

**Mitteilung des Senats vom 12. Februar 2013****Umstrukturierung der polizeilichen Begleitung von Groß- und Schwertransporten**

Die Fraktion der CDU hat unter Drucksache 18/718 eine Große Anfrage zu obigem Thema an den Senat gerichtet.

Der Senat beantwortet die vorgenannte Große Anfrage wie folgt:

1. Wie bewertet der Senat die Möglichkeit, die Begleitung von Groß- und Schwertransporten privaten Unternehmen zu übertragen?

Groß- und Schwertransporte werden bereits heute überwiegend durch private Unternehmen begleitet. Eine polizeiliche Begleitung erfolgt nur auf den Strecken, auf denen unmittelbar verkehrsregelnd eingegriffen werden muss, da hierfür polizeiliche Befugnisse erforderlich sind. Mit der Anordnung von Verkehrszeichen durch die Verkehrsbehörde bei allen vorhersehbaren Konstellationen im gesamten Umfeld eines Großraum- und Schwertransportes (GST) und deren Vollziehung durch private Verwaltungshelfer mit einem speziellen Fahrzeug der Generation „Begleitfahrzeug 4 (BF4)“ ist zu erwarten, dass sich die Anzahl der Begleitfälle für die Polizei, die Dauer der polizeilichen Einsätze anlässlich von GST und das für die Begleitung seitens der Polizei einzusetzende Personal signifikant verringert.

Zur Schaffung dieser Voraussetzung müssen die erforderlichen bundesweit geltenden Regelwerke angepasst werden und ein geeignetes Ausbildungskonzept für die dann einzusetzenden Verwaltungshelfer geschaffen werden.

Durch die Verlagerung der Aufgaben von der Polizei auf sogenannte Verwaltungshelfer kommen auf die Genehmigungsbehörden keine zusätzlichen Aufgaben zu.

Für Unternehmer ergeben sich keine Veränderungen, da lediglich die Aufgabe verlagert und nicht die Aufgabe selbst verändert wird.

Der Senat bewertet diese Möglichkeiten positiv.

2. Welche Erkenntnisse hat der Senat über das niedersächsische Pilotprojekt, bei dem Groß- und Schwertransporte testweise ohne polizeiliche Begleitung durchgeführt wurden?

Im August 2002 beantragte die Polizeiinspektion Aurich für die Strecke Aurich–A 28/AS Leer-Ost und umgekehrt ein Pilotprojekt.

Unter speziellen Voraussetzungen sollte für die vorbezeichnete Fahrtstrecke von der gültigen Erlasslage abgewichen werden können und bestimmte Transporte der Firma Enercon ohne Polizeibegleitung zugelassen werden.

Die Bezirksregierung Weser-Ems unterstützte das Vorhaben und stellte das Projekt dem Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr mit dem Ziel vor, den vorgeschlagenen Versuch für die Dauer von sechs Monaten zu genehmigen.

Der Verzicht auf ein polizeiliches Begleitfahrzeug wurde von Bedingungen und Auflagen abhängig gemacht, welche mit den Projektbeteiligten erarbeitet wurden.

Die im Rahmen des niedersächsischen Pilotprojektes durchgeführten Transporte ohne polizeiliche Begleitung verliefen uneingeschränkt störungsfrei.

Der Funkstreifenwagen wurde durch das eingesetzte Begleitfahrzeug der Firma Enercon problemlos ersetzt.

Ein Sicherheitsverlust auf der Pilotstrecke war nicht feststellbar.

Der bisherige Transportaufwand durch die Polizei wurde um ca. 50 % reduziert.

Die speziell dafür festgelegten Auflagen und Bedingungen, einschließlich der eingearbeiteten Modifizierungsvorschläge, erwiesen sich als notwendig und angemessen.

Zum jetzigen Zeitpunkt hat Niedersachsen festgestellt, dass die zivile Absicherung von Großraum- und Schwertransporten, unter den genannten Voraussetzungen, uneingeschränkt als Alternative zur Polizeibegleitung angesehen werden kann. Das Projekt wurde in die Alltagsorganisation überführt.

3. Welche Bemühungen des Senats gibt es auf Bundesebene, die entsprechenden Verordnungen zu ändern, um eine Begleitung durch private Firmen möglich zu machen?

Mit Schreiben vom 20. Dezember 2012 hat die Ständige Konferenz der Innenminister und Senatoren der Länder dem Vorsitzenden der Verkehrsministerkonferenz den auf der Sitzung vom 6./7. Dezember 2012 unter TOP 44 gefassten Beschluss zur Begleitung von Großraum- und Schwertransporten (Stand: 8. August 2012) übersandt und diese gebeten, auf unverzügliche Umsetzung der Beschlüsse in Bezug auf das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hinzuwirken. Der Beschluss enthält unter anderem folgende Punkte:

2. Sie nimmt insbesondere zur Kenntnis, dass alle bisher mit der Umsetzung der Empfehlungen des Sachstandsberichtes befassten Gremien in den vorgelegten Vorschlägen geeignete Ansätze zur Entlastung der Polizei sehen. Gleichzeitig stellten sie fest, dass die weitere praktische Umsetzung der Empfehlungen von der erforderlichen Anpassung der bundesweit geltenden Regelwerke abhängig ist.
  3. Die Innenministerkonferenz (IMK) hält es für erforderlich, das BMVBS zu bitten, unverzüglich den Entwurf geeigneter Ausbildungskonzepte erstellen zu lassen und die notwendigen Abstimmungen mit den tangierten Verbänden durchzuführen, damit die Übernahme der Begleitung von Großraum- und Schwertransporten durch künftige Verwaltungshelfer zum frühestmöglichen Zeitpunkt gewährleistet ist. Auch hierzu sind die bundesweit geltenden Regelwerke entsprechend anzupassen.
  6. Sie bittet ihren Vorsitzenden, den Vorsitzenden der Verkehrsministerkonferenz (VMK) über ihren Beschluss und Bericht zu informieren, ihn erneut auf die Notwendigkeit einer schnellen Umsetzung der vorgeschlagenen Privatisierung der Begleitung von Großraum- und Schwertransporten zur schnellstmöglichen Entlastung der Polizei hinzuweisen sowie ihn zu bitten, über die VMK an das BMVBS heranzutreten und auf die Erforderlichkeit einer unverzüglichen Umsetzung der bisherigen Beschlüsse hinzuwirken und die Fachressorts der Länder in diesem Zusammenhang auf die erforderliche schnellstmögliche Zustimmung im Zusammenhang mit der Anpassung der bundesweiten Regelwerke hinzuweisen.
4. Wie bewertet der Senat die Beschlüsse der Innen- und Verkehrsministerkonferenzen zur Begleitung von privaten Unternehmen von Groß- und Schwerlasttransporten?

Die Innenministerkonferenz hat alle erforderlichen Maßnahmen getroffen, um die Begleitung von Groß- und Schwertransporten (GST) bedarfsorientiert zu ermöglichen und damit allen Beteiligten einen optimalen Ablauf zu garantieren.

Die VMK hat den Bericht der Bund-Länder-Arbeitsgruppe „Entlastungsmöglichkeiten für die Polizei im Zusammenhang mit GST“ zur Kenntnis genommen und das BMVBS gebeten, die Rechtsvorschriften entsprechend anzupassen.

Der Senat unterstützt die Beschlüsse der IMK und der VMK.

5. Wann erwartet der Senat, dass der Bund die Beschlüsse der Innen- und Verkehrsministerkonferenzen aufgreift und die Rechtsvorschriften entsprechend ändert?

Der Senat erwartet eine zügige Umsetzung der Beschlüsse der IMK und der VMK. Ein fester Termin zur Umsetzung wurde vom BMVBS nicht benannt.

6. Wie bewertet der Senat die Möglichkeit, Groß- und Schwertransporten durch das Bundesamt für Güterverkehr begleiten zu lassen?

Grundsätzlich wäre eine Begleitung von GST durch Angehörige des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) denkbar. Allerdings ist das BAG gemäß den gesetzlich übertragenen Aufgaben nicht mit der Begleitung von GST befasst. Der gesetzliche Überwachungsauftrag des BAG ergibt sich aus § 11 Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG). Für diese Aufgabe steht dem BAG nur eine begrenzte Anzahl Straßenkontrolleure zur Verfügung. Der auch derzeit schon sehr umfangreiche Aufgabenkatalog des BAG lässt es nicht zu, bei unverändertem Personalbestand weitere Tätigkeiten zu übernehmen, ohne den originären Kontrollauftrag zu gefährden. Das BMVBS weist in seiner Stellungnahme darauf hin, dass die Verlagerung von nicht originären Aufgaben der Polizei auf private Dritte zur Entbürokratisierung und Entstaatlichung beitragen soll. Aufgaben, die nicht unbedingt durch die öffentliche Hand wahrgenommen werden müssen, sollen auf Private verlagert werden. Eine gesetzliche Übertragung einer Aufgabe als Verwaltungshelfer auf eine Behörde des Bundes würde diesem Ziel zuwiderlaufen.

Der Senat folgt dieser Auffassung und empfiehlt, sich auf die Vorschläge der gemeinsamen Bund-Länder-Arbeitsgruppe zu konzentrieren und die Übernahme der Begleitung von Großraum- und Schwertransporten durch künftige Verwaltungshelfer zum frühestmöglichen Zeitpunkt zu unterstützen.

7. Gibt es weitere Alternativen zur Begleitung der Transporte?

Sinnvolle Alternativen wurden von der Bund-Länder-Arbeitsgruppe geprüft und der IMK und der VMK vorgelegt. Darüber hinaus sind Maßnahmen, wie sie z. B. im niedersächsischen Projekt praktiziert werden, in der Prüfung. Innerhalb Bremens wurden Strecken optimiert und Zeitfenster für die Begleitung erweitert. Weitere Alternativen werden nicht gesehen.

8. Gibt es alternative Übergabepunkte für die Polizei, die im Begleitverfahren Zeit einsparen könnten?

Geeignete Übergabepunkte fehlen im Stadtgebiet Bremen. Bei der Suche nach ortsnahen Übernahmeplätzen wurden von der Polizei und dem Amt für Straßen und Verkehr (ASV) drei Plätze näher betrachtet. Die Rastplätze Achterkämpfe auf der A 27 und Krummhörens Kuhlen auf der A 1 sind kurzfristig nicht für eine Übernahme von Großraum- und Schwertransporten nutzbar, da sie baulich angepasst werden müssten. Die Abstellfläche ist grundsätzlich zu klein und der erforderliche Kurvenradius nicht ausreichend.

Der Autobahnrastplatz Mahndorfer Marsch auf der A 1 ist kurzfristig ohne Umbaumaßnahmen nutzbar, da Bereiche für die Übergabe einzelner Transporte temporär mit entsprechender Beschilderung eingerichtet werden können. Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr wird den Rastplatz beim Bund als Pilotprojekt anmelden.

Das bedeutet auch weiterhin, dass für Transporte, die aus Richtung Osnabrück den Zielort Bremen erreichen wollen, sowie für Transporte aus Hannover in Fahrtrichtung Bremen-Nord, kein hafennaher Übergabepunkt vorhanden ist.

9. Könnte durch eine optimierte Streckenführung Zeit eingespart werden?

Die Optimierung der Streckenführung führt in jedem Fall zu Zeiteinsparungen. Die zuständigen Fachabteilungen der Polizei Bremen und des Amtes für Straßen und Verkehr haben bereits die Haupttrassen analysiert und mögliche Änderungen vorbesprochen sowie einzelne Details bereits umgesetzt.

10. Wie viele Arbeitsstunden werden Bremer Polizisten durchschnittlich im Monat für die Begleitung von Groß- und Schwertransporten eingesetzt?

Bei der Polizei Bremen sind im Jahr 2012 durchschnittlich 294 Stunden im Monat für die Begleitung von GST angefallen.

Bei der Ortspolizeibehörde in Bremerhaven waren es im gleichen Zeitraum 543 Stunden pro Monat.

11. Wie viele Polizisten sind durchschnittlich in einer Nacht im Einsatz, um Groß- und Schwertransporten zu begleiten?

Bei der Polizei Bremen waren im Jahr 2012 pro Nacht durchschnittlich 2,48 Polizeibeamte für die Begleitung von GST eingesetzt.

Die Ortspolizeibehörde setzte im gleichen Zeitraum durchschnittlich vier Polizeibeamte ein.

12. Welche Kosten entstehen der Polizei durchschnittlich im Monat durch die Begleitung von Groß- und Schwertransporten, und welche Beträge stellt die Polizei im Gegenzug den Transportfirmen in Rechnung?

Für die Begleitung von GST durch Kraftfahrzeuge innerhalb des jeweiligen Gemeindegebietes wird nach der derzeitigen Ziffer 120.19 der Kostenverordnung für die innere Verwaltung (InKostV) pauschal 100 € in Rechnung gestellt.

In der Stadt Bremen werden von der originär zuständigen Behörde, dem ASV, im Rahmen der dortigen Gebührenabrechnung diese Kosten für die Polizei Bremen mit eingezogen. Für diese Tätigkeit wird 15 % von dem in der derzeitigen InKostV ausgewiesenen Betrag abgezogen, sodass die Polizei Bremen noch 85 € erhält. Die Polizei Bremen hat im Jahr 2012 8 563 € pro Monat für die Begleitung von GST vom ASV erhalten.

Die Ortspolizeibehörde erhält den gesamten Betrag bei jährlich 3 260 zu begleitenden Transporten. Die monatlichen Einnahmen sind dort schwankend und werden mit ca. 20 000 € pro Monat beziffert.

Zur tatsächlichen Kostenberechnung hat die Polizei Bremen das Jahr 2012 mit 973 begleiteten GST zugrunde gelegt und dabei die durchschnittlichen monatlichen 294 Arbeitsstunden, die Kostenpauschale von 58 € für einen Polizeibeamten und 1 € pro angefahrenen Kilometer der InKostV als Berechnungsgrundlage angesetzt. Durchschnittlich wurden 80 gefahrene Kilometer angenommen, da die Transporte an verschiedenen Standorten im niedersächsischen Umland abgeholt werden müssen und verschiedene Zielorte in Bremen haben. Daraus ergeben sich für die Stadt Bremen durchschnittliche rein rechnerische monatliche Kosten von 23 539 € für die Begleitung von GST.

In Bremerhaven ist eine tatsächliche Kostenberechnung nicht möglich. Das Begleitpersonal besteht ausschließlich aus Vollzugsbeamten der Schutzpolizei, die nicht nur für die Begleitung von Schwertransporten, sondern universell eingesetzt werden. Eine Berechnung für Sachkosten, z. B. Fahrzeugnutzung und Bereitstellung von Messwerkzeugen, ist ebenfalls nicht möglich, da auch diese nicht speziell für GST zum Einsatz kommen.

Zukünftig sollen die Begleitmaßnahmen nach tatsächlichem Aufwand berechnet werden. Dafür ist eine Änderung der InKostV erforderlich. Der Entwurf für die sechste Änderung hierfür liegt bereits vor und befindet sich in der Abstimmung. Mit einer Umsetzung ist in absehbarer Zeit zu rechnen.

13. Wie beurteilt der Senat das Spannungsverhältnis zwischen dem Erfordernis einer zu jeder Zeit ausreichenden personellen Ist-Stärke der Polizei für Fälle der Strafverfolgung einerseits und für die Begleitung von Groß- und Schwertransporten andererseits?

Die Begleitung von GST ist eine Aufgabe, die die Polizei aufgrund rechtlicher Vorgaben erfüllen muss. Hierfür stellt sie das erforderliche Personal zur Verfügung. Die Aufgabe der Strafverfolgung wird dadurch nicht beeinträchtigt.