

Presseinformation



Landtagsfraktion Schleswig-Holstein

Pressesprecherin
Claudia Jacob

Landeshaus
Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

Zentrale: 0431 / 988 – 1500
Durchwahl: 0431 / 988 - 1503
Mobil: 0172 / 541 83 53

presse@gruene.ltsh.de
www.sh.gruene-fraktion.de

Nr. 426.15 / 16.10.2015

Es gilt das gesprochene Wort!

TOP 19 – Keine Zentralisierung der Erlaubnisbehörde für Schwertransporte

Dazu sagt der verkehrspolitische Sprecher der Fraktion
Bündnis 90/Die Grünen,

Andreas Tietze:

Die Verursacher der Kosten sollen diese auch tragen

Sehr geehrtes Präsidium, liebe Kolleginnen und Kollegen,

wie groß ein Fahrzeug auf der Straße sein darf, regelt die Straßenverkehrs-Zulassungs-
Ordnung (StVZO) in Paragraph 32. Das reicht auch für die meisten Transporte.

Früher selten, aber nun immer öfter werden die Transportgüter deutlich größer. Täglich
20 Schwertransporte gab es 2013. Tendenz steigend. Dazu ist dann eine Ausnahme-
genehmigung nach den Paragraphen 29, 46 und 70 StVZO notwendig, die man bei der
zuständigen Erlaubnis- und Genehmigungsbehörde (EGB), wie zum Beispiel den Land-
kreisen, beantragen kann. Entsprechende Anleitungen hierzu gibt es für Unternehme-
rInnen auf den Internetseiten der Landkreise. In Nordfriesland zum Beispiel kann man
sich direkt die entsprechenden Formulare herunterladen.

Inzwischen gibt es mit dem Verfahrensmanagement für Großraum- und Schwertrans-
porte auch eine entsprechende Online-Variante. Doch auch dieses reduzierte die im-
mensen Personalkosten bei den Behörden nicht wesentlich.

So konstatierte unser Landesrechnungshof 2012: “Der hohe Personalaufwand für die
Genehmigung von Transporten mit außergewöhnlichen Maßen und Gewichten wird
nicht durch Gebühreneinnahmen gedeckt. Nur wenige EGB nehmen mehr Gebühren
ein als sie Ausgaben haben.“ Über alle Behörden gerechnet bleibt ein Defizit von zwei
Millionen Euro pro Jahr. Das Land hängt da zu einem Viertel mit drin.

Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen-Anhalt haben mit einer zentralen EGB seit
Jahren gute Erfahrungen mit einer zentralen Erlaubnis- und Genehmigungsbehörde
gemacht. Ob die dortigen Modelle bei uns sinnvoll sind, oder wir eine andere Lösung
finden sollten, müssen wir im Ausschuss beraten.

Lassen Sie mich aber die Gelegenheit nutzen, noch andere Aspekte der Schwertransporte zu erörtern. Der Landesrechnungshof hat in seinen Prüfungen und Berichten mehrfach auf den substanzschädigenden Einfluss des Schwerverkehrs hingewiesen. Dabei geht es nicht nur um die Oberfläche. Schwere Transporte wirken auch auf den gesamten Straßenkörper bis tief in den Untergrund hinein.

Auch die Kosten für die Polizei zur Sicherung der Transporte sind hoch. 30 bis 40 BeamtInnen sind praktisch ständig dafür nötig. Auch wenn es Initiativen gibt, hierfür auch private Sicherungsunternehmen zuzulassen: Die Kosten bleiben.

Wichtig ist, dass wir am Ende Lösungen finden, die es den Betrieben, unter Wahrung der Interessen der Allgemeinheit ermöglichen, zuverlässig und zügig die notwendigen Transporte durchzuführen.

Lassen Sie mich klarstellen: Wir wollen diese Transporte ermöglichen. Sie sind oftmals Teil der Erfolgsstory Energiewende. Sie sollen aber auch die Kosten tragen, die sie verursachen.

Für die Volkswirtschaft kostendeckende Gebühren sind für die Wirtschaft deutlich günstiger, als Transporte nicht planmäßig durchführen zu können. Und das ist derzeit schon bei jedem siebten Transport der Fall.

Auch wenn viele Ziele wie Windparks nur per LKW erreichbar sind, sollten für die langen Streckenteile gerne auch Schiffe und Züge stärker genutzt werden. Sie sind systembedingt deutlich günstiger.

Wie genau wir das Thema Schwertransporte, deren Genehmigungen und Kosten gestalten sollten: Hierüber sollten wir im Ausschuss beraten.
