

**Kleine Anfrage der Fraktion der CDU vom 28. Juni 2012****Genehmigungsverfahren für Großraum- und Schwertransporte**

Für Unternehmen, die auf Großraum- und Schwertransporte angewiesen sind, sind gute und schnelle Verkehrsverbindungen außerordentlich wichtig. Die zügige und verlässliche Bearbeitung von Anträgen für Großraum- und Schwertransporte durch die Straßenverkehrsbehörde spielt dabei eine große Rolle. Dies gilt zum einen für die in Bremen und Bremerhaven ansässigen Firmen, für die ein problemloser Abtransport ihrer Waren sichergestellt sein muss. Dies gilt aber auch für den Wirtschaftsstandort Bremen als Ganzes, dessen Wettbewerbsfähigkeit leidet, wenn Genehmigungen hierzulande länger dauern als in anderen Bundesländern. Überlange Bearbeitungszeiten führen dazu, dass die Bremer Häfen als Umschlagplatz gemieden werden. Solch eine Entwicklung muss zwingend verhindert werden, da Arbeitsplätze nicht gefährdet werden dürfen und Bremen sich aus haushaltspolitischer Sicht Einnahmerückgänge nicht leisten kann.

Wir fragen den Senat:

1. Wie viele erlaubnis- und genehmigungspflichtige Großraum- und Schwertransporte werden wöchentlich im Durchschnitt über Bremer und Bremerhavener Straßen durchgeführt?
2. Wie viele Anträge für Großraum- und Schwertransporte wurden seit dem 1. Januar 2012 gestellt? (Bitte getrennt nach Straßenverkehrsbehörde Bremerhaven, Amt für Straßen und Verkehr als Genehmigungsbehörde, und Amt für Straßen und Verkehr als Anhörungsbehörde.)
  - a) Wie lang ist die durchschnittliche Bearbeitungszeit zur Erteilung einer Genehmigung?
  - b) Wie lang ist die durchschnittliche Bearbeitungszeit einer Anhörung für einen nur über die Autobahn durchlaufenden Transport mit über 100 t?
  - c) Wie lang ist die durchschnittliche Bearbeitungszeit einer Anhörung für einen Transport mit über 100 t und Ziel im Land Bremen (z. B. Neustädter Hafen, GVZ, Stahlwerke Bremen, Mercedes-Benz, CT-Bremerhaven, Fischereihafen)?
  - d) Wie viele Einzelfälle gibt es, die deutlich über der durchschnittlichen Bearbeitungszeit liegen?
  - e) Wie viele Dringlichkeitsanträge wurden seit dem 1. Januar 2012 gestellt?
  - f) Wie hoch ist die durchschnittliche Bearbeitungszeit von Dringlichkeitsanträgen?
3. Wie hoch sind die durchschnittlichen Gebühren, die die Firmen für die Genehmigung entrichten müssen?
4. Wie hoch ist die Anzahl der Genehmigungen, die dem bremischen Brückenbauer vorgelegt werden, und welche Kosten entstehen dabei dem Land Bremen?
  - a) Gibt es die Möglichkeit im ASV die Stelle eines staatlichen Brückenbauers zu schaffen?
  - b) Wie viel Kosten könnte das Land Bremen durch diese Maßnahme sparen?

5. Hat der Senat Möglichkeiten im Genehmigungsverfahren zur Vereinfachung geprüft, z. B. durch Standardisierungen von Brückenprüfungen aufgrund vergleichbarer Achsbilder?
6. Wie viele Streckengenehmigungen für Firmen im Land Bremen wurden seit dem 1. Januar 2012 bei Behörden in anderen Bundesländern beantragt?
  - a) Welche Firmen mit Sitz in Bremen und Bremerhaven beantragen ihre Genehmigungen nicht mehr in Bremen, sondern in Behörden anderer Bundesländer?
  - b) Welche Ausnahmeausfälle entstehen dadurch in Bremen und Bremerhaven?
  - c) Welche Kosten sind Bremen dadurch im Jahr 2011 entstanden?
  - d) Was wurde unternommen, um diese Unternehmen davon zu überzeugen, ihre Genehmigungen wieder im Land Bremen zu beantragen?
7. Aus welchem Grund dürfen in Bremen Großraum- und Schwertransporte nur von 22.00 Uhr bis 5.00 Uhr durchgeführt werden und nicht von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr, wie es in der überwiegenden Zahl der Bundesländer praktiziert wird?
  - a) Wie vielen Transporten musste aufgrund dieser Regelung die Weiterfahrt nach 5.00 Uhr untersagt werden?
  - b) Gibt es Überlegungen, diese Regelung zukünftig zu ändern?
8. Wie viele Großraum- und Schwertransporte mussten im Jahr 2011 von der Polizei begleitet werden?
9. Gibt es hinsichtlich der Polizeibegleitung Kapazitätsprobleme bei der Bremer Polizei bzw. der Ortschaftspolizeibehörde Bremerhaven?
10. Wie bewertet der Senat die Einführung einer eigenen Genehmigungsbehörde ähnlich dem Landesbetrieb Verkehr in Hamburg?

Erwin Knäpper, Heiko Strohmann, Jörg Kastendiek,  
Dr. Rita Mohr-Lüllmann, Thomas Röwekamp und Fraktion der CDU

D a z u

### **Antwort des Senats vom 21. August 2012**

1. Wie viele erlaubnis- und genehmigungspflichtige Großraum- und Schwertransporte werden wöchentlich im Durchschnitt über Bremer und Bremerhavener Straßen durchgeführt?

Jährlich werden ca. 30 000 genehmigungspflichtige Großraum- und Schwertransporte (GST) auf Bremer und ca. 13 000 auf Bremerhavener Straßen durchgeführt. Dies entspricht einem wöchentlichen Durchschnitt von ca. 580 GST in Bremen und 250 GST in Bremerhaven.

2. Wie viele Anträge für Großraum- und Schwertransporte wurden seit dem 1. Januar 2012 gestellt? (Bitte getrennt nach Straßenverkehrsbehörde Bremerhaven, Amt für Straßen und Verkehr als Genehmigungsbehörde, und Amt für Straßen und Verkehr als Anhörungsbehörde.)

In Bremen sind seit dem 1. Januar 2012 im Onlineverfahren 2 234 Anträge zur Genehmigung gestellt worden und in 14 914 Fällen wurde die Bremer Behörde angehört. Nicht enthalten sind Anhörungen, die per Fax an das ASV gerichtet werden, da diese nicht archiviert werden.

Bei der Straßenverkehrsbehörde Bremerhaven sind seit dem 1. Januar 2012 492 Anträge zur Genehmigung gestellt sowie 6 219 Anhörungen bearbeitet worden.

- a) Wie lang ist die durchschnittliche Bearbeitungszeit zur Erteilung einer Genehmigung?

Die durchschnittliche Bearbeitungszeit zur Erteilung einer Genehmigung ist abhängig von der Zustimmung der beteiligten Bundesländer und beträgt in Bremen zehn bis 14 Tage.

- b) Wie lang ist die durchschnittliche Bearbeitungszeit einer Anhörung für einen nur über die Autobahn durchlaufenden Transport mit über 100 t?

Die Bearbeitung einer Anhörung für einen Transport mit einem Gesamtgewicht über 100 t, welcher ausschließlich die Autobahn durchläuft, beträgt sowohl in Bremen als auch in Bremerhaven ca. zehn Tage.

- c) Wie lang ist die durchschnittliche Bearbeitungszeit einer Anhörung für einen Transport mit über 100 t und Ziel im Land Bremen (z. B. Neustädter Hafen, GVZ, Stahlwerke Bremen, Mercedes Benz, CT-Bremerhaven, Fischereihafen)?

Die Bearbeitung einer Anhörung für einen Transport mit einem Gesamtgewicht über 100 t mit einem in Bremen liegenden Ziel beträgt ebenfalls ca. zehn Tage, da sich die vorzunehmenden Prüfungen – insbesondere die Anzahl der Statikprüfungen von Brücken – sowie die übrigen Arbeitsabläufe nicht wesentlich unterscheiden.

Ca. 14 Tage dauert die Bearbeitungszeit für einen Transport über 100 t mit einem in Bremerhaven liegenden Ziel. Die im Vergleich zu der reinen Autobahnstrecke längere Bearbeitungszeit liegt darin begründet, dass im Stadtbereich Bremerhavens regelmäßig mehrere Brückenbauwerke zu passieren sind, für die Statikberechnungen zwingend erforderlich sind (auf der Autobahn ist lediglich ein Brückenbauwerk zu berücksichtigen).

- d) Wie viele Einzelfälle gibt es, die deutlich über der durchschnittlichen Bearbeitungszeit liegen?

Die unter a) bis c) genannten Bearbeitungszeiten stellen den Normalfall dar. In Einzelfällen kann die Bearbeitungszeit länger dauern, insbesondere wenn unvorhersehbare personelle Engpässe auftreten. Eine gesonderte Erfassung dieser Einzelfälle findet nicht statt.

- e) Wie viele Dringlichkeitsanträge wurden seit dem 1. Januar 2012 gestellt?

Über solche Anträge wird in Bremen keine Statistik geführt, insoweit kann keine konkrete Aussage über die tatsächliche Anzahl getroffen werden. Gemessen am Gesamtantragsvolumen wird der Anteil der Anträge, der nach den Regelungen der Straßenverkehrsordnung als dringlich einzuordnen ist, auf ca. 5 % geschätzt.

Die Tendenz ist steigend.

- f) Wie hoch ist die durchschnittliche Bearbeitungszeit von Dringlichkeitsanträgen?

Dringlichkeitsanträge werden zeitnah sowie zeitgerecht bearbeitet; die durchschnittliche Bearbeitungsdauer liegt bei einem Tag. Dringlichkeitsanträge, die keine Dringlichkeit im Sinne der StVO darstellen, werden nicht bevorzugt bearbeitet.

3. Wie hoch sind die durchschnittlichen Gebühren, die die Firmen für die Genehmigung entrichten müssen?

Die durchschnittlich zu entrichtenden Gebühren sind abhängig davon, welche Bundesländer von dem betreffenden Transport durchlaufen werden.

Im Mittel liegt die Gebühr zwischen 80 € und 100 €.

4. Wie hoch ist die Anzahl der Genehmigungen, die dem bremischen Brückenbauer vorgelegt werden, und welche Kosten entstehen dabei dem Land Bremen?

Gemäß § 29 StVO „Übermäßige Straßenbenutzung“ Absatz 3 bedürfen Fahrzeuge, deren Achslasten oder Gesamtgewichte die gesetzlich allgemein zugelassenen Grenzen tatsächlich überschreiten, einer Erlaubnis. Grundlage dieser Erlaubnis ist das Nachrechnen der von dem Transport überfahrenden Bauwerke. Beim Nachrechnungsverfahren werden die Schnittgrößen aus der vorhandenen Brückenklasse und dem Schwertransport verglichen.

Pro Monat gehen bei der Abteilung Brücken und Ingenieurbau des ASV im Rahmen von Anhörungsverfahren ca. 2 200 bis 2 400 Anträge zur Nachrechnung

von Bauwerken ein. Die Nachrechnung wird durch ein externes Ingenieurbüro durchgeführt, weil dadurch eine bessere Kontinuität der Bearbeitung sichergestellt werden kann.

Im Jahr 2011 sind 27 684 Anträge bearbeitet worden. Hierfür wurden 272 599,61 € an reinen Ingenieurleistungen bezahlt. Zusätzlich fallen noch Personalkosten für die Betreuung und strichprobenartige Kontrolle des Büros an.

- a) Gibt es die Möglichkeit, im ASV die Stelle eines staatlichen Brückenbauers zu schaffen?

Grundsätzlich ist das Nachrechnen mit eigenem Personal möglich. Momentan sind jedoch weder Stellen noch Personalbudget für entsprechendes Personal vorhanden.

- b) Wie viel Kosten könnte das Land Bremen durch diese Maßnahme sparen?

Mit den Haushaltsmitteln für die Vergabe an das Ingenieurbüro könnte eigenes Personal für die Anhörungsverfahren finanziert werden.

Genauere Angaben über mögliche Einsparungen können erst gemacht werden, wenn das bundeseinheitliche Nachrechnungsprogramm „VEMAGS-Statik“ fertiggestellt ist und die eventuellen Einspareffekte aus dem Programm ermittelt sind. Durch die Verknüpfung des Nachrechnungsprogramms „VEMAGS-Statik“ mit dem VEMAGS-Verfahrensmodul zur Antragsstellung soll das Nachweisverfahren von Ingenieurbauten bei Schwerttransporten effizienter gestaltet werden.

5. Hat der Senat Möglichkeiten im Genehmigungsverfahren zur Vereinfachung geprüft, z. B. durch Standardisierungen von Brückenprüfungen aufgrund vergleichbarer Achsbilder?

Die Bauwerke und auch fast jeder Transport sind als Einzelfall zu bearbeiten. Die Bauwerke unterscheiden sich nach Bauwerkstyp (Überbauquerschnitt als Platte, Plattenbalken, Hohlkasten etc.) sowie nach der Größe (Spannweite, Feldanzahl etc.), ihrem Alter und ihrem Zustand. Die Transporte unterscheiden sich durch ihr Gesamtgewicht, der Gesamtlänge und für die Nachrechnung entscheidend nach der Achszahl, den Achsabständen und den Achslasten. Eine Standardisierung ist infolge der vielen unterschiedlichen Faktoren schwierig. Zudem ist es meist einfacher den Schnittgrößenvergleich durch ein Programm durchzuführen, als eine aufwändige Suche nach übereinstimmenden Transporten zu starten.

6. Wie viele Streckengenehmigungen für Firmen im Land Bremen wurden seit dem 1. Januar 2012 bei Behörden in anderen Bundesländern beantragt?

Zur Anzahl der beantragten Streckengenehmigungen Bremer und Bremerhavener Firmen in anderen Bundesländern liegen keine Daten vor.

- a) Welche Firmen mit Sitz in Bremen und Bremerhaven beantragen ihre Genehmigungen nicht mehr in Bremen, sondern in Behörden anderer Bundesländer?

Es sind zwei Firmen bekannt, die ihre Genehmigungen überwiegend in anderen Bundesländern beziehen.

- b) Welche Ausnahmefälle entstehen dadurch in Bremen und Bremerhaven?

Einnahmeausfälle, die aus Beantragung von Genehmigungen von Bremer und Bremerhavener Firmen bei anderen Bundesländern resultieren, sind nicht zu beziffern, da hierzu keine Daten vorliegen.

- c) Welche Kosten sind Bremen dadurch im Jahr 2011 entstanden?

Durch die Entscheidung dieser Firmen, Anträge bei anderen Bundesländern zu stellen, sind keine Kosten für Bremen entstanden.

- d) Was wurde unternommen, um diese Unternehmen davon zu überzeugen, ihre Genehmigungen wieder im Land Bremen zu beantragen?

Zur Überzeugung der zwei uns bekannten Unternehmen wurden Gespräche mit den betreffenden Firmen geführt.

7. Aus welchem Grund dürfen in Bremen Großraum- und Schwertransporte nur von 22.00 Uhr bis 5.00 Uhr durchgeführt werden und nicht von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr, wie es in der überwiegenden Zahl der Bundesländer praktiziert wird?

Großraum- und Schwertransporte, die nach den gesetzlichen Vorgaben keiner polizeilichen Begleitung bedürfen, werden auch in der Stadtgemeinde Bremen von 22.00 bis 6.00 Uhr durchgeführt.

Die Genehmigungsbehörde kann nach den geltenden Vorschriften gemäß § 29 StVO und der dazu geltenden Verwaltungsvorschrift von diesen Zeiten abweichen, wenn ein Großraum- und Schwertransport polizeilich begleitet werden muss. In der Vergangenheit ist diese zeitliche Beschränkung nur bis 5.00 Uhr festgelegt worden, da Behinderungen des Individualverkehrs befürchtet werden mussten. Mittlerweile konnten jedoch Störungen auf den zu befahrenden Routen minimiert werden. Die Streckenführung wird in Zusammenarbeit des ASV und der Polizei Bremen weiter optimiert, sodass eine Beschränkung bis 5.00 Uhr zukünftig nicht mehr erforderlich sein wird. In Einzelfällen kann die Polizei Bremen Transporte entgegen der Genehmigung unterbinden, wenn im Streckenverlauf große Störungen zu erwarten sind.

- a) Wie vielen Transporten musste aufgrund dieser Regelung die Weiterfahrt nach 5.00 Uhr untersagt werden?

Vom 1. Januar 2012 bis 30. Juni 2012 konnten 18 Großraum- und Schwertransporte nicht mehr zum Zielort begleitet werden, weil die genehmigte Zeit von 5.00 Uhr bereits überschritten war.

- b) Gibt es Überlegungen, diese Regelung zukünftig zu ändern?

Die Genehmigungsbehörde wird zukünftig für Transporte, bei denen eine polizeiliche Begleitung gesetzlich vorgeschrieben ist, das Zeitfenster von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr erweitern. Die Polizei Bremen hat zugesagt, sich organisatorisch und personell auf diese Situation vorbereiten.

8. Wie viele Großraum- und Schwertransporte mussten im Jahr 2011 von der Polizei begleitet werden?

Die Polizei Bremen hat im Jahr 2011 insgesamt 1 184 Großraum- und Schwertransporte begleitet, die Ortpolizeibehörde Bremerhaven 3 400.

9. Gibt es hinsichtlich der Polizeibegleitung Kapazitätsprobleme bei der Bremer Polizei bzw. der Ortpolizeibehörde Bremerhaven?

Die Begleitung von Großraum- und Schwertransporten durch die Polizei Bremen wird ausschließlich durch Einsatzkräfte der Verkehrsbereitschaft durchgeführt. Der Personalbedarf wurde im Jahr 2004 auf der Grundlage der damals 517 zu begleitenden Transporte berechnet. In den Folgejahren hat sich das Transportaufkommen und somit auch die Begleitung von Großraum- und Schwertransporten fast verdoppelt. Diese Steigerungsrate stößt an die Belastungsgrenze der Polizei Bremen. Eine Optimierung im Gesamtprozess der Abwicklung von Großraum- und Schwertransporten wird derzeit geprüft. Dabei spielt für die Polizei Bremen die Einrichtung eines hafennahen Übergabeplatzes sowie eine optimierte Streckenführung eine wichtige Rolle. Varianten von hafennahen Übergabeplätzen werden zunächst verwaltungsintern untersucht. Eine bedarfsorientierte Personalanpassung ist erst danach möglich.

Bis 2010 haben in Bremerhaven spezialisierte Verkehrskräfte ausschließlich die Begleitungen durchgeführt. Die Anzahl von 3 400 Großraum- und Schwertransporten war jedoch allein nicht mehr zu bewältigen, sodass in Bremerhaven auch Einsatzkräfte der Schutzpolizei nach entsprechender Schulung Großraum- und Schwertransporte in den Nachtstunden begleiten. Die Polizei in Bremerhaven verfügt über einen hafennahen Übergabeplatz.

10. Wie bewertet der Senat die Einführung einer eigenen Genehmigungsbehörde ähnlich dem Landesbetrieb Verkehr in Hamburg?

Der Landesbetrieb Verkehr in Hamburg wurde im Jahre 1997 als Eigenbetrieb bei der Behörde für Inneres und Sport gegründet. Beim Landesbetrieb Verkehr wird die Genehmigung und die Durchführung der Großraum- und Schwertransporte in Hamburg gebündelt.

Der Senat beabsichtigt angesichts der stetig steigenden Antragszahlen in Abstimmung mit den betroffenen Ressorts sowie im Dialog mit der Logistikwirtschaft weitere interne Optimierungen vorzunehmen. Dabei wird auch zu prüfen sein, ob die in Hamburg gewonnenen Erkenntnisse im Zusammenhang mit dem Landesbetrieb Verkehr, bei dem seit 1997 alle gebührenpflichtigen straßenverkehrsrechtlichen Genehmigungen konzentriert sind, für die Optimierung der Verwaltungsabläufe in Bremen genutzt werden können.