

Positionspapier des Bundesverbandes Windenergie und des VDMA Fachverbands Power Systems zu den Herausforderungen bei Schwerlasttransporten 2017

Die Windindustrie gehört zu den Zukunftsbranchen in Deutschland und ist Treiber der Energiewende. Mit ihren Investitionen schafft sie nicht nur weltweit, sondern und vor allem auch in Deutschland neue, nachhaltige Arbeitsplätze und ist ein bedeutender Wirtschaftsfaktor. Derzeit hängen rund 150.000 Arbeitsplätze an der Windenergie in Deutschland. Hersteller von Windenergieanlagen setzten durch Produktion in Deutschland im Jahr 2016 etwa 15 Milliarden Euro um. Das Investitionsvolumen in Windenergieanlagen in Deutschland beträgt etwa 5 Milliarden Euro.

Unvermeidlich für den Ausbau der Windenergie sind die dafür notwendigen Schwerlasttransporte. Die Branche kämpft seit geraumer Zeit mit erheblichen Störungen innerhalb der Lieferketten. Etwa 80-85 Prozent der notwendigen Transporte für den Bau von Windenergieanlagen (WEA) sind aufgrund der Dimensionen und Gewichte genehmigungspflichtige und größtenteils polizeibegleitungspflichtige Schwer- und Sondertransporte. Damit ist aus dem Sonderfall „Genehmigung“ ein Standardfall geworden. Allein die WEA-Hersteller Enercon, GE, Vestas, Senvion, SiemensGamesa und Nordex haben zusammen in 2016 ca. 50.000 Schwertransporte durchgeführt.

Aufgrund der verlängerten Bearbeitungszeit von Transportgenehmigungen, die zurzeit je nach Bundesland zum Teil 5 bis 8 Wochen und mehr betragen können, kommt es bei allen Beteiligten zu einem deutlichen Mehraufwand bei der Abwicklung der Transporte. Kritisch ist vor allem, dass die Projekte nicht mehr planbar sind und sich die Inbetriebnahme der Anlagen deutlich verschiebt. Dies führt aufgrund von quartalsweisen Degressionsstufen in der Vergütung von Strom aus Windenergieanlagen, die aktuell und in 2018 installiert werden, zu erheblichen Kostenrisiken in der Wertschöpfungskette.

Viele neue Anträge entfallen auf den Transport von Windenergieanlagen und Großkomponenten wie Rotorblätter und Turmsegmente. Diese Projekte müssen zügig umgesetzt werden, da die Vergütungen des Stroms aus neuen Windenergieanlagen durch die im EEG verankerte regelmäßige Degression vermindert werden.

Zu den verlängerten Bearbeitungszeiten kommt die marode Infrastruktur, die zu Umwegfahrten führt, so dass die zu fahrenden Strecken am Ende 2- bis 3-mal so lang sind, wie die kürzeste vorhandene Verbindung für Fahrten mit 40-t-Lkw. Diese Mankos wurde von der Politik erkannt, wobei die aktuelle verstärkte Bautätigkeit Großraum- und Schwertransporte vor zusätzliche Herausforderungen stellt.

Positiv anzumerken ist, dass die Politik auf die Schwierigkeiten im Schwerlasttransport zum Teil schon reagiert hat. In einigen Bundesländern sind zum Beispiel Fahrzeiten in den Nächten von Freitag auf Samstag sowie Samstag auf Sonntag ermöglicht worden. Auch gibt es bereits Pilotprojekte für die private Begleitung, die alle bisher sehr positiv verlaufen sind und die neue Verwaltungsvorschrift¹ gibt nun in allem Bundesländern die Möglichkeit, private Begleitung einzuführen.

Wir schließen uns daher der Initiative von 30 Wirtschaftsorganisationen an, deren Ziel es ist, kürzere Bearbeitungszeiten von durchschnittlich 5 Werktagen zu erreichen. Die Anträge sollten unter Berücksichtigung der Einhaltung aller Auflagen erteilt werden. Das bedeutet die Genehmigungen sollten mindestens 1 Woche vor Gültigkeitsbeginn vorliegen.

¹ Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vom 22. Mai 2017.

Power Systems

Mit Blick auf die Besonderheiten der Windenergiebranche und unter Berücksichtigung der Forderungen der Verbände-Initiative schlagen wir folgende **Maßnahmen** vor:

1. **Reduktion der Anträge seitens der Antragsteller**, ggf. Kennzeichnung notwendiger Mehrfachanträge für ein Projekt, sodass hier nach Prioritäten abgearbeitet werden kann.
2. **Rücknahme nicht mehr benötigter Anträge.**
3. **Ertüchtigung von Systemen wie VEMAGS**, um Anträge nach bestimmten Kriterien besser filtern – und dann gezielter Anträge bearbeiten zu können.
4. **Zusammenfassung von verschiedenen Achskonfigurationen in einem Antrag.**
5. **Gezielte Schulung der Mitarbeiter** bei den unteren Verkehrsbehörden im Umgang mit den neuen Verwaltungsvorschriften.
6. **Erleichterung bei der Streckenprüfung** – wenn beispielsweise für ein 60 m Rotorblatt eine Strecke freigegeben wurde und die gleiche Route für ein gleichgroßes / langes oder kleineres / kürzeres Rotorblatt beantragt wird, werden die Erkenntnisse aus der bereits vorhandenen Genehmigung genutzt, um eine zeitaufwendige erneute Prüfung aller Details vermeiden zu können.
7. **Definition von Baugleichheit:** Die VwV erwähnt die Verwendung von Genehmigungen bei Baugleichheit der Fahrzeuge ohne jedoch den Begriff zu definieren. Eine definierte Toleranz bei Baugleichheit würde den Fuhrunternehmen und somit der Industrie zu Gute kommen. hilfreich Bei der Reduzierung der Anträge wären Toleranzen bei Achsabständen (um „nahezu“ baugleiche Fahrzeuge mit nutzen zu können, Achsabstände mit einem Zusatz „Achsabstand „von“ cm „bis“ cm“ möglich machen) und Abmessungen (Zusatz: bis zu 50 m Länge, bis zu 4,5m Breite, bis zu 4,50 m Breite) bei der Bearbeitung in Vemags mit aufnehmen. Dann wird sich die Anzahl der zu beantragenden Genehmigungen um ein Vielfaches reduzieren. Dies ist auch thematisiert in der Beschlussfassung der Verkehrsministerkonferenz vom 6./7. Oktober 2016, Punkt 6.2.
8. **Umsetzung der Ausdehnung der Fahrzeit für Großraum- und Schwertransporte.** Nach der neuen VwV sind die Fahrverbote für Großraum- und Schwertransporte deutlich gelockert. Dies ist allerdings noch nicht in allen Bundesländern umgesetzt. Insbesondere für die Nächte von Sonntag auf Montag sowie Freitag auf Samstag.
9. **Erteilung von Dauerfahrgenehmigungen:** Dauerfahrgenehmigungen wurden seit 2015 erteilt. Die BSK hat entsprechende Absätze in der Novellierung der VwV bereits kommentiert. Jedoch ist anzumerken, dass der Genehmigungszeitraum der Dauergenehmigungen reduziert wurde, was sich negativ auf die Transportstrecken auswirkt.
10. **Zivile Begleitfahrzeuge:** Hier sind Bundesländer wie Niedersachsen bereits vorangeschritten und erlauben „Hilfspolizei“. Die neue VwV erlaubt Verwaltungshelfer, die sich jedoch von der Hilfspolizei unterscheiden. Eine flächendeckende und bundeseinheitliche Regelung im Sinne der Vereinfachung wäre hilfreich. Die Begleitung komplett und bundesweit auf zivil umzustellen, stellt gleichwohl ein erhebliches Risiko dar, aufgrund der kurzfristig fehlenden Verfügbarkeit von entsprechenden Kapazitäten. Hier muss mit Augenmaß vorgegangen werden.
11. **Sachverständigengutachten:** Die neue VwV fordert Sachverständigengutachten vor Abfahrt bei Transporten von >100t Gesamtmasse. Diese sollte zwar im Rahmen einer geforderten Transportprozessplanung erfolgen, in der derzeitigen Realität führen diese Kontrollen jedoch zu erheblichen Mehrkosten, bürokratischem Mehraufwand und erzeugen einen akuten Mangel an entsprechenden Sachverständigen.
12. **Baustellen:** Oft kommt es zu unnötig stressigen Situationen bei allen Beteiligten und den Behörden, wenn auf genehmigten Strecken (kurzfristig) Baustellen eingerichtet werden, die nicht durchfahren werden können. Für die Umfahrung dieser Baustellen sind wiederum Genehmigungen notwendig, die wie erwähnt nicht kurzfristig erteilt werden können, da für die dann zu benutzenden Streckenabschnitte erst einmal Streckenprüfungen und Gefährdungsbeurteilungen erarbeitet werden müssen. Bei der Einrichtung von Baustellen müssen die Bedürfnisse von Schwertransporten berücksichtigt werden. Das betrifft zunächst die Durchfahrtstrecke und im Anschluss auch die Umfahrungsstrecke.

Power Systems

Wir empfehlen, dass genehmigte Strecken bundesweit in einer Datenbank erfasst werden, die eine Rückmeldung zu allen Beteiligten bei (kurzfristig auftretenden) Baustellen und Hindernissen vor Beginn eines Transportes ermöglichen.

13. **Sondergenehmigung für Brückenlasten:** Die heute üblichen pauschalen Begrenzungen der Brückenbelastungen führen in der Praxis zu Problemen. Gerade Schwerlasttransporte mit engen Spurweiten und hoher Radanzahl und geringen Geschwindigkeiten überschreiten in der Regel nicht die Belastungsannahmen der Brücken. Auf Grundlage von Neuberechnungen durch Tragwerksplaner mit Einbeziehung der Prüfstatiker sollten in speziellen Fällen Genehmigungen für die Überschreitung der pauschalen Nutzlasten der Brücken ohne Verringerung der Sicherheitsaufschläge möglich sein.

Um auch hier eine gewisse Bündelung von Genehmigungen zu erreichen, regen wir ein **Brückenkataster** an. Damit wird sichergestellt, dass gleiche Transporte nicht erneut aufwändig geprüft werden müssen. Die Behörden könnten die erteilten Genehmigungen speichern und beim erneuten Antrag des gleichen Transports auf die Erfahrungen der früheren Fälle zurückgreifen.

Häufig verkennen die Behörden, dass die Versagung einer Genehmigung an dieser Stelle weite Umfahrstrecken mit letztlich erhöhtem Gefahrenpotenzial zur Folge hat. Eine Einbeziehung der Alternativrouten in die Entscheidung der Behörde könnte praxistauglichere Ergebnisse zeigen.

Wir empfehlen die Etablierung einer verlässlichen öffentlichen Informationsquelle für Baustellen und Brückenbauwerke z.B. Baustelleninformationssystem (bast) und Bundesverkehrswegeplan (bvwp) für die Streckenführung und zur Vermeidung von zusätzlichen Routenoptionen im Antrag.

14. **Durchfahrthöhen / Bodenfreiheit:** Ähnliches wie für die Brücken gilt für die Tunnel. Hier hat die Behörde mit Ihrer Genehmigung für eine sichere Durchfahrt zu sorgen. Dabei besteht ein gewisses Ermessen, wie viel Platz rechts und links und oben und unten bleiben muss. Entsprechend dem bereits Erwähnten, sollten Alternativrouten und deren Gefahrenpotenzial bei der Festlegung der Tunneldurchfahrthöhe und der Bodenfreiheit berücksichtigt werden.
15. **Realisierung eines vereinfachten und digitalen Genehmigungsverfahrens** mit allen offenen Transtrecken in einer Online Datenbank. Entsprechende Ansätze gibt es in Österreich aber auch in NRW (für Krane) und Baden-Württemberg. Zusammenfassend möchten wir auf die Chance hinweisen, die in einer Standardisierung der Prozesse steckt. Wenn wir es schaffen, nur noch die besonderen Transporte und nicht mehr die zur Regel gewordenen Großraum- und Schwerlasttransporte in langwierigen Verfahren einzeln zu prüfen, schaffen wir Flexibilität im Transportwesen und entlasten die Behörden, die sich dann um die neuen, von der Regel abweichenden Transporte kümmern können.
16. **Schwerlastkorridore auf deutschen Autobahnen**, wie vom BSK bereits gefordert
17. **Dauergenehmigungen auf deutschen Autobahnen** in Verbindung mit Anschlussgenehmigungen

Stand: 17.10.2017