

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie  
und Tourismus | Postfach 71 28 | 24171 Kiel

**Staatssekretär**

Vorsitzenden des  
Wirtschafts- und Digitalisierungsausschusses des  
Schleswig-Holsteinischen Landtages  
Herrn Claus Christian Claussen, MdL  
Landeshaus  
24105 Kiel

Schleswig-Holsteinischer Landtag  
Umdruck 20/3263

**16. Mai 2024**

**Übersendung Sprechzettel zur 31. Sitzung des Wirtschafts- und  
Digitalisierungsausschusses, TOP 10, am 08.05.2024**

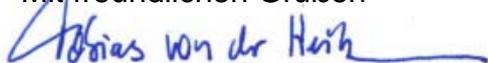
Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

anliegend übersende ich Ihnen, wie in der Ausschusssitzung am 8. Mai 2024 angekündigt,  
meinen Sprechzettel zum Tagesordnungspunkt 10,

„Schnellere Verfahren für Schwerlasttransporte“ und „Optimierung von Erlaubnis- und  
Genehmigungsverfahren für Großraum- und Schwertransporte“,

zur weiteren Verwendung.

Mit freundlichen Grüßen



Tobias von der Heide

**Anlage**

Sprechzettel WID am 08.05.2024, TOP 10

## **Bericht von VII StV im Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss am 08.05.2024**

TOP 10: „Schnellere Verfahren für Schwerlasttransporte“  
und „Optimierung von Erlaubnis- und Genehmigungsver-  
fahren für Großraum- und Schwertransporte“

- Zügige Erlaubnis- und Genehmigungsverfahren für Großraum- und Schwertransporte sind entscheidend zur Bewältigung der Energiewende und maßgeblich für einen guten Wirtschaftsstandort.
- Im bundesweiten Vergleich steht Schleswig-Holstein in Sachen Professionalität und Bearbeitungsdauer der Verfahren gut dar.
- In der zentralen Erlaubnis- und Genehmigungsbehörde im LBV.SH werden jährlich weit mehr als 40.000 Anträge und Stellungnahmen des Landes in Sachen Großraum- und Schwertransporte bearbeitet.
- Eine fortlaufende Digitalisierung, Automatisierung und Vereinfachung der Verfahrensabläufe ist bei weiterhin steigenden Antragszahlen daher unabdinglich.
- Darüber, wie dies zu leisten ist, bestehen vielfältige und unterschiedliche Ansätze.

- So wurde die Ausweisung eines erlaubnis- oder an-  
hörungsfreien Positivnetzes **außerhalb** der Auto-  
bahnen durch das Land vorgeschlagen.
- Hierbei ist zu berücksichtigen, dass Straßen und  
Brücken grundsätzlich für den allgemeinen Verkehr  
bis 40 Tonnen Gewicht, Längen bis 18,75 Metern  
und Breiten bis 2,55 Metern ausgelegt sind.
- Die Anzahl an Straßen und Brücken außerhalb der  
Autobahnen, die besonders große und schwere  
Transporte mit Längen von 100 Metern, Breiten von  
6 Metern oder Gewichten von 200 Tonnen aufneh-  
men können, ist begrenzt.
- Gerade bei diesen besonders großen oder schwe-  
ren Transporten kommt es aber aufgrund der erfor-  
derlichen Prüfungen zu den höchsten Bearbei-  
tungszeiten.
- Die vorherige Freiprüfung eines zusammenhängen-  
den Netzes außerhalb der Autobahnen wäre nur mit  
einem ganz erheblichen Verwaltungsaufwand zu  
realisieren.
- Da die für eine Befahrbarkeit einer Strecke maßgeb-  
lichen Faktoren Länge, Breite, Gesamtmasse, Achs-  
lasten und Achsabstände bei den Transporten in  
der Regel nicht gleich sind, müssten alle denkbaren  
Kombinationen von Fahrzeugen und Ladung im  
Vorhinein für die benötigten Strecken geprüft wer-  
den.

- Der Einsatz bestehenden Personals hierfür würde in den parallel zu bearbeitenden laufenden Antragsverfahren zu Verzögerungen führen.
- Aber selbst wenn man aufwändig ein Positivnetz freigeprüft und ausgewiesen hätte, ist es damit nicht getan.
- Baustellen, Ablastungen von Brücken und Änderungen der Zielorte machen dann regelmäßige Nachprüfungen und Aktualisierungen erforderlich.
- Dasselbe gilt bei Änderungen der bereits geprüften Fahrzeugkombinationen durch Neuentwicklungen oder neue, bisher nicht berücksichtigte Fahrzeug-Ladung-Kombinationen.
- Einen den Aufwand rechtfertigenden Mehrwert gegenüber der aktuell anlassbezogenen Einzelfallprüfung sehe ich daher nicht.
- Auch den Vorschlag zur Schaffung einer landeseigenen digitalen Plattform halte ich nicht für zielführend.
- Die Stellungnahmen der Verbände und Unternehmen haben eindrücklich gezeigt, dass Transporte vielfach über Landesgrenzen hinweg stattfinden und daher bundeseinheitliche Lösungen und keine schleswig-holsteinischen Insellösungen gewünscht werden.
- Wie kann denn stattdessen dafür gesorgt werden, dass die Verfahren auch bei weiter steigenden An-

tragszahlen zügig und effizient bearbeitet und weiter beschleunigt werden können?

- Zum einen können wir landesintern dafür Sorge tragen, dass auch künftig in der Abstimmung zwischen den Unternehmen und unseren Behörden pragmatische Lösungen für anstehende Herausforderungen gefunden werden.
- Wir werden weiterhin unsere Baustelleninformation ausbauen und den Dialog zwischen Unternehmen und Behörden bereits vor Antragstellung aufrecht erhalten.
- Gerade die Vorab-Kommunikation zu geplanten Transportzielen, -fenstern, Strecken und Priorisierungswünschen hat sich hier als zielführend erwiesen.
- Zum anderen werden wir uns auf Bundesebene weiterhin für eine zweckmäßige Fortentwicklung der Rechtsgrundlagen, Verwaltungsvorschriften und Richtlinien einsetzen.
- Hierzu beteiligt sich Schleswig-Holstein bereits jetzt auf Fachebene in entsprechenden Bund-Länder-Arbeitsgruppen und gestaltet diese Prozesse aktiv mit.
- In technischer Hinsicht wird sich das Land am weiteren Ausbau des Systems VEMAGS beteiligen, welches bereits eine bundesweite digitale Antragsplattform bietet und um diverse Funktionalitäten erweitert werden soll.

- Hierdurch werden die notwendigen Einzelfallprüfungen durch weitere Digitalisierung und Automatisierung entscheidender Bearbeitungsschritte beschleunigt.
- Dort, wo dies vor dem Hintergrund der Verkehrssicherheit und des Bauwerkschutzes möglich und sinnvoll ist, wird sich das Land für die Vereinfachung der Verfahrensabläufe einsetzen.
- So werden derzeit im Rahmen einer Arbeitsgruppe bestehend aus Vertretern des Bundes, der Länder und der maßgeblichen Verbände, an der sich auch Schleswig-Holstein beteiligt, Vorschläge erarbeitet, um die Toleranzen von Abmessungen und Gewichten zu flexibilisieren und Möglichkeiten einer Fahrzeugclusterung zu prüfen.
- Bei dem Thema Einsatz von Beliehenen zur Transportbegleitung ist das Land ebenfalls an einer Länderarbeitsgruppe beteiligt.
- Diese erarbeitet derzeit ein Muster für die Umsetzung der im vergangenen Herbst in Kraft getretene Verordnung des Bundes in Landesrecht.
- Dies ist erforderlich, weil die Verordnung des Bundes die Details nur teilweise regelt und im Übrigen die Länder ermächtigt, eigene Regelungen zu treffen.

- Die Stellungnahmen im Rahmen der Anhörung haben gezeigt, dass das Land mit seiner Beteiligung an der Arbeitsgruppe auf dem richtigen Weg ist.
- Auch hier sind keine Alleingänge des Landes, sondern eine weitgehende Bundeseinheitlichkeit gewünscht und auch sinnvoll.
- Schließlich sollen die Beliehenen die Transporte auch bundesweit begleiten.
- Um auch in der Zwischenzeit die Zahl der erforderlichen Polizeibegleitungen zu verringern, hat der LBV.SH bereits im vergangenen Jahr die Anordnungspraxis bezüglich einer für Schleswig-Holstein besonders relevanten Fahrauflage geändert.
- Abschließend sollten auch die Möglichkeiten zur Verlagerung von Großraum- und Schwertransporten auf die Wasserstraße als Baustein zur Verringerung des Antragsaufkommens nicht unterschätzt werden.
- Erhebliche Teilstrecken können hierdurch antragsfrei bewältigt werden.
- Allerdings erfordert dies auch ausreichend Kapazitäten auf geeigneten Schiffen und ausreichende Schwerlastkapazitäten in den Häfen, sodass ein gezielte Maßnahmen in diesem Bereich nicht kurzfristig werden wirken können.
- Vielen Dank.