

# Schikanen über Schikanen im Großraum- und Schwertransportgewerbe – Teil 5



Bild: AdobeStock

Über 3.500 Rotorblätter, Turmsegmente, Turbinen und andere Windenergiekomponenten werden im Hafen von Cuxhaven jährlich umgeschlagen.

**Schilda grüßt Absurdistan. Die Blue Water Shipping aus Dänemark und deren deutscher Partner Blue Water BREB haben Anfang März 2023 einen umfassenden Vertrag über den Umschlag von Großkomponenten für Windenergieprojekte mit einer Gültigkeit von fünf Jahren im Hafen Cuxhaven abgeschlossen.**

Von Dr. Rudolf Saller, Rechtsanwalt und Fachanwalt für Transport- und Speditionsrecht, Altötting.

**C**uxhaven profitiert stark von dem neuen Vertrag, weil der Hafen dadurch zu einem zentralen Umschlagsplatz für Windenergieanlagenbauteile aus Dänemark geworden ist. Rund 35.000 m<sup>2</sup> Hafensfläche im Deutschen Industrie und Offshore Zentrum in Cuxhaven werden künftig von Blue Water BREB genutzt.

Dem Standort Cuxhaven kommt eine Schlüsselrolle bei der Energiewende in Deutschland zu. Über 3.500 Rotorblätter, Turmsegmente, Gondeln und andere Windenergieanlagenkomponenten werden hier jährlich umgeschlagen. Viele davon kommen mit großen Schiffen aus Fernost, zum Beispiel aus China und Indien. Seit seiner Gründung 2016 hat Blue Water

BREB einen maßgeblichen Anteil am Ausbau des Hafens zu Deutschlands größtem Windindustrieterminal. Direkt an der Nordsee und in unmittelbarer Nähe zum Nord-Ostsee-Kanal gelegen, verfügt der Hafen (angeblich) über optimale Verkehrsanbindungen zur Autobahn und dem Schienennetz. „Mit 10.500 Megawatt umgeschlagener Windenergieanlagenleistung seit 2017 hat der Cuxhavener Hafen seine Leistungsfähigkeit in eindrucksvoller Weise bewiesen“, resümiert Arne Ehlers, Geschäftsführer der Blue Water BREB GmbH. Blue Water BREB begleitete diese extrem schnelle Entwicklung mit hohen Investitionen in Hafenkräne, Umschlaggeräte und Personal. (DVZ Redaktion 16.03.2023).

Leider sind nahezu alle Bauteile für Windenergieanlagen so groß und schwer, sodass sie fast ausschließlich mit Großraum- und Schwertransporten vom Hafen in Cuxhaven zum jeweiligen Windprojekt-Standort verteilt über Deutschland transportiert werden müssen. Diese Sondertransporte sind damit samt und sonders genehmigungs- und erlaubnispflichtig nach § 70 Abs. 1 StVZO und § 29 Abs. 3 StVO für übermäßige Straßenbenutzung. Diese Erlaubnis setzt wiederum eine Anhörung des Straßenbaulastträgers voraus, auf Bundesautobahnen seit dem 01.01.2021 bei der Autobahn GmbH des Bundes (AdB). Dieses Anhörungsverfahren hatte im Nov. 2022 phasenweise bis zu 15.000 Schwertransport-Anträge blockiert,

was zur Gründung der Verbändeinitiative rund um den Tisch Großraum- und Schwertransporte (VI GST) im Jan. 2023 geführt hat. Seitdem ist vieles – insbesondere bei der Geschwindigkeit der Bearbeitung der Genehmigungsanträge – besser geworden, einiges liegt aber immer noch im Argen.

## Infrastrukturprobleme erfordern erneute Genehmigungsverfahren

Neben Antragsablehnungen oder überlangen Genehmigungsdauern vor Ort betrifft dies insbesondere die Infrastruktur. So wurde z.B. im Februar 2024 wegen Hochwassers die BAB A 27 bei Bremen unterspült und musste demzufolge vorübergehend nahe der Gemeinde Hagen im Bremischen gesperrt werden. Im Landkreis Cuxhaven sorgte eine 60 Jahre alte Brücke über die A 27 bei Langwedel neben Verkehrsbehinderungen auch für Einschränkungen bei Schwertransporten für Turmteile von Windenergieanlagen. Die Fahrbahn bei Hagen sollte ab März 2024 saniert und komplett neu aufgebaut werden, der Verkehr wurde so lange über die U28 und U33 umgeleitet. Auch für Großraum- und Schwerlasttransporte (GST) wurden laut Mitteilung der Autobahn GmbH Ausweichrouten erarbeitet, damit die Erreichbarkeit der Häfen in Bremerhaven und Cuxhaven weiterhin gewährleistet werden konnte (DVZRedaktion 27.02.2024) – immerhin wurden sehr schnell Alternativen gefunden.

Für diese Fahrten ist allerdings ein erneutes Genehmigungsverfahren notwendig, in dem geprüft wird, welche der möglichen Routen abhängig von Größe und Last der einzelnen Transporte infrage kommt. Das ist eine große Herausforderung, denn jede Nacht verlassen durchschnittlich bis zu 30 Lkw mit Rotorblättern den Hafen Cuxhaven in Richtung Süden. Bis einschließlich Freitag, 23. Februar 2024 waren bereits 1.800 Anträge auf Streckenänderungen bei den zuständigen Straßenverkehrsbehörden eingegangen. „Wir brauchen jetzt pragmatische und schnelle Lösungen“, fordert auch Uwe Santjer, Oberbürgermeister von Cuxhaven, und ergänzt: „Es ist entscheidend, dass wir uns nicht ständig auf neue Routen einstellen müssen.“ Er plädiert für weniger Bürokratie, damit bereits erteilte Genehmigungen schnell auf die festgelegten Ausweichrouten übertragen werden können. „Vielleicht lassen sich in dieser besonderen Situation, die wir hier durchaus als Notlage empfinden, auch besondere Lösungen finden“, hofft Santjer.

Problematisch könnten die Umleitungen vor allem für die Beförderung von Rotorblättern

werden, da die Schwerlastzüge derzeit Längen von bis zu 90 Metern aufweisen. „Es ist fraglich, ob es technisch möglich ist, diese überlangen Transporte über die Umleitungen zu führen“, gibt Arne Ehlers, stellvertretender Vorstandsvorsitzender der HWG, zu bedenken. Das wäre sowohl für den Standort Cuxhaven als auch für den Onshore-Ausbau in Deutschland ein Desaster.

Noch markanter für die Probleme beim Groß- und Schwerlasttransport für die Windindustrie aber war der Abriss der alten Brücke über die A 27 bei Langwedel, der bereits Mitte Jan. 2024 begonnen wurde. Nach 60 Jahren hatte die Brücke über die A 27 ausgedient und wurde abgerissen. Die Brücke, die Langwedel und Langwedelermoor über die A27 verbindet, ist Geschichte und sollte ab 15.01.2024 abgerissen werden. Die neue Brücke soll bis Oktober stehen. Zum Abriss der Fahrbahn über der A 27 war eine Vollsperrung zwischen Verden-Nord und Langwedel notwendig. Am frühen Montagmorgen, den 22.01.2024, sollte der Verkehr aber wieder fließen können, weil dann nur noch die Widerlager neben der Fahrbahn abubrechen waren (Anne Leipold, Kreiszeitung Verden/Langwedel Stand: 14.01.2024, 17:00 Uhr). Die Brücke war also Ende Jan. 2024 weg und die Behinderungen der Windenergietransporte ab Hafencuxhaven auch.

## Gute Kommunikation zwischen Behörden sieht anders aus!

Das Problem war nur, dass bis Ende April 2024 die zuständige Eingangsbehörde der Autobahn GmbH des Bundes (AdB), die die Anhörungsverfahren für die Großraum- und Schwertrans-

porterlaubnisse bearbeiten muss, nicht über den Brückenabriss informiert wurde.

Die Verzögerungen, Umfahrungen und Mehrkosten, die damit verbunden waren, schildert Kai Westphal, Head of Transport Execution, bei Vestas Deutschland wie folgt: „Aufgrund einer Baustelle auf der A7 bei Soltau brauchen wir eine Ausweichstrecke. Die Ausweichstrecke über die A27 war wegen der, wie wir jetzt wissen, nicht mehr vorhandenen Brücke bei Verden, jedoch nicht befahrbar. Dementsprechend haben wir bis jetzt vergeblich nach einer möglichen Alternativstrecke für Turmsektionen mit größerem Durchmesser gesucht. Andere Alternativstrecken wurden entweder abgelehnt oder sind bis heute in Anhörung. Kurzzeitig dachten wir, eine Strecke gefunden zu haben, diese wurde dann aber abgelehnt. Hier hätten die Mehrkosten für den Ausbau der Umfahrungsstrecke im sechsstelligen Bereich gelegen. Wir können daher heute noch keine Mehrkosten für eine mögliche Umfahrung beziffern, da wir aktuell noch keine Umfahrung haben. Ein Großteil dieser Kosten wird nun hoffentlich nicht entstehen. Die unnötig investierte Arbeitszeit von Vestas und Partnern lässt sich aber nicht zurückholen.“

Dabei wäre es so einfach. Seit Jahren existieren EDV-Programme für eine digitale Straßeninventur, weil ein erfolgreiches Straßenmanagement nicht nur in Hinblick auf die Doppik (doppelte Buchführung im Bereich des öffentlichen Sektors) und das Straßenbestandsverzeichnis enorm wichtig ist. Anforderungen wie die langfristige Straßenplanung und -erhaltung machen es zu einem wichtigen Thema in allen Verwaltungen. Dabei spielt vor allen Dingen auch die Inventur eine wichtige Rolle.

Wichtigste Basis dafür ist natürlich das Gesetz. Dieses erfordert einen prüfsicheren Wert zur Erfüllung der gesetzlichen Regelungen (Doppik). Dass die Vermögensbewertung nach



Bild: AdobeStock





Bild: www.autobahn.de

der Bestandsaufnahme auch weitergeführt und eine regelmäßige Inventur durchgeführt wird, ergibt sich aus den Veränderungen durch Baumaßnahmen und Zustandsveränderungen. Eine körperliche Bestandsaufnahme wird hierbei grundsätzlich in einem Turnus von fünf Jahren empfohlen, wobei die Bundesländer unterschiedlichen Regelungen nachgehen. In Sachsen beispielsweise wurde der Turnus gesetzlich umgestellt auf 10 Jahre. In Sachsen-Anhalt wiederum wird sogar alle drei Jahre anvisiert und in Thüringen gibt es gar keine feste Regelung. Eine Buch- oder Beleginventur ist hier immer erlaubt.

Doch: Wird die Straßeninventur regelmäßig durchgeführt, profitiert die Verwaltung zusätzlich von wichtigen Nebeneffekten. So verfügt sie beispielsweise über sichere Budget- und Prognoserechnungen auf Basis genauer Mengen- und Kostenermittlungen (reale Vermögensbewertung). Ganz nebenbei werden wichtige Mehrwerte erzielt, denn vorhandene Fachkataster wie die Straßenverwaltung, geografische Informationssysteme (GIS) oder die Anlagenbuchhaltung werden automatisch mit aktuellen Bestands- und Zustandsdaten (Längen, Flächen, Ausstattung) angereichert. Außerdem stehen Abgrenzungen für Instandhaltung und Investitionen zur Verfügung, Veränderungen werden revisionssicher dokumentiert und es können aktuelle Grunddaten für Anlieger-

beiträge genutzt werden (Magdalena Becker, ARCHIKart).

Ganz nebenbei könnte auch die AdB über Ihr EDV-Tool GST. Autobahn digital und in Echtzeit darüber informiert werden, dass die Brücke über die BAB A 27 bei Langwedel seit 22.01.2024 nicht mehr da ist und die Windenergietransporte aus Cuxhaven, immerhin im Durchschnitt 30 pro Nacht, dort jedenfalls nicht mehr behindert werden und keine Umfahrung mehr notwendig ist. Leider arbeitet das EDV-Tool namens „GST.Autobahn“ bei der AdB erst seit Juli 2023 und das in der sog. alpha-Version mit immanenten Programmierfehlern. Außerdem erfasst offenbar dort niemand das Straßenbestandsverzeichnis, obwohl selbst die Kommunen bereits häufig mit elektronischen Straßeninventursystemen arbeiten. So hat z. B. das sog. „Mainova Modul Straßenbestandsverzeichnis“ in Frankfurt/M. längst analoge Karteiblätter abgelöst. Obwohl die AdB seit 01.01.2021 für die Verwaltung der Bundesautobahnen zuständig ist, hat es dort offensichtlich noch niemand geschafft, die Brückenbestandsverzeichnisse zu aktualisieren, obwohl die NL Nordwest der AdB seit 28. August 2023 großartig tönt:

**Pressemeldung, 28. August 2023:**  
**NL Nordwest: Wichtige Informationen zur Antragsbearbeitung für Großraum- und Schwerlasttransporte**

- **ALLE** seit dem 10.07. noch ausstehenden VEMAGS-Anträge für Niedersachsen und Bremen im GST-Altssystem sind durch die Niederlassung Nordwest jetzt **vollständig** abgearbeitet. Es gibt im GST-Altssystem **keinen** Bearbeitungsrückstau mehr. Ein automatisches Stornieren, mutwilliges Zurückweisen oder auch eine Nichtbearbeitung von Anträgen fand darüber hinaus zu keinem Zeitpunkt statt.
- Im seit dem 10.07. genutzten neuen autobahneigenen Bearbeitungsmodul (GST.Autobahn) werden Anträge bzw. Stellungnahmen innerhalb weniger Tage und **größtenteils tagesaktuell durch die Niederlassung Nordwest** übergeben.

Die Weichen in Richtung Zukunft sind gestellt und alle Teilnehmenden werden über kurz oder lang an den Vorteilen der zukünftigen einheitlichen Antragsbearbeitung der Autobahn GmbH partizipieren können.

Mehr lang als kurz wohl, zumindest bei den Bestandsverzeichnissen. AdB es tut so weh!!! Grüße aus Schilda in der Provinz Absurdistan. Besser als ein Bauernschwank von der Heimatbühne Hinterhuglharpfing.