

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage des Abgeordneten Jonas Pohlmann (CDU)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung
namens der Landesregierung namens der Landesregierung

Genehmigung von Großraum- und Schwertransporten: Wurde diese Bremse der Energiewende erfolgreich gelöst?

Anfrage des Abgeordneten Jonas Pohlmann (CDU), eingegangen am 27.10.2023 - Drs. 19/2734,
an die Staatskanzlei übersandt am 01.11.2023

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung
namens der Landesregierung namens der Landesregierung vom 05.12.2023

Vorbemerkung des Abgeordneten

Die Errichtung neuer Windräder und das Repowering bestehender Windenergieanlagen sind an die Erlaubnis (§ 29 Abs. 3 Straßenverkehrs-Ordnung - StVO) bzw. Genehmigung (§ 46 Abs. 1 Nr. 5 StVO) der notwendigen Großraum- und Schwertransporte (GST) gebunden. Wie die Landesregierung in der Antwort auf eine Kleine Anfrage am 17. Juli 2023 mitteilte (Drs. 19/1942), hatte sich in der Niederlassung Nordwest der Autobahn GmbH des Bundes (AdB) ein Rückstau von rund 15 000 unbearbeiteten Anträgen auf Durchführung von GST aufgebaut. In den betroffenen Branchen hatten nach einem Bericht in der Süddeutschen Zeitung vom 4. Oktober 2023 durchschnittliche Bearbeitungszeiten für Anträge auf GST von 15 Wochen großen Unmut ausgelöst.

Wie die Landesregierung weiter mitteilte, wird seit dem 10. Juli 2023 in der Niederlassung Nordwest der AdB das Prüfmodul GST.Autobahn zur automatisierten Bearbeitung von Neuanträgen auf GST eingesetzt. Davon erhoffe sich die AdB kürzere Bearbeitungszeiten. Die rund 15 000 Altanträge würden sukzessive abgearbeitet.

Die Süddeutsche Zeitung berichtete am 4. Oktober 2023, dass der Bearbeitungsstau vor allem durch den Versand von Ablehnungen abgearbeitet worden sei. Zudem würden zunehmend mehr Brücken nicht für GST freigegeben und die Zahl der geforderten Fahrzeuge für die Verkehrssicherung bei der Durchführung eines GST würde laufend erhöht.

Vorbemerkung der Landesregierung

Ziel der Landesregierung ist ein ambitionierter Ausbau der Windenergie an Land. Vor dem Hintergrund hat sich das zuständige Verkehrsministerium für Lösungen eingesetzt und sich die Projektgruppe Windenergie der Task Force Energiewende mit dem Thema befasst.

Das drängendste Problem im Rahmen des Erlaubnisverfahrens für Großraum- und/oder Schwertransporte (GST) ist im Jahr 2023 die schleppende Bearbeitung seitens der Autobahn GmbH des Bundes (AdB) gewesen. Hier bestand bis zur 27. Kalenderwoche im Jahr 2023 allein bei der AdB Niederlassung (NL) Nordwest mit Sitz in Hannover ein Rückstau von 15 000 Anträgen, welcher zwischenzeitlich vollständig abgearbeitet wurde.

Für Fahrten mit Fahrzeugen, die die vorgeschriebenen Maße (Länge, Breite, Höhe) und Gewichte nicht einhalten, schreibt die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) bundeseinheitlich eine vorherige Erlaubnis (§ 29 Abs. 3) bzw. Genehmigung (§ 46 Abs. 1 Nr. 5) vor. Hintergrund dieser Regelung ist, dass die Straßen grundsätzlich nur für die normalen Fahrzeugmaße ausgelegt sind. Wenn ein Fahrzeug die Maße und Gewichte überschreitet, muss in jedem Einzelfall geprüft werden, ob das Fahrzeug auf dem vorgesehenen Weg fahren kann oder über andere Straßen umgeleitet werden muss.

Durch Baustellen, Straßenschäden oder notwendig gewordene Lastbeschränkungen von Brückenbauwerken kann auch kurzfristig eine Änderung eintreten, sodass nicht gewährleistet werden kann, dass ein einmal befahrener Weg kurze Zeit später wiederum zur Verfügung steht.

Die Dauer eines Genehmigungsverfahrens ist gerade bei längeren Transportstrecken durch die Vielzahl der anzuhörenden Stellen bedingt, da sowohl die Straßenbaubehörden als auch die Polizei, die Bahnunternehmen und die Straßenverkehrsbehörden zu hören sind, durch deren Bezirk der Fahrweg führt. Die Beurteilung der Eignung der vorgesehenen Fahrstrecke eines Schwertransportes muss grundsätzlich durch die in den einzelnen Ländern zuständigen Behörden erfolgen, da nur aufgrund der dort vorhandenen Ortskenntnis entschieden werden kann, ob und wo der vorgesehene Transport fahren kann.

Hierzu ist anzumerken, dass sowohl die straßenverkehrsrechtlichen Befugnisse wie auch die Verwaltung der Bundesautobahnen zum 1. Januar 2021 zurück auf den Bund übertragen worden sind. Zuständig ist seitdem das Fernstraßen-Bundesamt bzw. die Autobahn GmbH mit ihren Niederlassungen. Für das Erlaubnisverfahren hat das zur Folge, dass nicht mehr 16 Bundesländer für das Netz der Autobahnen, auf denen der Großteil der Fahrtwege von GST verläuft, zuständig sind, sondern die AdB. Sie hat damit die Aufgabe, Stellungnahmen für den Baulastträger und als funktionale Straßenverkehrsbehörde zu GST auf Autobahnen abzugeben. Was bis zur Mitte des Jahres 2023 leider wenig zufriedenstellend erfolgt ist.

Zur Entspannung der Situation hat zwischenzeitlich der Einsatz des neuen fachlichen Prüfmoduls GST.Autobahn durch die AdB ab Anfang Juli 2023 in der NL Nordwest beigetragen. Dieses Programm macht eine weitgehende Automatisierung des Genehmigungsprozesses und damit eine standardisierte und bundesweit einheitliche Bearbeitung der Anträge möglich. Kern ist eine automatische Prüfung des Fahrtwegs auf Basis eines einheitlichen qualitätsgesicherten Datenbestands. Die AdB erhofft sich dadurch eine deutliche Beschleunigung des Erlaubnis- und Genehmigungsverfahrens. Der Einsatz dieses Moduls ist bei der AdB in einigen Bundesländern bereits erfolgt und hat dort schon zu kürzeren Bearbeitungszeiten geführt.

Seit dem 10. Juli 2023 bei der NL Nordwest eingehende Neuanträge werden durch das automatisierte Prüfmodul gegenwärtig tagesaktuell bearbeitet. Die verbliebenen rund 15 000 Altanträge (s. o.) sind zwischenzeitlich komplett abgearbeitet worden.

Zu den im Laufe des Jahres in verschiedenen Presseartikeln genannten Zahlen ist zu sagen, dass sie stark differieren und inzwischen sowohl zeitlich als auch quantitativ überholt sind. Es gab zu keinem Zeitpunkt einen Bearbeitungsstopp in der AdB Niederlassung Nordwest und auch keine pauschalen Ablehnungen. Die bis zum Sommer aufgebauten Rückstände hatten sich aus dem der Autobahn GmbH aufgrund des Rechtsrahmens vorgegebenen, enorm schnellen Tempo, den Anhörungsprozess innerhalb der Autobahn GmbH zu vereinheitlichen und frühestmöglich von unterschiedlichen Landessystemen zu lösen, ergeben. Dabei mussten insbesondere die sehr heterogenen Datenbestände der Bundesländer in autobahneigenen Systemen zusammengeführt werden. Aufgrund der Zuständigkeit für mehrere Bundesländer und der bestehenden Arbeitsabläufe war die NL Nordwest besonders von diesen Umstellungen in der ersten Jahreshälfte 2023 betroffen.

Die Landesregierung wird, wegen der Bedeutung von Schwertransporten für den Ausbau der Windenergie an Land, die Entwicklung weiter beobachten und sich wie beschrieben weiter für vertretbare Erleichterungen/Beschleunigungen einsetzen.

1. Wie lang ist die durchschnittliche Bearbeitungszeit von nach dem 10. Juli 2023 bei der Niederlassung Nordwest der AdB eingereichten Neuanträgen auf GST?

Die Bearbeitung von GST-Anträgen erfolgt mittlerweile in der Regel tagesaktuell oder binnen weniger Tage.

2. Wie viele der rund 15.000 Altanträge sind mittlerweile durch die Niederlassung Nordwest der AdB abgearbeitet worden?

Die Altanträge wurden vollständig abgearbeitet - ohne Erhöhung einer Ablehnungsquote (siehe Antwort zu Frage 3).

3. Wie viele dieser rund 15.000 Altanträge wurden durch die Niederlassung Nordwest der AdB positiv beschieden, wie viele abgelehnt?

Die Ablehnungs-/Zustimmungsquote hat sich im Vergleich zu früheren Berechnungen nicht signifikant verändert. Sowohl Auswertungen des Altsystems (Zeitraum 1. Januar bis 30. Juni 2023) als auch des neuen GST.Autobahn Systems (Zeitraum 1. Juli bis 31. Oktober 2023) ergaben Ablehnungsquoten von jeweils unter 5 %.

4. Ist es zutreffend, dass die Zahl der für GST gesperrten Brückenbauwerke zunimmt und daher Anträge auf GST vermehrt abgelehnt werden? Falls ja, wie ist dies zu erklären?

Seit Anfang des Jahres 2021 (Start Autobahn GmbH) wurden entgegen der in der Vorbemerkung des Abgeordneten erwähnten Berichterstattung keine Brückenbauwerke im Zuge von Autobahnen in der NL Nordwest zusätzlich für GST gesperrt.

5. Ist es zutreffend, dass die geforderte Zahl der Fahrzeuge für die Verkehrssicherung in der jüngsten Vergangenheit tendenziell größer geworden ist? Falls ja, warum ist dies so?

Diese Annahme ist unzutreffend. Die aktuell von der Autobahn GmbH eingeführten Musterpläne orientieren sich an den im Verkehrsblatt 2015 veröffentlichten Regelplänen. Hierbei ging es um regelbare Standardsituationen, in denen die Polizei entlastet werden kann, und stellte einen Kompromiss der 16 Bundesländer und dem Bund dar. Die Musterpläne der Autobahn GmbH sind ausgewogen ausgearbeitet, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten, zum Schutz der Bauwerksinfrastruktur und einer maximal möglichen Wirtschaftlichkeit.

6. Sind der Landesregierung über die Einführung des Prüfmoduls GST.Autobahn hinaus weitere Aktivitäten auf Ebene des Bundes oder im Zusammenspiel von Bund und Ländern bekannt, die eine Beschleunigung von GST zum Ziel haben, beispielsweise eine Novellierung der StVO oder eine Vereinfachung des Antragsverfahrens Verfahrensmanagement für GST (VEMAGS)?

Das Erlaubnisverfahren für Großraum- und/oder Schwertransporte samt dem webbasierten System VEMAGS (**VE**rfahrens**MA**nagement für **G**roßraum- und **S**chwertransporte) unterliegt einer ständigen Überwachung.

Bund und Länder sind gemeinsam bestrebt, das Erlaubnisverfahren für GST so einfach und schnell wie möglich zu gestalten. Sie sind hierzu im fortlaufenden Austausch, um Verbesserungspotenziale zu identifizieren und umzusetzen. Beschleunigung und Vereinfachung des GST-Antragsverfahrens sind grundsätzliche Ziele der VEMAGS Fachgruppen des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV), dem alle Länder, der Bund und auch die Autobahn GmbH angehören. Die VEMAGS Fachgruppen arbeiten ständig an neuen Releases, um den Antragsprozess bestmöglich abzubilden. Die Autobahn GmbH stellt auch in kurzen Frequenzen neue Releases in ihrem fachlichen Prüfmodul bereit, um immer aktuell zu sein und Antrags- und Arbeitsprozesse zu verschlanken.

Zudem befinden sich gegenwärtig die Arbeiten einer Bund-Länder-Arbeitsgruppe zwecks Überarbeitung der „Richtlinie zum Antrags- und Genehmigungsverfahren für die Durchführung von Großraum- und/oder Schwertransporten“ (RGST) in der finalen Phase. Neben der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) ist die RGST das wichtigste Regelwerk für die tägliche Arbeit in den Erlaubnis- und Genehmigungsbehörden.

Der Ansatz, nichts unversucht zu lassen, um das Antragsverfahren für GST noch weiter zu verschlanken und zu beschleunigen, spiegelt sich nicht zuletzt in einem Beschluss der Verkehrsministerkonferenz auf ihrer Sitzung am 11./12. Oktober 2023 wider. Dort ist (einstimmig) die Einrichtung einer interdisziplinären Ad-hoc-Arbeitsgruppe beschlossen und an den Bund (BMDV) adressiert worden. Das Wirken der Ad-hoc-AG soll u. a. darauf abzielen, die Digitalisierung des Erlaubnisverfahrens weiter voranzutreiben. So sollen künftig beispielsweise Medienbrüche beseitigt, graphische Eingaben ermöglicht und zuständige Ansprechpartner und Stellen in den Ländern hinterlegt werden. Dies soll in Summe zu einer noch weitergehenden Verfahrensbeschleunigung im Bereich GST beitragen. Zudem sollen die daraus resultierenden Änderungserfordernisse der einschlägigen Regelwerke beschrieben werden. Vorgesehen ist die direkte Berichterstattung seitens der Ad-hoc-Arbeitsgruppe gegenüber der Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter der Länder (GKVS). Die abschließenden Ergebnisse sollen der GKVS spätestens in deren übernächsten Sitzung (im Herbst 2024) vorgestellt werden.

(Verteilt am 06.12.2023)