

Schwertransporte

im Spannungsfeld zwischen
Verkehrsinfrastruktur, behördlichen Auflagen und
wirtschaftlichen Notwendigkeiten

Kurzfassung



Jürgen Steinbrecher
Torsten Schubert

Siegen, Oktober 2012

Impressum

Autoren: Univ.-Prof. Dr.-Ing. Jürgen Steinbrecher
Dipl.-Ing. Torsten Schubert

Auftraggeber:

Industrie- und Handelskammer Siegen

Koblenzer Straße 121

57072 Siegen

Auftragnehmer:

Universität Siegen

Department Bauingenieurwesen

Lehrstuhl für Stadt- und Verkehrsplanung

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Jürgen Steinbrecher

Paul-Bonatz-Straße 9-11

57076 Siegen

Tel.: 0271 / 740-2211 oder -2105

Fax: 0271 / 740-2259

e-mail: juergen.steinbrecher@uni-siegen.de

Ausgangslage

Das Dreiländereck Südwestfalen/Rheinland-Pfalz/Hessen ist durch eine mittelständische Industriestruktur geprägt, als Leitbranchen sind die Metallverarbeitung und der Maschinenbau zu nennen. Diese Industriestruktur erzeugt nicht nur ein vergleichsweise hohes Transportaufkommen, sie ist auch in erheblichem Maße auf die Durchführung von Großraum- und Schwertransporten angewiesen. Grundsätzlich kommen für diese Transporte die Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße in Frage. Die Straße spielt jedoch eine herausragende Rolle, da sie der einzige Verkehrsträger ist, an den alle potenziellen Quellen und Ziele eines Transports angebunden sind. Dies gilt insbesondere im Dreiländereck.

Beim Verkehrsträger Straße führt der zunehmend schlechte Zustand der Verkehrsinfrastruktur dazu, dass immer weniger Strecken die notwendigen Voraussetzungen für Großraum- und Schwertransporte erfüllen. Entscheidend sind dabei die zulässigen Traglasten der Brücken. Diese sind in den letzten Jahren vielfach herabgesetzt worden. In der Konsequenz ist heute die A 45 als zentrale Achse des Dreiländerecks für Schwertransporte nicht mehr nutzbar. Die Transporte müssen über das Sekundärnetz und/oder andere Autobahnen geführt werden. Dadurch entstehen erhebliche Umwege, die zu Fahrtzeitverlängerungen und Kostenerhöhungen führen.

Als zusätzlicher, limitierender Faktor kommen Baustellen hinzu. Sie schränken die Tauglichkeit eines Streckenabschnitts für Großraum- und Schwertransporte für einen bestimmten Zeitraum ein.

Grundsätzlich sind Großraum- und Schwertransporte genehmigungspflichtig. Das Genehmigungsverfahren ist in den letzten Jahren vereinfacht und beschleunigt worden, trotzdem besteht in diesem organisatorischen Bereich weiterer Verbesserungsbedarf.

Vor dem geschilderten Hintergrund wurde im Rahmen der vorliegenden Studie die Situation für Großraum- und Schwertransporte im Dreiländereck Südwestfalen/Rheinland-Pfalz/Hessen analysiert. Auf Basis der Analyseergebnisse und ihrer Bewertung wurden Verbesserungsvorschläge erarbeitet, die sich auf die Verkehrsinfrastruktur, die Baustellenproblematik und das Genehmigungsverfahren beziehen.

Bedeutung von Großraum- und Schwertransporten

Derzeit wird die Anzahl von Großraum- und Schwertransporten statistisch nicht erfasst. Über die Daten des Management-Systems VEMAGS können jedoch Abschätzungen zum Umfang von Schwertransporten vorgenommen werden. Danach ist die Zahl der Genehmigungsanträge in den letzten Jahren ständig gestiegen und wird 2012 voraussichtlich erstmals die Marke von 300.000 Anträgen überschreiten. Auch wenn die Zahl der Genehmigungsanträge nicht mit der Zahl der durchgeführten Transporte gleich gesetzt werden kann, verdeutlicht die Zahl dennoch die Bedeutung von Schwertransporten.

Nach Angaben der Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK) e.V. sind deutschlandweit etwa 600 Unternehmen mit rund 20.000 Mitarbeitern im Bereich Schwertransporte tätig. Die Branche erwirtschaftet einen Jahresumsatz von ca. 1,5 Mrd. €. Durch die Schwertransporte werden bestimmte wirtschaftliche Aktivitäten und Wertschöpfungen überhaupt erst möglich. Nach Schätzungen des BSK wird allein durch das Schwerguthandling ein Umsatz von über 150 Mrd. € in Deutschland **ermöglicht**, wovon der größte Teil im Export erzielt wird. Auch der Ausbau erneuerbarer Energien durch die Nutzung der Windenergie ist ohne Großraum- und Schwertransporte nicht denkbar. Je nach Größe der Anlage und Material des Turms sind bis zu 150 Schwertransporte für eine Windenergieanlage notwendig.

In der Region Siegen-Wittgenstein sind mehrere Unternehmen ansässig, die ein erhöhtes Aufkommen an Großraum- und Schwertransporten generieren. Beispielhaft können international agierende Unternehmen wie die Maschinenbauer Dango & Dienenthal, Gontermann – Peipers (beide aus Siegen), SMS Siemag (Hilchenbach), die Maschinenfabrik Herkules (Siegen), die Erndtebrücker Eisenwerke oder die Jung Großmechanik GmbH (Bad Laasphe) genannt werden. Sie produzieren Transportgüter mit Gewichten zwischen 100 und 150 t, mitunter auch bis zu 350 t und in Einzelfällen darüber. Die Ladungsbreiten können bis zu 6,60 m betragen, die Ladungslängen liegen im Fall der Eisenröhren bei bis zu 38 m. Zieht man nur die Transporte mit Polizeibegleitung heran, so werden derzeit im Kreis Siegen-Wittgenstein etwa 1.800 Schwertransporte pro Jahr durchgeführt. In manchen Nächten hat die Polizei bis zu 15 Transporte zu begleiten.

Entwicklung der letzten 15 Jahre im Dreiländereck

Die Durchführung von Großraum- und Schwertransporten ist in der Region Siegen-Wittgenstein in den letzten Jahren deutlich schwieriger geworden. Vor der Bahnreform erfolgte noch eine große Zahl von Transporten mit der Bahn. Nach der Reform und dem Rückzug der Bahn aus der Fläche ist die Bahn nicht nur ein schwieriger sondern auch ein teurer Partner geworden, so dass die Unternehmen verstärkt die Straße nutzten. Dies ging gut, solange die A 45 für die Schwertransporte nutzbar war. Seit Einführung neuer Berechnungsansätze für die zulässigen Brückenbelastungen durch das Verkehrsministerium im Jahr 2004 und den damit verbundenen Ablastungen zahlreicher Brücken hat sich die Lage jedoch dramatisch verschärft. Es müssen erhebliche Umwege gefahren werden, die Transporte verteuern sich und im Extremfall finden die Transportunternehmen gar keinen akzeptablen Weg mehr.

Verkehrsinfrastruktur

Entscheidender Faktor für die Genehmigung von Großraum- und Schwertransporten sind die Brückenbauwerke. Werden Schwertransporte auf einzelnen Abschnitten eines gewünschten Fahrtweges nicht oder nur mit Auflagen zugelassen, handelt es sich oft um Brückenbauwerke, die nicht ausreichend widerstandsfähig gegen die Belastungen aus dem Schwertransport sind oder die nicht über ausreichende Durchfahrtshöhen und/oder -breiten verfügen.

Zahlreiche Brücken im deutschen Verkehrsnetz haben ein Alter von 30 bis 50 Jahren erreicht und stehen für eine erste umfangreiche Grundinstandsetzung an. Zudem ist festzustellen, dass insbesondere ältere Brücken für Belastungen ausgelegt waren, die den heutigen Belastungen durch schwere Lkw nur noch begrenzt gerecht werden. Insgesamt hat sich der Bauwerkszustand der Brücken in den letzten Jahren verschlechtert. Von diesen Entwicklungen ist in besonderem Maße die A 45 betroffen, aber auch die A 4. Die A 4 steht für Transporte über ca. 120 t nicht mehr zur Verfügung. Die A 45 ist faktisch gesperrt für Schwertransporte. Die Transporte müssen über die Bundes-, Landes- und Kreisstraßen abgewickelt werden.

In Nordrhein-Westfalen wurde beim Landesbetrieb Straßenbau NRW eine Projektgruppe Brückenertüchtigung gegründet. Nach derzeitigem Stand (August 2012) sind 400 große Brücken sanierungsbedürftig. Der Finanzbedarf wird auf 3,5 Mrd. Euro geschätzt. Zudem sind einige Brücken nicht mehr sinnvoll instand zu setzen und müssen langfristig ersetzt werden.

Auch bei der Bahn zeichnen sich entsprechende Probleme ab. Für die Zeit ab 2014 strebt die Deutsche Bahn eine Erhöhung der Investitionen an, unter anderem wegen anstehender Brückensanierungen im Umfang von ca. einer Milliarde Euro pro Jahr. Das Bundesverkehrsministerium hat das Eisenbahnbundesamt mit einer Sonderprüfung der Brücken beauftragt.

Vor dem geschilderten Hintergrund bietet der laufende Vorbereitungsprozess des neuen Bundesverkehrswegeplans (BVWP) die Möglichkeit, die Anforderungen der Großraum- und Schwertransporte in den Fokus zu rücken. Es ist absehbar, dass die Erhaltung der Netze und der Güterverkehr generell, sowie die Hinterlandanbindungen der Seehäfen Schwerpunkte des neuen BVWP sein werden. Entscheidend für konkrete Projekte ist das Bewertungsverfahren, welches derzeit ebenfalls überarbeitet wird. Daher wird folgende Empfehlung formuliert:

Es sollte der Versuch unternommen werden, die Belange der Großraum- und Schwertransporte als Bewertungskriterium in die Bewertungsverfahren der Bundesverkehrswegeplanung aufzunehmen.

Die Analysen für die Region des Dreiländerecks haben gezeigt, dass es in bestimmten Grenzen möglich ist, Ziel- und/oder Quellregionen für Schwertransporte festzulegen. Diese sind zum einen die Standorte der aufkommensstarken Firmen. Beispiele hierfür sind die Erndtebrücker Eisenwerke mit über 300 Großraum- und Schwertransporten pro Jahr am Standort in Erndtebrück, aber auch die SMS Siemag in Hilchenbach mit ca. 150 Transporten pro Jahr oder die Jung Großmechanik GmbH in Bad Laasphe mit deutlich über 100 Transporten pro Jahr. Zum anderen sind die Seehäfen und wichtige Binnenhäfen wie Duisburg, Gelsenkirchen, Neuwied oder Andernach zu nennen. Daraus können Haupttrouten für Großraum- und Schwertransporte abgeleitet werden. Diese verlaufen im Regelfall zwischen dem Firmenstandort und der nächst gelegenen Autobahnanschlussstelle. Langfristig ist daher zu fordern:

Zwischen den Firmensitzen relevanter Unternehmen und den nächst gelegenen Autobahnanschlussstellen sind Haupttrouten für Schwertransporte zu definieren, die in Zukunft bei der Erhaltung und dem Ausbau bevorzugt behandelt werden.

Da die Wiederherstellung der Nutzbarkeit der A 45 viele Jahre in Anspruch nehmen wird, ist für die Zwischenzeit zu gewährleisten, dass Schwertransporte über Alternativrouten geführt werden können. Daher wird ergänzend empfohlen:

Es ist zu prüfen, ob für die Sanierungszeit der A 45 Hauptrouten im Sekundärnetz identifiziert werden können, die während der nächsten 20 Jahre für Schwertransporte Priorität bei der Erhaltung oder auch beim Ausbau erlangen.

Außerdem stellt sich bei der Sanierung der Brücken entlang der A 45 die grundsätzliche Frage der Bemessung. Sind „normale“ Lastannahmen für die Brückensanierung bzw. den Brückenneubau anzusetzen oder macht es volkswirtschaftlich gegebenenfalls Sinn, vor dem Hintergrund der absehbaren übermäßigen Belastung durch Schwertransporte die neuen Brücken bei dieser Gelegenheit für andere Lastmodelle auszulegen.

In diesem Zusammenhang wird häufig die Frage des Gemeingebrauchs einer Straße diskutiert. Für den Brückenbau ergibt sich dabei die Frage, bis zu welchen Belastungen von einem Gemeingebrauch auszugehen ist. Bei der Planung der Talbrücken im Zuge der Sauerlandlinie in den 60er Jahren hat man Achslasten und Schwerverkehrsstärken zugrunde gelegt, die in den folgenden Jahren deutlich überschritten wurden. Dies hat zu erheblichen Schädigungen der Brückenbauwerke geführt. Insofern stellt sich heute aufs Neue die Frage der Lastannahmen bei der Sanierung der Brücken. Es wird daher empfohlen:

Bei anstehenden Brückensanierungen und Brückenneubauten ist bei der Auswahl der anzusetzenden Lastmodelle die Relevanz von Großraum- und Schwertransporten zu berücksichtigen. Gegebenenfalls sind in Regionen mit erhöhtem Schwertransportaufkommen auch höhere Lastannahmen zugrunde zu legen.

Eine zusätzliche Überlegung auf der Ebene der Netzplanung betrifft das so genannte Militärstraßengrundnetz (MSGN). Dieses weist in Deutschland einen erheblichen Umfang auf und ist für besondere Beanspruchungen hinsichtlich Abmessungen und Gewichten von Fahrzeugen ausgelegt. Insofern ist zu empfehlen:

Es sollte geprüft werden, ob das Militärstraßengrundnetz auch als „Großraum- und Schwertransportgrundnetz“ genutzt werden kann.

Baustellen

Die Analysen haben gezeigt, dass Baustellenaktivitäten eine zusätzliche Einschränkung für Großraum- und Schwertransporte darstellen. Es existieren zwar Datenbanken und Informationssysteme in den unterschiedlichen Behörden, zentrale Probleme sind jedoch die Datenpflege und die Koordination der Informationen über Zuständigkeitsgrenzen hinaus. Daher ist folgendes zu empfehlen:

Vorhandene Informationen zu Baustellenaktivitäten sind besser nutzbar zu machen. Dazu ist die Organisation der Datenpflege und des Datenaustausches über Zuständigkeitsgrenzen hinweg deutlich zu verbessern.

Es müssen Situationen vermieden werden, in denen mehrere für Schwertransporte nutzbare Routen gleichzeitig durch Baustellen blockiert werden. Wenigstens ein Weg sollte in Regionen mit einem besonderen Bedarf an Großraum- und Schwertransporten immer zur Verfügung stehen.

Genehmigungsverfahren

In der Regel werden für Großraum- und Schwertransporte Fahrzeuge eingesetzt, die nicht den Vorschriften der Straßenverkehrs-Zulassung-Ordnung entsprechen und daher eine Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO benötigen. Werden bei der Transportdurchführung die Grenzwerte der StVZO auch tatsächlich überschritten, ist eine Erlaubnis nach § 29 der StVO erforderlich. Wird eine Ladung transportiert, die die zulässigen Abmessungen der Straßenverkehrs-Ordnung überschreitet, ist zusätzlich eine Ausnahmegenehmigung nach § 46 StVO einzuholen.

Der Antragsteller – dies ist normalerweise das Transportunternehmen – muss die Genehmigung bzw. Erlaubnis bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde beantragen. Zuständig ist diejenige Straßenverkehrsbehörde, in deren Bezirk der erlaubnispflichtige Verkehr beginnt, oder die Straßenverkehrsbehörde, in deren Bezirk der Antragsteller wohnt, seinen Sitz oder eine Zweigniederlassung hat. Die Straßenverkehrsbehörde weist den Antragsteller bei der Abgabe des Antrags darauf hin, dass die Bearbeitung in der Regel zwei Wochen erfordert und bei statischer Nachrechnung von Brückenbauwerken auch längere Fristen möglich sind.

Nach der Anhörung aller beteiligten Behörden stellt die zuständige Straßenverkehrsbehörde einen Erlaubnisbescheid aus. Der Erlaubnisbescheid legt den Fahrtweg des Großraum- und

Schwertransportes fest. Dabei sind alle Möglichkeiten des Straßennetzes zu bedenken und Beeinträchtigungen des Verkehrsflusses während der Hauptverkehrszeit zu vermeiden. Neben der Festlegung des Fahrtweges kann auch die Fahrzeit auf bestimmte Tageszeiten und Wochentage beschränkt werden. Daneben sind eine Reihe weiterer Bedingungen und Auflagen möglich. Beispielsweise kann auch die zulässige Höchstgeschwindigkeit beschränkt werden oder es können Fahrverbote bei schlechter Sicht ausgesprochen werden. Insbesondere kann auch eine Begleitung des Transports durch private Sicherungsfahrzeuge oder die Polizei vorgeschrieben werden.

Ein wichtiger Schritt zur Beschleunigung dieser Verfahrensabläufe wurde mit dem internet-basierten Genehmigungsverfahren VEMAGS erreicht. Im Mai 2012 war das System nahezu flächendeckend bei allen Genehmigungs- und Erlaubnisbehörden im Einsatz. VEMAGS ist in erster Linie ein Kommunikationsmittel, welches alle Beteiligten am Genehmigungsprozess bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben unterstützt und die Antragstellung, Antragsbearbeitung und die Bescheiderstellung erleichtert. Mit VEMAGS ist es aber nicht möglich, Fahrtwege automatisiert zu prüfen. Diese Prüfung des Fahrtweges hat immer durch den jeweiligen Sachbearbeiter in der Erlaubnisbehörde oder der anzuhörenden Stelle zu erfolgen.

Nach wie vor stellt die Übertragung der beantragten Streckenführung in bestehende Systeme zur Streckenprüfung ein gewisses Problem dar. Die Streckenbeschreibung erfolgt bei Antragstellung verbal in einem Textfeld. Diese verbale Beschreibung ist dann durch den Sachbearbeiter in das Prüfsystem zu übernehmen. Dabei können Übertragungsfehler entstehen, zudem ist ein entsprechender Zeitbedarf notwendig. Hier liegt ein gewisses Verbesserungs- und Beschleunigungspotenzial.

Mit einer GIS-basierten Fahrtwegbeschreibung in VEMAGS könnten die Streckendaten direkt in die Prüfsysteme der Straßenbaubehörden übernommen werden. Damit entfielen ein weiteres Schnittstellenproblem. Voraussetzungen sind allerdings kompatible Streckendatenbanken in den Prüfsystemen und in der VEMAGS-GIS-Anwendung.

Eine GIS-basierte Streckendatenübermittlung ermöglichte der Erlaubnisbehörde auch, die anzuhörenden Behörden automatisiert zu ermitteln, wodurch sich der Bearbeitungsaufwand weiter reduzieren würde.

Im Jahr 1997 wurde ein Pilotprojekt ins Leben gerufen, bei dem die Möglichkeit der Privatisierung des Genehmigungsverfahrens für Großraum- und Schwertransporte untersucht werden sollte. Zur Durchführung des Pilotprojekts wurde die Genossenschaft für Schwertrans-

porte und Kranarbeiten eG (GENOSK eG) gegründet. Diese übernimmt im Gegensatz zum konventionellen Verfahren auch die Streckensuche. Mit den Antragsdaten und einer geeigneten Strecke hört die GENOSK dann alle zu beteiligenden Stellen an, wertet die Stellungnahmen aus und erstellt einen Entwurf für den Genehmigungsbescheid. Dieser wird an die zuständige Verkehrsbehörde übermittelt. Dort wird der Bescheid schlussgeprüft, genehmigt und an den Antragsteller übermittelt.

Die GENOSK übernimmt somit die gesamte Antragsbearbeitung, nur die Genehmigung des Antrags bleibt bei der Verkehrsbehörde. Damit wird in erster Linie die zuständige Verkehrsbehörde von nahezu allen Aufgaben im Zusammenhang mit der Antragstellung entlastet. Das Verfahren besitzt aber auch für den Antragsteller Vorteile, da er selbst keine Strecke beantragen muss, sondern die Streckensuche einem Dienstleister überlässt und einen Fahrtweg genehmigt bekommt. Daher wird folgendes empfohlen:

Die bundesweite Einführung einer vergleichbaren Regelung (GENOSK) als Alternative zum bisherigen Verfahren sollte geprüft werden, da Erlaubnis- und Genehmigungsbehörden entlastet würden und Verfahrensbeschleunigungen erwartet werden könnten.

Damit würde ein wesentlicher Kritikpunkt einiger Schwerguttransporteure und Logistiker obsolet. Diese beklagen, dass beim konventionellen Verfahren die Genehmigungsbehörde im Fall einer Streckenablehnung nicht verpflichtet ist, eine Alternativ-Route zu benennen. Vielmehr muss der Antragsteller auf Basis einer selbst entwickelten Alternative einen neuen Antrag stellen, was mit entsprechenden Zeitverzögerungen verbunden ist.

Generell sieht sich der einzelne, beantragende Transportunternehmer einer Vielzahl von Institutionen und Behörden gegenüber, mit denen er im Bedarfsfall kommunizieren muss.

Zu überlegen wäre in diesem Zusammenhang, eine zentrale Koordinierungs- oder Stabsstelle für das Thema „Großraum- und Schwertransporte“ einzurichten. Diese sollte Ansprechpartner – zumindest für besonders große/schwere oder problematische Transporte – sein, aber auch mit entsprechenden Kompetenzen ausgestattet werden, im Bedarfsfall Entscheidungen oder Anordnungen zu treffen.

Eine Einrichtung käme auf Landesebene in Frage, in Nordrhein-Westfalen wäre aber auch eine Verankerung bei den Bezirksregierungen denkbar.

Die Genehmigungsbehörde erhebt für die Bearbeitung der Anträge auf Schwertransportgenehmigung auf Basis der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr **GebOST (2012)** Gebühren. Die Gebührenordnung bietet eine große Spannweite von 10 bis 767 Euro je Ausnahmetatbestand und je Fahrzeug. Dies führt dazu, dass Transportunternehmen bestrebt sind, Straßenverkehrsbehörden zu suchen, bei denen vergleichsweise günstige Gebühren erhoben werden. Durch Gründung einer Niederlassung im Bereich der bevorzugten Straßenverkehrsbehörde ist dies durchaus möglich. Tatsächlich sind entsprechende Aktivitäten zu beobachten, die dazu führen, dass Streckenprüfungen und Genehmigungsverfahren weit entfernt vom Startpunkt des Schwertransportes organisiert werden.

Vor diesem Hintergrund wäre zu überlegen, ob eine Einschränkung des Gebührenrahmens anzustreben ist, um gewisse Formen des „Gebührentourismus“ zu vermeiden.

Andererseits ist der relativ weit gefasste Gebührenrahmen auch nicht völlig unberechtigt, da die Spannweite des Arbeitsaufwandes zur Prüfung eines Antrages beträchtlich ist. Diese Spannweite reicht von Anträgen für „kleine“ und kurze Transporte, die in der Regel mit recht geringem Aufwand zu bearbeiten sind, bis hin zu Anträgen für sehr schwere und große Transporte über lange Distanzen und mit entsprechend hohem Verwaltungsaufwand.

Eine Alternative zur Einschränkung des „Gebührentourismus“ könnte darin bestehen, die Möglichkeiten bei der Auswahl der Straßenverkehrsbehörde für die Antragstellung einzuschränken. Denkbar wäre eine Regelung, nach der eine Antragstellung nur noch bei der Verkehrsbehörde am Hauptsitz der beantragenden Firma oder bei der Verkehrsbehörde, in deren Zuständigkeitsbereich der Transport beginnt, erlaubt wird.

Für diese zur Diskussion gestellten Änderungen wäre allerdings in beiden Fällen eine Initiative auf Bundesebene erforderlich.

Schließlich ist die Polizeibegleitung der Schwertransporte ein Thema. Der Arbeitsaufwand der Polizei hierfür ist in Regionen mit großem Schwertransportaufkommen erheblich, wird aber bei den Personalbedarfsbemessungen nicht berücksichtigt. Vor diesem Hintergrund diskutiert die Polizei seit längerem eine Veränderung des Verfahrens. Dabei spielt auch eine Rolle, dass es Rechtsauffassungen gibt, nach denen die Begleitung von Schwertransporten nicht als originäre Aufgabe der Polizei angesehen wird. Das nordrhein-westfälische Innenministerium teilte in diesem Zusammenhang mit, dass die Verfahren neu geregelt werden und sich derzeit in einem bundesweiten Abstimmungsprozess befinden. Man geht davon aus,

dass es zu wesentlichen Änderungen der Verfahrensweisen kommen wird. Voraussichtlich wird in Zukunft die private Begleitung von Schwertransporten eine größere Rolle spielen.

An dieser Stelle können aufgrund der beschriebenen Situation nur Verbesserungsvorschläge allgemeiner Art unterbreitet werden:

Die Polizeibehörden sind personell so auszustatten, dass sie die Aufgaben der Schwertransportbegleitung erfüllen können. Wird alternativ eine verstärkte Privatisierung der Transportbegleitung in Erwägung gezogen, so sind vor einer Einführung die Vor- und Nachteile sorgfältig abzuwägen.

Sofortmaßnahmen

Von den aufgeführten Empfehlungen und Vorschlägen sind die meisten nur mittel- und langfristig umzusetzen. Es stellt sich daher die Frage, ob für die drängenden Probleme bei Großraum- und Schwertransporten in der Region Südwestfalen auch kurzfristig Verbesserungen erzielt werden können. Da die A 45 als Hauptroute für mindestens 20 Jahre nicht zur Verfügung stehen wird, besteht für die relevanten Unternehmen ein besonderer Bedarf an zuverlässigen Alternativstrecken abseits der Autobahn. Solche Routen zu definieren und für die nächste Zukunft auch zu sichern, stellt eine Aufgabe dar, an der zahlreiche Institutionen und Behörden zu beteiligen sind. Da diese Zusammenarbeit oft komplex ist und auch nicht ohne Reibungsverluste von statten geht, könnte an einem konkreten Streckenbeispiel eine optimierte Kultur der Kooperation eingeübt werden. Abschließend wird daher folgende Empfehlung formuliert:

An einer auszuwählenden Pilotstrecke mit besonderer Bedeutung für Schwertransporte und Ausgangs- bzw. Endpunkt in Südwestfalen ist unter Beteiligung aller relevanter Behörden und Institutionen ein Konzept zu erarbeiten, mit dem eine zügige und zukunftsichere Genehmigung von Großraum- und Schwertransporten auf dieser Route erreicht wird.