

## Positionspapier des Bundesverbandes Windenergie zu den Herausforderungen bei Schwerlasttransporten

Die Windindustrie gehört zu den Wachstumsbranchen in Deutschland und ist ein wichtiger Bestandteil 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 arbeiten rund 109.000 Menschen direkt im Windsektor der Bundesrepublik. Dazu kommen ca. 50.000 Menschen durch induzierte Beschäftigungseffekte hinzu – Tendenz steigend. \*

Auch die öffentliche Hand profitiert mit ca. 3,39 Milliarden Euro jährlich durch Steuer- und Sozialversicherungseinnahmen allein bei der Herstellung von Windenergieanlagen an dieser Entwicklung. Die weiter wachsende Windbranche ordnet sich mit einem gesamten Wertschöpfungseffekt von 14,48 Mrd. Euro im Mittelfeld der Wertschöpfung der deutschen Wirtschaft ein und steht mit ihrer Exportstärke zudem für den Innovationsstandort Deutschland. \*

Trotz der positiven Entwicklung kämpft die Branche seit geraumer Zeit mit erheblichen Störungen innerhalb der Lieferketten. Etwa 95 Prozent der notwendigen Transporte für den Bau von Windenergieanlagen sind aufgrund der Dimensionen und Gewichte genehmigungspflichtige und größtenteils polizeibegleitungspflichtige Schwer- und Sondertransporte. Damit ist aus dem Sonderfall „Genehmigung“ ein Standardfall geworden. Die vier großen Hersteller Enercon, Vestas, Senvion und Nordex haben zusammen in 2013 ca. 30.000 und in 2014 ca. 39.000 Schwertransporte durchgeführt. Allein in 2014 mussten dazu von den Genehmigungsbehörden ca. 70.000 Genehmigungen bearbeitet werden.

Zunächst schließen wir uns den Forderungen der deutschen Industrie an, die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland schnell wieder zu einem positiven Standortfaktor zu machen und marode Straßen, Brücken etc. in einen guten Zustand zu versetzen. Darüber hinaus sehen wir enormen Aufholbedarf, im Umgang mit Großraum- und Schwerlasttransporten, die in unserer Branche vom Ausnahme- zum Regelfall geworden sind.

Um die Ziele der Energiewende in Deutschland erreichen zu können, den Produktionsstandort Deutschland zu sichern, zu stärken sowie die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die Behörden zu entlasten, schlagen wir folgende **Maßnahmen** vor:

### **1. Ausdehnung der Fahrzeit für Großraum- und Schwertransporte auf die Nächte von So auf Mo und von Fr auf Sa jeweils in der Zeit von 22h bis 6h**

Derzeit dürfen Großraum- und Schwertransporte in den Nächten von Mo auf Di, Di auf Mi, Mi auf Do und Do auf Fr jeweils in der Zeit von 22h bis 6h fahren. Um dem gestiegenen Aufkommen an Transporten gerecht zu werden, schlagen wir eine Ausdehnung auch auf die Nächte von So auf Mo und Fr auf Sa jeweils in der Zeit von 22h bis 6h vor. In einigen Bundesländern werden eine oder beide Nächte bereits freigegeben, mit Hinweis auf notwendige Fahrten im Rahmen der Energieversorgung zu der auch Transportfahrten für die Errichtung von Energieerzeugungseinheiten zählen.

---

\* DIW ECON, Die ökonomische Bedeutung der Windenergiebranche, Modul 1: Windenergie an Land in Deutschland 16.05.2014

Eine bundeseinheitliche Freigabe erleichtert die Durchführung der regelmäßig länderübergreifenden Transporte. Mehr Lastnächte führen dabei nicht zwangsläufig zu mehr Transporten. Es findet lediglich eine Entzerrung statt, die sowohl der Sicherheit als auch der Leichtigkeit des Verkehrs dient. Die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten wird erleichtert und die Gefahr, die von überfüllten Rastplätzen ausgeht kann gemindert werden.

Die folgende Auflistung der Sperrzeiten verdeutlicht die uneinheitlichen Regelungen der einzelnen Bundesländer:

<b>Zusammenstellung Aufhebung Wochenendsperrzeiten</b>				
<b>Bundesland</b>	<b>5. Nacht / Freitag – Samstag</b>		<b>6. Nacht / Sonntag - Montag</b>	
	Autobahn	außerhalb AB	Autobahn	außerhalb AB
Baden-Württemberg	Abgelehnt <sup>6</sup>	Abgelehnt <sup>6</sup>	Abgelehnt <sup>6</sup>	Abgelehnt <sup>6</sup>
Bayern	Abgelehnt	Abgelehnt	Abgelehnt	Abgelehnt
Berlin	_ 1	_ 1	_ 1	_ 1
Brandenburg	Beantragt <sup>2</sup>	Beantragt <sup>2</sup>	Beantragt <sup>2</sup>	Beantragt <sup>2</sup>
Bremen	22.00 – 06.00 <sup>3</sup>	22.00 – 06.00 <sup>3</sup>	22.00 – 06.00	22.00 – 06.00
Hamburg	_ 1	_ 1	_ 1	_ 1
Hessen	22.00 – 06.00	22.00 – 06.00	Keine Freigabe	Keine Freigabe
Mecklenburg-Vorpommern	22.00 – 06.00	22.00 – 06.00	22.00 – 06.00	22.00 – 06.00
Niedersachsen	22.00 – 06.00	22.00 – 06.00	22.00 – 06.00	22.00 – 06.00
Nordrhein-Westfalen	22.00 – 06.00	22.00 – 06.00 <sup>8</sup>	Abgelehnt <sup>4</sup>	Abgelehnt <sup>4</sup>
Rheinland-Pfalz	22.00 – 06.00	Abgelehnt <sup>5</sup>	22.00 – 06.00	Abgelehnt <sup>5</sup>
Saarland	_ 1	_ 1	_ 1	_ 1
Sachsen	22.00 – 06.00	In Prüfung	Keine Freigabe	Keine Freigabe
Sachsen-Anhalt	Abgelehnt <sup>6</sup>	Abgelehnt <sup>6</sup>	Abgelehnt <sup>6</sup>	Abgelehnt <sup>6</sup>
Schleswig-Holstein	22.00 – 06.00 <sup>7</sup>	22.00 – 06.00 <sup>7</sup>	22.00 – 06.00 <sup>7</sup>	22.00 – 06.00 <sup>7</sup>
Thüringen	Beantragt <sup>2</sup>	Beantragt <sup>2</sup>	Beantragt <sup>2</sup>	Beantragt <sup>2</sup>

<sup>1</sup> = von Hause aus keine Einschränkungen

<sup>2</sup> = von der BSK e. V. offiziell beantragt

<sup>3</sup> = zunächst nur für Großraum- und Schwertransporte ohne Polizeibegleitung

<sup>4</sup> = nach offiziellem Antrag der BSK e. V. offiziell abgelehnt (Verkehr aus den NL ab So, 22.00 Uhr)

<sup>5</sup> = derzeit keine generelle Freigabe – auf Einzelantrag teilweise möglich

<sup>6</sup> = Baden-Württemberg und Sachsen-Anhalt wollen bundesweit einheitliche Regelungen abwarten

<sup>7</sup> = Bei angeordneten polizeilichen Maßnahmen / Polizeibegleitung kann auf Weisung der Polizei von den festgesetzten zeitlichen Beschränkungen abgewichen werden

<sup>8</sup> = bei Polizeibegleitung: nur mit Zustimmung der Polizei - daher beantragen

© BSK e.V.

Stand: 23.09.2014

Best Practice international:

In Belgien fahren alle Transporte, die die Normalgröße von 3,50 m Breite und 30 m Länge überschreiten in der Zeit von 21h bis 6h in allen Nächten (ohne Polizeibegleitung).

## **2. Erteilung von Dauerfahrgenehmigungen**

Bei regelmäßig genutzten Strecken stellen schon jetzt die Genehmigungen eine reine Formsache dar, kosten aber unnötig Zeit und Geld. Dauerfahrgenehmigungen für solche Strecken mit definierten Transportparametern (Abmessungen, Lichtprofil, Gewicht, Zeitraum) würden sowohl die Genehmigungsbehörden als auch die betroffenen Unternehmen entlasten.

Ein erster Schritt kann die Dauerfahrgenehmigung für immer wiederkehrende Strecken sein (z.B. Werk – Autobahn; Autobahn – Hafen; Werk – Hafen; etc.)

## **3. Zivile Begleitfahrzeuge**

Zurzeit kommt es bei der polizeilichen An- bzw. Übernahme der Transporte zu langen Wartezeiten und enormen Verzögerungen der Transporte. Trotz eingehaltener Anmeldezeiten von ca. 48 Stunden werden immer häufiger Transporte, aufgrund mangelnder Polizeikapazitäten, abgesagt. Oftmals müssen Polizeikräfte das Tagesgeschäft und die Begleitung der Transporte von Windenergiebauteilen zusammen bewältigen. Angesichts der Fülle an hoheitlichen Aufgaben der Ordnungshüter schlagen wir vor, die Polizei von der Begleitung der Großraum- und Schwertransporte zu entlasten. Stattdessen sollten private Begleitfahrzeuge zum Einsatz kommen, wie in einigen Bundesländern bereits in Pilotvorhaben getestet. Hier unterstützen wir sowohl die Entscheidung der Verkehrsministerkonferenz, die sich für einen Einsatz privater Begleitfahrzeuge ausgesprochen hat, als auch den Vorschlag, diesen Einsatz über eine Verordnungsermächtigung für die Länder zu regeln.

Auch hier kann ein erster Schritt die Einführung ziviler Begleitfahrzeuge auf Standardstrecken sein (siehe Dauerfahrgenehmigung: z.B. Werk – Autobahn; Autobahn – Hafen; Werk – Hafen; etc.)

Best Practice international:

Sowohl in Österreich als auch in Belgien, Portugal, Frankreich und den Niederlanden sind Großraum- und Schwertransporte ohne polizeiliche Begleitung unterwegs.

Best Practice: In einem Pilotprojekt in Niedersachsen durfte ein Hersteller auf von ihm häufig genutzten Strecken zugunsten privater Begleitfahrzeuge auf die Begleitung durch die Polizei verzichten.

## **4. 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 Umfahrstrecke.

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.

## 5. 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.

## 6. 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.

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.

---

Stand: 12.06.2015

### **Ansprechpartner**

Wolf Stötzel  
Bundesverband WindEnergie e. V. (BWE)  
Neustädtische Kirchstraße 6  
10117 Berlin

[w.stoetzel@wind-energie.de](mailto:w.stoetzel@wind-energie.de)

Tel.: 030 21 23 41 130