Begleitfahrzeug eingesetzt wurde bzw. wird. Daher sind die Einnahmen trotz der gestiegenen Zahl von Begleitungen gesunken.

Zu 6:

Die Überprüfung des Gebührentatbestandes der AllGO hat ergeben, dass nur das Gebührenaufkommen für die polizeiliche Begleitung mit lediglich zwei Begleitfahrzeugen kostendeckend ist. Bei darüber hinausgehenden Begleitfahrzeugen und zusätzlichen verkehrsregelnden Maßnahmen wird derzeit keine Kostendeckung durch die Gebührenordnung erreicht. Die erforderlichen Erhöhungen und inhaltlichen Änderungen der Tarif-Nr. 108.1.1 wurden durch das Fachreferat im Landespräsidium für Polizei, Brand- und Katastrophenschutz berechnet. Ein entsprechender Arbeitsentwurf zur Änderung des Kostentarifs liegt dort vor.

Zu 7:

Die Landesregierung hält die Empfehlungen aus dem Ergebnisbericht der ressortübergreifenden Arbeitsgruppe des BLFA-StVO/OWi und der AG VPA vom 04.05.2011 für geeignet, eine Entlastung der Polizei herbeizuführen.

Die dazu erforderlichen Änderungen der rechtlichen Regelungen liegen in der Zuständigkeit des Bundes. Bei den zu begleitenden Transporten muss es sich um GST handeln, bei denen Art und Umfang der Begleitung durch Private im Vorfeld festgeschrieben werden können. Dabei müssen die Abläufe der jeweiligen GST identisch sein. Die von den genehmigenden Straßenverkehrsbehörden zu erstellenden Auflagen müssen die Abläufe der Begleitung festschreiben. Im Rahmen der Begleitung erforderliche Zeichen und Weisungen müssen konkret vorgegeben werden (z. B. Beschilderung und Steuerung von Lichtzeichenanlagen). Maßnahmen, insbesondere Abläufe bei der Lenkung des entgegenkommenden Verkehrs sowie bei dem Befahren von Knotenpunkten mit einem solchen Transport, müssen durch Private als Verwaltungshelfer ohne eigenen Ermessensspielraum vollzogen werden können. Hoheitliche Befugnisse von Polizeibeamtinnen/-beamten dürfen nicht erforderlich sein.

Zu 8:

Den Straßenverkehrsbehörden obliegt die Zuständigkeit für das Erlaubnis- und Genehmigungsverfahren von GST. Maßnahmen zum Schutze der Sicherheit und Ordnung des Straßenverkehrs, deren Notwendigkeit durch eine vorherige Planung erkennbar ist und die im Vorfeld des Transports entsprechend angeordnet werden können, fallen in diesen Zuständigkeitsbereich der Straßenverkehrsbehörden. Hingegen wird die Zuständigkeit der Polizei in solchen Fällen bejaht, die nicht durch vorherige Planung und Standardisierung gelöst werden können, sondern in denen bei der konkreten Durchführung des GST situationsabhängige Einzelfallentscheidungen erforderlich sind. Sofern deswegen die Begleitung dieser Transporte erforderlich ist und private Begleitmaßnahmen nicht ausreichen, wird der Einsatz der Polizei notwendig. Allein die Polizei besitzt die Befugnis, mittels hoheitlicher Maßnahmen für die Absicherung solch übergroßer Transporte zu sorgen und damit einen verkehrssicheren Transportverlauf zu gewährleisten sowie eine Gefährdung der übrigen Verkehrsteilnehmer auszuschließen. Als Maßnahmen kommen hier insbesondere ein Anhalten des Gegenverkehrs oder die Sperrung von Kreuzungsbereichen sowie Einmündungen in Betracht. Die Vornahme entsprechender Weisungen und Zeichen wird durch § 44 Abs. 2 Satz 1 StVO ausdrücklich der Polizei zugewiesen. Die VwV-StVO zu § 29 Abs. 3 führt zu dem Erfordernis der Begleitung von GST aus, dass diese durch die zuständige Polizei und nicht durch die Straßenverkehrsbehörde zu erfolgen hat.

Änderungen dieser grundsätzlichen Aufgabenverteilung und Zuständigkeitsregelung werden nicht angestrebt.

Zu 9:

Die Landesregierung hält eine Entlastung der Polizei durch die Erhöhung der Anzahl privater Begleitungen von GST für zielführend. Andere organisatorische und/oder personelle Maßnahmen innerhalb der Zuständigkeiten der Polizeidirektionen/Polizeiinspektionen verringern nicht das Aufgabenvolumen, sondern ergeben lediglich eine Aufgabenumverteilung innerhalb der Polizei. Darüber hinaus wären bei weiteren Steigerungen der Anzahl von GST in den nächsten Jahren sowie durch temporäre Steigerungen z. B. durch den Bau eines neuen Windparks stetige Anpassungen erforderlich. Durch die Größe der Zuständigkeitsgebiete der Polizeidirektionen wäre ein zentrales Vorhalten von Begleitkräften nicht sinnvoll und unwirtschaftlich. Die Organisationsdurchführung obliegt innerhalb der Polizeidirektionen den Polizeiinspektionen. Eine angemessene Kräfteplanung auf Ebene der Polizeiinspektionen erfolgt bereits durch ein angepasstes Einsatz- und Kräftemanagement. In diesem Rahmen werden temporär stärker belastete Polizeiinspektionen dienststellenübergreifend unterstützt.

Zu 10:

Hierzu verweise ich auf die Ausführungen in der Vorbemerkung.

Zu 11:

Von allen Vorschriften der StVO können die obersten Landesbehörden oder die durch sie bestimmten Stellen nach § 46 Abs. 2 Satz 1 StVO für bestimmte Einzelfälle oder allgemein für bestimmte Antragsteller Ausnahmen zulassen. Nach VwV-StVO zu § 46 Abs. 2 StVO besteht auch die Möglichkeit, von der VwV-StVO zu § 46 Ausnahmen zuzulassen. Auf dieser Grundlage hat Niedersachsen im Zusammenhang mit GST Regelungen erlassen, die im Rahmen der VwV-StVO Begleitgren-

zen ausschöpfen oder davon abweichen und somit einen polizeilichen Einsatz in Teilen entbehrlich machen. Mit dem Runderlass des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr in Abstimmung mit dem Ministerium für Inneres und Sport vom 17.06.2012 zur Sicherung von Großraum- und Schwertransporten wurde die Auslegung und Anwendung der RGST durch die Niedersächsischen Straßenverkehrsbehörden neu geregelt, in dem die Abmessungen von GST, die gemäß der RGST eine polizeiliche Begleitung erforderlich machen, bis zum maximal erlaubten Maß nach oben gesetzt wurden. Dadurch reduziert sich die Anzahl polizeilicher Begleitungen in einem begrenzten Ausmaß und hauptsächlich im Bereich der Bundesautobahnen.

Eine weitere Entlastung der Polizei soll durch die landesweite Ausdehnung und Erhöhung der Anzahl von privaten Begleitungen von GST in Form von Projekten in Niedersachsen erreicht werden. Die Projekte setzen Folgendes voraus:

- wiederkehrende Transporte (GST),
- gleiche Transportstrecke,
- festgelegte Fahrzeuge,
- festgelegtes Transportgut,
- planbare und standardisierbare Transportbegleitung.

Zur Auswahl möglicher Projekte wurden in den Polizeidirektionen 13 geeignete GST-Strecken erhoben und nach Abstimmung mit den Straßenverkehrsbehörden zur privaten Begleitung festgelegt. Dafür erforderliche Auflagenkataloge, die eine detaillierte Umsetzung der privaten Verwaltungshelfer für die Begleitung der GST beschreiben, werden derzeit durch die Polizeibehörden in Zusammenarbeit mit den örtlichen Straßenverkehrsbehörden erarbeitet. Die augenblicklich noch nicht abschließend vorliegenden Auflagenkataloge werden durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, als zuständige Genehmigungsbehörde, geprüft und freigegeben. Anschließend erfolgt im Jahr 2013 der Projektstart mit gesondertem Erlass der zuständigen Ministerien. Vor dem Hintergrund einer begrenzten Anwendungsmöglichkeit und der erforderlichen Harmonisierung innerhalb der Länder, ist die bundesweite Umsetzung der bestehenden Empfehlungen zur Entlastung der Polizei bei GST jedoch mit Nachdruck weiter zu verfolgen.

In Abstimmung zwischen den verantwortlichen Ministerien wird ein Teilprojekt bereits im zeitlichen Vorgriff durchgeführt. Dabei handelt es sich um den Verzicht auf Polizeibegleitung bei Transporten von überlangen Rotorblättern des Unternehmens Enercon auf dem Streckenabschnitt vom Eurohafen Haren/Ems bis zur Bundesautobahn 31 (Anschlussstelle Haren). Der Transport der Rotorblätter wird seit dem 30.10.2012 unter privater Begleitung nach einem speziellen Auflagenkatalog und Ablaufplan abgewickelt. Die Zustimmung des zuständigen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr gilt zunächst widerruflich bis zum 30.09.2013. Den beteiligten Ressorts liegen bis zum gegenwärtigen Zeitpunkt Meldungen über Probleme bei der Transportabwicklung nicht vor.

Zu 12:

Auf die Ausführungen in der Vorbemerkung wird verwiesen.

Zu 13:

In Niedersachsen wurde entgegen dem bundesweiten Trend die Polizei in den letzten Jahren personell verstärkt. Derzeit sind so viele Planstellen vorhanden, wie nie zuvor in der über 60-jährigen Geschichte des Landes. Diese Planstellen werden belastungsbezogen verteilt. Neben den Faktoren „Fläche“ und „Bevölkerung“ werden insbesondere die Belastungen aus dem Kriminalitäts- und Verkehrsgeschehen berücksichtigt. Dieses seit Jahren etablierte und akzeptierte Verteilungsmodell bietet Transparenz und Verlässlichkeit. Es versetzt die Polizeidirektionen in die Lage, den Einsatz des Personals eigenverantwortlich zu steuern und dabei regionale und örtliche Sonderbelastungen, auch im Zusammenhang mit Großraum- und Schwertransporten, zu berücksichtigen.

Zu 14:

Die Polizeistationen in den ländlichen Bereichen (in der Regel ohne Rund-um-die-Uhr-Dienst) sind selten in die Transportbegleitungen eingebunden. Diese werden fast ausschließlich durch die Ein-

satz- und Streifendienste der Polizeiinspektionen und Polizeikommissariate durchgeführt. Ansonsten verweise ich auf die Beantwortung der Fragen 7, 9, 10, 11 und 13.

Zu 15 und 16:

Die Voranmeldezeiten ergeben sich aus der VwV-StVO zu § 29 Abs. 3 (VI, Punkt 7, Ziff. 133) und § 46 Abs. 1 Nr. 5 (IV, Punkt 9, Ziff. 83). Sofern eine polizeiliche Begleitung erforderlich ist, ist der Transport frühzeitig, in der Regel spätestens 48 Stunden vor Fahrtantritt, bei der für den Ausgangsort zuständigen Polizeidienststelle anzumelden. Diese Anmeldefrist wird für die Einsatz- und Kräfteplanung der Polizei als ausreichend bewertet. Es gibt keine Überlegungen, die auf eine Änderung der bundesweit geltenden Regelung zur Voranmeldezeit abzielen.

Zu 17:

Die Landesregierung geht davon aus, dass die Anzahl der GST insbesondere in Niedersachsen weiter steigen wird. Es wird auch in Zukunft notwendig sein, diese GST zu begleiten. Die Erhöhung der Begleitung durch Private als Verwaltungshelfer der Straßenverkehrsbehörden wird maßgeblich zur Entlastung der Polizei beitragen. Eine polizeiliche Begleitung von GST wird bei Vorliegen notwendiger hoheitlicher Maßnahmen, die ausschließlich der Polizei vorbehalten sind, weiterhin erfolgen müssen. Im Übrigen verweise ich auf die vorstehenden Ausführungen.

Uwe Schünemann