

Es gilt das gesprochene Wort!

Hinweis: Diese Rede kann hier als Video abgerufen werden:
<http://www.landtag.ltsh.de/aktuelles/mediathek>

LANDTAGSREDE – 25. Januar 2024

Marc Timmer

Verfahren für Groß- und Schwerlasttransporte in Schleswig-Holstein beschleunigen

TOP 19: Schnellere Verfahren für Schwerlasttransporte (Drs. 20/1712, AltA 20/1827)

„Unternehmen aus der Logistik- und Windbranche beklagen allzu lange und wenig planbare Genehmigungsverfahren für Groß- und Schwerlasttransporte.

Die Genehmigungen beziehen in der Regel mehrere staatliche Ebenen ein. Zu oft scheitert ein Antrag an der fehlenden Genehmigung eines Streckenabschnittes. Die Planbarkeit von Prozessen ist eingeschränkt. Unter Umständen muss aufwendig umdisponiert werden. Es ist nicht selten der Fall, dass der Transporteur Umwege fahren muss, um ans Ziel zu gelangen. Das ist nicht gut, insbesondere bei steigenden Transportzahlen von Windenergieanlagen.

Die Genehmigung einer Streckenführung ist zwar ein relativ kleiner, aber durchaus wichtiger Teil im Rahmen der Windprojektierung. Mir sind Fälle bekannt, in denen Verzögerungen in den Transportverfahren und damit in der Lieferung von Anlagenteilen zum Standort dazu geführt haben, dass Teile oder die gesamte Projektplanung überarbeitet und die Finanzierungszusage der Bank erneuert werden mussten. Dies kann mitunter den Projekterfolg gefährden.

Gleichzeitig wird der Bedarf an Schwerlasttransporten im Zuge des weiteren Ausbaus der Windenergie steigen. Die Energiewende steht im überragenden öffentlichen Interesse. Gerade staatliche Mitwirkungsprozesse müssen zum Wohle der Betroffenen bestmöglich funktionieren und dürfen keinen Hemmschuh darstellen.

Es ist also an der Zeit, sich über bessere Bedingungen der Schwerlasttransporte auch von Landesseite Gedanken zu machen. Insofern ist es gut, dass wir dieses Thema heute besprechen.

Das Ziel muss sein, die streckenbezogenen Genehmigungsverfahren maximal effizient und planbar zu gestalten. Wie könnte also ein dienstleistungsbezogener Beitrag von Schleswig-Holstein aussehen? Hier gibt es sicherlich einige Konzepte, die denkbar sind. Ich fände es gut, wenn Strecken in eine wie auch immer gestaltete digitale Plattform aufgenommen werden. Ganz praktisch. Ein Ampelsystem. Grün gefärbte Strecken sind genehmigungsfrei oder gelten bei entsprechendem Antrag als genehmigt, rote Strecken dürfen grundsätzlich nicht befahren werden. Gelbe Strecken sind nicht oder eingeschränkt befahrbar. Eine Angabe, wann von gelb auf grün gestellt werden kann, wäre sinnvoll.

Dieses Portal ist öffentlich zugänglich zu machen. Das Transportunternehmen kann sich schnell einen Überblick verschaffen, die passende Streckenführung raussuchen, hierüber sich die Genehmigungen verschaffen und - idealerweise - gleichzeitig die entsprechenden Begleitfahrzeuge beauftragen. Zack, „One Single Point of Contact“.

Ja, in einer Arbeitsgruppe auf Bundesebene wird hierüber diskutiert. Dies ist insbesondere mit Blick auf länderübergreifende Sachverhalte erforderlich. Dies nimmt der Alternativantrag zutreffend auf. Aber es schadet nicht, für Straßen in Landeszuständigkeit ein eigenes Konzept zu entwickeln. Hierbei muss natürlich auf Kompatibilitäten der Systeme geachtet werden. Aber dies ist darstellbar. Insofern sehe ich den Alternativantrag ergänzend. Beide Anträge eint das Ziel einer Optimierung der Verfahren.

Dies führt mich zum zweiten Teil. Die Begleitung der Schwerlasttransporte muss nicht zwingend durch die Polizei erfolgen. Ja, es gibt hier Bewegung. Dennoch: Andere Bundesländer sind weiter. Verwaltungshelfer oder Beliehene, die von der Polizei entsprechend geschult und mit eingeschränkten Hoheitsrechten ausgestattet werden, kommen zum Einsatz. Dies nimmt zurecht auch der Alternativantrag auf.

Wie sich aus einer kleinen Anfrage meines Kollegen Niklas Dürbrock ergibt, ist die Polizei immer stärker in Schwertransporte für die Windbranche gebunden. Im ersten Halbjahr 2023 hat die Landespolizei mehr als 33.000 Stunden für die Begleitung von Schwertransporten aufgebracht. Auf's Jahr hochgerechnet sind dies 66.000 Stunden, Tendenz im Zuge des Windausbaus, auch mit Blick auf Offshore - steigend. Zudem sind sieben Mitarbeitende im Landespolizeiamt mit der Disposition der Transporte beschäftigt.

Bei 41 Arbeitsstunden die Woche und 4,35 Wochen pro Monat, macht dies etwa 2150 Arbeitsstunden pro Jahr. Wir reden hier also über insgesamt 37 Vollzeitstellen, die in 2023 im Zusammenhang mit Schwerlasttransporten gebunden waren. Angesichts der hohen Überstundenlast der Polizisten sind wir bereits aus diesem Grund gehalten, möglichst schnell Effizienzen zu heben.

Vor diesen Hintergründen sollten wir uns der Genehmigung und Begleitung von Schwerlasttransporten aus Landesinteresse zuwenden, unter Berücksichtigung der Entwicklungen auf Bundesebene.

Dies möchte ich gerne im Wirtschaftsausschuss vertiefen, mitberatend im Innen- und Rechtsausschuss. Vielen Dank."