

POSITION

Notwendige
Rahmenbedingungen
für Großraum- und
Schwertransporte

Praktikable Rahmenbedingungen und effiziente Genehmigungsverfahren für sichere und zügige Großraum- und Schwertransporte

INHALT

EINLEITUNG	3
1. Neue Vorschrift zur Unterschreitung von Maßen und Gewichten praktikabel gestalten	4
2. Keine bürokratische Überladung des VEMAGS®-Antragsreleases.....	6
3. Anhebung der Anhörfreigrenze für Transporte bis 44 Tonnen Gesamtmasse	7
4. Optimierung von Antragsverfahren	9
5. Einheitliche Regelungen für den Einsatz von Verwaltungshelfern und BF 4-Fahrzeugen	11
6. Überarbeitung der Auflagen für Beifahrer	12
7. Überarbeitung der Auflagen für Nachtfahrten	13
8. Digitalisierung der Genehmigungsverfahren.....	14
9. Änderungsanträge schlank halten	15
10. Gebühren verhältnismäßig gestalten	15
11. Polizeivoranmeldungen praktikabel machen	17
12. Verbesserung unverzichtbarer Infrastruktur.....	18
13. Ganzheitliche Bearbeitung und Einführung von Rechtsvorschriften für Großraum- und Schwertransporte.....	19

EINLEITUNG

Die deutsche Wirtschaft ist dringend auf ein transparentes, verlässliches und vor allem praktikables System zur Einholung von Genehmigungen für Großraum- und Schwertransporte (GST) und deren Durchführung angewiesen.

Fakt ist: Wer moderne Infrastruktur, Gebäude und Windkraftanlagen bauen möchte, muss die entsprechenden Bauteile und Baumaschinen auch transportieren. Allein wegen Größe und Gewicht sind Großraum- und Schwertransporte unerlässlich. Aufgrund des enormen Investitionsstaus und der Notwendigkeit, klimaschonend zu bauen, wird eine effiziente Transportlogistik immer wichtiger. Die Bauindustrie benötigt für diese Anforderungen kurzfristig angepasste Rahmenbedingungen.

Unser 13-Punkte-Plan zeigt, was wir benötigen.

Die Lage im Detail: Die Vorschriftenänderungen der letzten Jahre gehen überwiegend mit erhöhtem Aufwand und zusätzlichen Kosten für die Unternehmen einher. Die Wirtschaft wird zudem zusätzlich durch die im Herbst 2021 in Kraft getretenen Verwaltungsvorschriften (VwV) zu §§ 29 Abs. 3 und 46 Abs. 1 Nr. 5 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) belastet.

Trotz eines enormen Anstiegs der Gebühren ist das System zur Umsetzung von Großraum- und Schwertransporten wesentlich komplizierter, umfangreicher und auch teurer geworden – es ist keinerlei Vereinfachung oder Verschlinkung des Genehmigungsverfahrens zu erkennen. Der eigentliche Transport und die dahinterstehende Technik sind in den Hintergrund gerückt und die Praxis muss sich in zunehmendem Maße mit bürokratischen Hindernissen befassen. Dies hat negative Auswirkungen auf nahezu die gesamte deutsche Wirtschaft.

Neben der unzureichenden Genehmigungspraxis schränkt auch die teilweise marode Verkehrsinfrastruktur, insbesondere im Brückenbereich, den Großraum- und Schwertransport ein. Denn gerade die beschränkte Belastbarkeit und die Sperrung wichtiger Brücken macht eine effiziente Streckenführung vielfach unmöglich.

Die BAUINDUSTRIE sieht dringenden Handlungsbedarf, um durch schlanke und praktikable Rahmenbedingungen und Genehmigungsverfahren für sichere und zügige Großraum- und Schwertransporte zu sorgen. Anhand einer kritischen Bewertung des Status quo werden deshalb nachfolgend aus praktischer Sicht Lösungen zur Verbesserung von Großraum- und Schwertransporten in Deutschland vorgeschlagen.

1.

Neue Vorschrift zur Unterschreitung von Maßen und Gewichten praktikabel gestalten

Status quo:

Die neue Verwaltungsvorschrift zu § 29 Abs.3 StVO enthält in Randnummer 95 3.Absatz folgende neue Regelung:

„Im anhörfreien Bereich gelten Unterschreitungen der in der Erlaubnis angegebenen Maße und Gewichte als mitgenehmigt. Bei Erlaubnissen außerhalb des anhörfreien Bereichs gelten geringfügige Unterschreitungen der Abmessungen der Ladung von bis zu 15 cm und des Gewichts bzw. der Achslasten des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination von bis zu 5 Prozent als mitgenehmigt.“

Bisher konnte die Wirtschaft die in der Genehmigung aufgeführten Abmessungen der Ladung oder das Gewicht beziehungsweise die Achslasten des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination unterschreiten, ohne dass dies im Rahmen einer Kontrolle zu Konsequenzen führte. Diese Praxis hat sich bewährt. Es war allgemein anerkannt und akzeptiert, dass das „Größere“ das „Kleinere“ Maß beziehungsweise Gewicht miteinschließt.

Nach den neuen Regelungen ist dies außerhalb des anhörfreien Bereichs nicht mehr der Fall: Unterschreitet das Gesamtgewicht des tatsächlich durchgeführten Transportes das im Genehmigungsbescheid genannte Transportgewicht um mehr als 5 Prozent, so muss nun zwingend eine neue Genehmigung eingeholt werden.

Dies gilt entsprechend auch für die im Genehmigungsbescheid genannte Länge, Breite und Höhe des Transportgutes. Unterschreitet die Länge, Breite oder Höhe des Transportgutes die im Genehmigungsbescheid aufgeführten Angaben um mehr als 15 cm, so ist auch hier eine neue Genehmigung einzuholen.

Nachvollziehbare Gründe für die Abweichung von der bisherigen Praxis sind nicht ersichtlich. Die neue Vorschrift ist praxisfremd und für beide Seiten, Antragsteller und Genehmigungsbehörde, ausschließlich mit Nachteilen verbunden, wie zum Beispiel zusätzlicher Personal- und Zeitaufwand sowie damit einhergehenden Mehrkosten.

Für jeden Transport, bei dem die beantragten Gewichtsgrenzen bzw. die Abmessungsgrenzen unterschritten werden, müssen nun neue Genehmigungen beantragt werden.

In der Baustellenpraxis sind zum Zeitpunkt der Beantragung die genauen Abmessungen und Gewichte der tatsächlich zu transportierenden Baumaschinen in der Regel nicht vorhersehbar, da Maschinen gleicher Nutzungsart und Leistungsklasse je nach Hersteller abweichende Maße und Gewichte haben können.

Die neuen Vorschriften machen insbesondere, aber nicht nur, die Dauererlaubnis zunichte. Darüber hinaus ist nicht abschließend geklärt, ob die Toleranzwerte von fünf Prozent des beantragten Gesamtgewichtes auf die Addition aller Achslasten oder auf die einzelne Achslast zu beziehen sind.

Die neue Vorschrift zur Unterschreitung von Maßen und Gewichten ist auch aus Umwelt- und Immissionsschutzgesichtspunkten als äußerst kritisch zu betrachten. Schließlich ist es den Transportdurchführenden mit der neuen Regelung nicht mehr möglich, kleinere oder leichtere Maschinen zu transportieren. Mithin wird es immer eine unnötige Leerfahrt geben. Gleiches gilt, wenn eine Maschine oder ein Gerät einen Defekt aufweist und ausgetauscht werden muss. Diese können, wenn die Baustelle ohnehin angefahren wird, nicht aufgeladen und transportiert werden, wenn sie nicht fast 1:1 der angelieferten Maschine entsprechen. Es entstehen so weitere unnötige Leerfahrten, da zunächst eine Genehmigung für den Transport solcher Geräte eingeholt werden muss. Nach ersten Schätzungen würde sich die Anzahl der Leerfahrten dadurch – entgegen dem Umwelt- und Immissionsschutz – nahezu verdoppeln.

Lösungsvorschlag:

Wir fordern eine Rückkehr zur bisherigen praxisnahen Vorschrift. Transporte sollten bei einer Unterschreitung der Gewichte und Abmessungen des Transportgutes und der gesamten Beförderungseinheit im Vergleich zu den im Genehmigungsbescheid enthaltenen Angaben nach dem Grundsatz „maius-minus-contient“ behandelt werden und als mitgenehmigt gelten. Das „Größere“ soll, wie bisher, das „Kleinere“ einschließen.

Alternativ ist auch eine Wiedereinführung der bisherigen Praxis für streckenbezogene (Rn. 99 VwV-StVO) oder flächendeckende (Rn. 100 VwV-StVO) Dauerausnahmegenehmigungen bis zu einer Gesamtmasse von 68 Tonnen, Gesamthöhe von bis zu 4,35 Meter, Gesamtbreite 3,50 Meter und einem Ladungsüberhang von bis zu 3 Meter denkbar.

2.

Keine bürokratische Überladung des VEMAGS®-Antragsreleases

Status quo:

Für die BAUINDUSTRIE ist nachvollziehbar, dass aus Sicht der genehmigenden Stelle für die Bearbeitung des Antrages weitere Daten und Informationen wünschenswert sind. Die zuletzt vorgenommenen umfangreichen Änderungen des VEMAGS®-Antragsreleases haben jedoch dazu geführt, dass die neuen Daten und Informationen auch in den Genehmigungsbescheid übernommen wurden.

Der Antragsvordruck wurde verändert, ohne dass die Richtlinie für Großraum- und Schwertransporte (RGST 2013) neu gefasst wurde. Hier ist zum Beispiel die Neufassung der Rubrik „Maße und Massen“ zu nennen.

Aus diesen neuen Angaben im Bescheid resultiert für die Praxis eine erhebliche Problematik im Bereich der Kontrollen, denn die Überwachungsbehörden überprüfen nun – entgegen der bisher erfolgreichen Praxis – auch noch sehr genau die neuen Angaben, welche vorher nicht Teil des Genehmigungsbescheids waren. Es war bisher nur erheblich, welche Maße und Massen (Länge, Breite, Höhe, Gesamtmasse) genehmigt wurden. Die neuen Felder führen jedoch dazu, dass auch weitere Informationen, wie das seitliche Herausragen der Ladung, auf ihre Einhaltung kontrolliert werden. Gerade eine zentimetergenaue Einhaltung dieser Angaben ist jedoch beim Ladungsvorgang, insbesondere wenn dieser nachts und nur durch eine Person vorgenommen wird, schlicht unmöglich.

Im VEMAGS®-Antrag fehlt die Abfrage dazu, ob die Genehmigung für den Transport symmetrisch verladener Frachten beantragt wird. Eine symmetrisch verladene Fracht liegt dann vor, wenn die Ladung in der Regel mittig über der gedachten Fahrzeuglängsachse platziert ist.

Ein weiteres Problem besteht in der Ladungsbeschreibung. Wenn beispielsweise als Ladung „Radlader“ im Antrag genannt wird, dann wird auch kontrolliert, ob tatsächlich ein „Radlader“ geladen ist und keine „Planierraupe“. Dies führt zu einer nicht hinnehmbaren Einschränkung der Flexibilität bei Organisation und Durchführung der Transportlogistik.

Lösungsvorschlag:

Verzicht auf die Angabe der neuen im Antrag enthaltenen Daten im Genehmigungsbescheid. Im Bescheid sollten nur – wie bisher auch – die Maße und Gewichte aufgenommen werden. Entscheidend sollte zudem die Bemaßung des Kompletttransports, also dessen Lichtraumprofil (Länge, Höhe, Gewicht, Achslast) und nicht die Bemaßung der Ladung sein.

Von einer genauen Ladungsbeschreibung ist abzusehen. Wir schlagen die Einführung von Oberbegriffen wie „Baugerät“ oder „Unteilbare Ladung“ in den Verwaltungsvorschriften vor.

3.

Anhebung der Anhörfreigrenze für Transporte bis 44 Tonnen Gesamtmasse

Status quo:

Transporte mit einer maximalen Gesamtmasse von mehr als 40 Tonnen bedürfen einer Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO und einer Erlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO. Die Randnummer 109 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) sieht vor, dass von dem in Randnummer 105 ff. beschriebenen Anhörverfahren abzusehen ist, wenn 41,8 Tonnen Gesamtmasse bei einem Transport mit mehr als vier Achsen nicht überschritten werden und Zweifel an der Geeignetheit des Fahrtweges, insbesondere der Tunnelanlagen und der Tragfähigkeit der Brücken, nicht bestehen. Derzeit können aufgrund der Begrenzung der Anhörfreigrenze die Behörden vielfach nur eine allgemeine Dauererlaubnis für den gesamten Geltungsbereich der StVO für Fahrzeuge mit mehr als vier Achsen bis max. 41,8 Tonnen ausstellen.

Diese Einschränkung ist nicht nachvollziehbar. Schließlich gilt sowohl für den Bereich der Land- und Forstwirtschaft als auch für den kombinierten Verkehr, dass bis 44 Tonnen Gesamtmasse von dem Anhörverfahren abzusehen ist. Für solche Transporte ist lediglich die Beschilderung zu beachten. Einer gesonderten Transportgenehmigung bedarf es hier nicht.

Vor diesem Hintergrund ist zu unterstellen, dass Zweifel an der Geeignetheit des Fahrtweges, insbesondere der Tunnelanlagen und der Tragfähigkeit der Brücken, bis 44 Tonnen Gesamtmasse nicht bestehen: Dies sollte einheitlich für die gesamte Wirtschaft, also auch für die Bauwirtschaft gelten.

Lösungsvorschlag:

Die bisherige Anhörfreigrenze von 41,8 Tonnen sollte für Fahrzeuge mit fünf Achsen auf 42,0 Tonnen und für Fahrzeuge mit mehr als fünf Achsen auf 44,0 Tonnen angehoben werden.

Weil die Erlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO bis zur Anhörfreigrenze von den Regierungspräsidien bei der Ausstellung der Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO inkludiert werden kann, würde dies eine erhebliche Erleichterung für die Bauwirtschaft darstellen.

In diesem Zusammenhang ist klarzustellen, dass es zu keiner Priorisierung der kombinierten Verkehre gegenüber dem reinen Straßentransport bei Großraum- und Schwertransporten im Baubereich kommen darf (siehe Schlussbericht der Arbeitsgruppe „Verlagerung von Großraum- und Schwerlasttransporten (GST) von der Straße auf den Wasserweg und Schiene“ Stand: 16.12.2020). Die Verwendung von genormten Ladeeinheiten ist beim Transport – teilweise unteilbarer Ladegüter – nicht möglich. Reine Straßentransporte lassen sich auch in Zukunft nicht vermeiden und sind am Bau aus ökologischer und ökonomischer Sicht oftmals die erste Wahl. Auch darf es keine weitere Stelle oder Instanz geben, die zusätzlich noch in den Genehmigungsprozess eingreift und Zeit benötigt.

4.

Optimierung von Antragsverfahren

Status quo:

Antragsteller berichten im Zusammenhang mit Antragsverfahren insbesondere über folgende, regelmäßig auftretende Probleme:

- **Bearbeitungszeiten und Erreichbarkeit**

Die Anhörung aller Kreise, die vom Transport betroffen sind, führt zu extrem langen Bearbeitungszeiten, etwa, weil die einzelnen Genehmigungsbehörden bei der Bearbeitung der Anträge weitestgehend frei sind. Klar definierte und zwingend einzuhaltende Fristen existieren nicht. Damit besteht seitens der Antragsteller in der Regel keine Einwirkungsmöglichkeit auf eine Beschleunigung der Prozesse. Zudem ist die Erreichbarkeit der Genehmigungsbehörden vielfach sehr eingeschränkt, so dass beispielsweise notwendige Rückfragen nicht möglich sind.

Genehmigungsverfahren sind damit nicht nur langwierig und kompliziert, sondern auch in keiner Weise planbar. Demgegenüber stehen für die (Bau-)Unternehmen kurzfristige Aufträge mit fest vereinbarten Liefer- und Baubeginnfristen.

- **Personalausstattung und fehlendes Fachwissen**

Zuständige Genehmigungsbehörden und anzuhörende Stellen sind in Hinblick auf ihre quantitativen Personalressourcen oftmals nur eingeschränkt handlungsfähig. Weiterhin ist festzustellen, dass das Personal, welches die Anträge bearbeitet, in vielen Fällen nicht über das notwendige Fachwissen verfügt.

Trotz massiver Erhöhung der Genehmigungsgebühren – die auch zu einer besseren Personalausstattung in entsprechenden Behörden führen sollte – hat sich die Bearbeitungsqualität und Bearbeitungszeit seither nicht verbessert.

■ **Auflagenflut**

Die meisten Transportstrecken betreffen mehrere Bundesländer. Dabei führt die föderale Struktur zu einer unüberschaubaren Anzahl von Verantwortlichen im Beantragungsprozess.

Die Antragsteller sind mit einer zunehmenden Anzahl von Einzelauflagen pro Genehmigung konfrontiert. Bescheide mit einem Umfang von mehr als 200 Seiten sind inzwischen keine Seltenheit mehr. Jede am Genehmigungsprozess beteiligte Behörde nutzt vielfach den maximalen Auflagenkatalog, ohne sachlich begründbare Ermessensspielräume zu berücksichtigen. Eine Zusammenfassung der Auflagen erfolgt durch die Genehmigungsbehörde in der Regel nicht. In der Konsequenz ergeben sich massive Schwierigkeiten in der Umsetzung für den Transporteur. Hierdurch werden unnötig Zeit- und Finanzressourcen beansprucht.

Lösungsvorschlag:

- Einführung einer maximalen Bearbeitungszeit für einen Antrag von maximal fünf Werktagen in die Verwaltungsvorschriften.
- Erhebliche Aufstockung der Personalausstattung der Antrags- und Genehmigungsbehörden.
- Sicherstellung einer telefonischen und digitalen Erreichbarkeit der genehmigenden Stellen und Einrichtung einer Vermittlungs- oder Beschwerdestelle für den Ausnahmefall der Nichterreichbarkeit.
- Bundesweite Neuorganisation der Aus- und Fortbildung, u.a. durch eine neue Verwaltungsvorschrift.
- Einheitliche Anwendung der Vorschriften für den Großraum- und Schwerverkehr durch eine einheitliche und verbindliche bundesweite Regelung.
- Schaffung einer einheitlichen Handlungsanweisung für die Kontrollorgane, damit deutlich wird, welche der Parameter einer Genehmigung zu kontrollieren sind.
- Schaffung von mehr Transparenz über einen verbesserten Datenaustausch zu Verkehrsbehinderungen und Baustellen.

5.

Einheitliche Regelungen für den Einsatz von Verwaltungshelfern und BF 4-Fahrzeugen

Status quo:

Seit 2017 wird beim Großraum- und Schwertransport zur Entlastung der Polizeidienststellen, statt auf die bis dahin übliche polizeiliche Begleitung, auf den Einsatz von sogenannten Verwaltungshelfern und BF 4-Fahrzeugen in Form von externen Dienstleistern zurückgegriffen. Dies hat das Genehmigungsverfahren erheblich verlängert. Die Anfertigung von Regelplänen, die Bestellung und Einweisung der Verwaltungshelfer sowie die Bereitstellung von BF 4-Fahrzeugen ist regelmäßig mit mehreren Wochen Vorlauf und erheblichen zusätzlichen Kosten verbunden.

Aufgrund mangelnder bundeseinheitlicher Vorgaben und des Föderalismus bestehen viele verschiedene Verfahren für die Bestellung und Verpflichtung der Verwaltungshelfer. Auch für die Erstellung und Prüfung sowie Genehmigung der Regelpläne existieren nur unzureichende bundeseinheitliche Vorgaben. In der Praxis gibt es deshalb keine einheitliche Verfahrensweise.

Es ist zudem immer wieder festzustellen, dass keine belastbaren Vorgaben für die Erstellung der Regelpläne und den Einsatz der BF 4-Fahrzeuge bestehen. Dies führt dazu, dass die Verwaltungsbehörden eine überdimensionierte Anzahl von BF 4-Fahrzeugen anordnen, um in den straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften normierte Regelungen (rechts-vor-links, Rotlicht, Feldwege etc.) zusätzlich abzusichern.

Lösungsvorschlag:

Der Einsatz von Verwaltungshelfern und BF 4-Fahrzeugen ist zu überdenken und auf ein angemessenes Maß in Bezug auf Anzahl und Kosten zu reduzieren.

Der eingesetzte Verwaltungshelfer sollte bundesweit im Verkehr für transportspezifische Anforderungen eingesetzt werden können, sofern er ausreichend geschult und dies letztendlich ohne vorherige streckenbezogene Einweisung durch die Polizei möglich ist.

Der Einsatz von BF 4-Fahrzeugen muss maßvoll und bezahlbar sein. Aktuell sollen jedoch teilweise mehr als vier BF 4-Fahrzeuge eine Polizeistreife ersetzen.

Lösungsvorschlag:

- Erarbeitung einer bundeseinheitlichen Regelung für den Einsatz von Verwaltungshelfern und BF 4-Fahrzeugen und Erarbeitung von einheitlichen Vorgaben für Regelpläne in einer Verwaltungsvorschrift unter Beteiligung der zuständigen Fachverbände.
- Einführung einer Straßentransport-Begleitungs-Verordnung.
- Einbindung der verkehrsbehördlichen Anordnungen (Bestellung und Verpflichtung der Verwaltungshelfer sowie Beschilderungs- und Absperrpläne) in den GST-Genehmigungsbescheid.

6.

Überarbeitung der Auflagen für Beifahrer

Status quo:

Während der Corona-Pandemie war es gestattet, Transportfahrten ohne Beifahrer durchzuführen. Nun muss ab drei Brückenaufgaben jedoch wieder mit einem Beifahrer gefahren werden. Diese Regelung verursacht erhebliche zusätzliche Personal- und Sachkosten und sollte auch vor dem Hintergrund des Fahrermangels optimiert werden.

Lösungsvorschlag:

- Einführung des „digitalen Beifahrers“ als Alternative zum Beifahrer und Bereitstellung und Übermittlung der Auflagen- oder Brückendaten an den Antragsteller. Der Einsatz des „digitalen Beifahrers“ und die Bereitstellung von digitalen Informationen sind mit hoher Priorität anzugehen.
- Überarbeitung der Einsatzbedingungen für einen Beifahrer und entsprechende Änderung der Verwaltungsvorschriften.

7.

Überarbeitung der Auflagen für Nachtfahrten

Status quo:

Seit der Einbeziehung der Autobahn GmbH des Bundes in den Genehmigungsprozess sind die Fahrzeiten massiv in die Nachtzeit verlagert worden. Dies bedeutet für die Bauwirtschaft eine massive Einschränkung.

Der bisher für die Nachtzeit festgelegte Beginn der Fahrten auf 22 Uhr war dem Schichtbeginn der Polizeidienststellen geschuldet. Mit dem Einsatz von Verwaltungshelfern und BF4-Fahrzeugen ist es nunmehr möglich und erforderlich, diese Zeit den neuen Gegebenheiten anzupassen (zum Beispiel je nach Verkehrslage Fahrtbeginn bereits ab 18 Uhr).

Lösungsvorschlag:

- Überarbeitung der bisherigen Restriktionen für eine Nachtfahrt sowie insbesondere Überprüfung, ob der bisherige Beginn der Nachtfahrt (22 Uhr) noch zeitgemäß ist.
- Bundeseinheitliche Festlegung für die Anordnung einer Auflage für eine Nachtfahrt in den Verwaltungsvorschriften.

8.

Digitalisierung der Genehmigungsverfahren

Status quo:

Im Bereich des Genehmigungsverfahrens VEMAGS® liegt bisher ein zu geringer Digitalisierungsgrad vor. Wesentliche Informationen, wie zum Beispiel die Traglasten von Brücken, stehen gar nicht oder nur rudimentär zur Verfügung und werden den Antragstellern nicht digital zur Verfügung gestellt.

Des Weiteren gibt es keine Transparenz innerhalb des Genehmigungsverfahrens bezüglich der durchgehenden Streckenprüfung. Regelmäßig erfährt der Antragsteller die Hinderungs-, Versagungs- oder Ablehnungsgründe erst auf Nachfrage. Nicht selten wird die Ablehnung seitens der Behörde gar nicht begründet.

Erteilte Genehmigungen können oftmals nicht so wie geplant genutzt werden. Kurzfristig auf den Strecken eingerichtete Baustellen machen immer häufiger das Fahren einer alternativen Route erforderlich. Solche Änderungen führen oftmals zur Verlegung des Transporttermins, mit erheblichem zusätzlichem Aufwand für die Transportplanung, zum Beispiel durch neue zu genehmigende Umfahrungsstrecken, neue Berechnungen der Brücken oder Umsetzung verkehrsbehördlicher Maßnahmen (Schilderaufstellung etc.). Es ist unabdingbar, dass den Antragstellern rechtzeitig digitale und belastbare Informationen über aktuelle und geplante Baustellen zur Verfügung stehen.

Die mit Blick auf das Baustellenmanagement relevanten Informationen sollten vorab zentral in einem System für die Behörden und Antragsteller einsehbar und abrufbar sein. Das System VEMAGS® wäre eine passende Plattform, um Informationen zu allen aktuellen und geplanten Baustellen gesammelt zur Verfügung zu stellen.

Lösungsvorschlag:

Kurzfristige Einrichtung einer Task Force „Digitalisierung im GST“ unter Beteiligung von Experten der zuständigen Fachverbände unter Federführung des Bundesverkehrsministeriums, um die vorhandenen Potentiale seitens der Verwaltung und Antragsteller abzustimmen und eine durchgehende Nutzung des Datenmaterials zu ermöglichen.

9.

Änderungsanträge schlank halten

Status quo:

Ändern sich teilweise geringfügige Parameter innerhalb eines Antrages, muss ein neuer Antrag gestellt werden. Dies ist mit Sach- und Personalkosten für den Antragsteller sowie mit zusätzlichen Gebühren verbunden, während auch die Gebühren für den ursprünglich gestellten Antrag vom Antragsteller zu tragen sind.

Es ist unverhältnismäßig und nicht hinnehmbar, dass für Änderungen, die zum Beispiel nicht einmal den Austausch der Fahrzeugkennzeichen und FIN erfordern, jeweils ein neuer Antrag in VEMAGS® gestellt werden muss.

Lösungsvorschlag:

Wie bisher sollten innerhalb eines gestellten Antrags Änderungen möglich sein und dementsprechend beantragt und eingearbeitet werden können.

10.

Gebühren verhältnismäßig gestalten

Status quo:

Durch die seit dem 1. Januar 2021 geltende neue Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt) sind extreme Erhöhungen der Gebühren zu verzeichnen. Lagen die Genehmigungsgebühren im Jahre 2020 im Durchschnitt bei 150 bis 200 Euro pro Genehmigung, sind sie heute teilweise auf bis zu 1.300 Euro pro Antrag gestiegen. Nach der Änderung der GebOSt haben sich außerdem die reinen Genehmigungsgebühren der Antragsteller mehr als verdreifacht.

Demgegenüber ist bisher nicht feststellbar, dass durch diese Mehreinnahmen der Verwaltungsbehörden eine Erhöhung der Qualität der Arbeit oder eine Beschleunigung der Bearbeitung verbunden ist. Es liegen auch keine Informationen vor, aus denen sich eine Rechtfertigung (Kostenuntersuchung bei den Behörden) für die extremen Gebührenerhöhungen herleiten lassen.

Es ist beispielsweise nicht nachvollziehbar, weshalb für beantragte, baugleiche Fahrzeugkombinationen eine Erhöhung der Gebühr berechnet wird, obwohl nur eine Fahrt mit einer Fahrzeugkombination durchgeführt wird. Eine Abstimmung auf die Anzahl der Fahrten wäre in diesem Zusammenhang sachlogischer.

Darüber hinaus führen Änderungen zu neuen Anträgen, die dann ebenfalls bezahlt werden müssen. Dies führt automatisch zu einer erheblichen Erhöhung der Antragszahlen bei den Behörden.

Zurückgenommene (in VEMAGS® stornierte) Anträge werden nach Beginn der Bearbeitung mit 75 Prozent der möglicherweise für einen beschiedenen Antrag zu berechnenden Gebühren festgesetzt – unabhängig vom bereits geleisteten Bearbeitungsumfang. Dabei werden die stark gestiegenen Gebühren als Bezugswert der „75Prozent-Regel“ wertmäßig nicht berücksichtigt. Dies erscheint unverhältnismäßig.

Lösungsvorschlag:

Es sollte eine Arbeitsgruppe „Gebühren im Bereich GST“ unter Beteiligung von Experten der zuständigen Fachverbände und unter Federführung des Bundesverkehrsministeriums eingerichtet werden. Es ist eine Gebührenuntersuchung bei den betroffenen Behörden zu initiieren, um festzustellen, ob die derzeit festgesetzten Gebühren lediglich kostendeckend sind oder ob unangemessene Mehreinnahmen erzielt werden.

Zudem sollte zeitnah eine Überarbeitung und Anpassung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr an realistische Maßstäbe durch den Bundesgesetzgeber veranlasst werden.

11.

Polizeivoranmeldungen praktikabel machen

Status quo:

Sofern ein Transport ausnahmsweise einer polizeilichen Begleitung bedarf, ist eine Voranmeldung von 48 Werktagsstunden (Montag bis Freitag) vor Beginn der Beförderung erforderlich. Teilweise wird die in der VwV-StVO genannte Frist von 48 Werktagsstunden im Rahmen des Anhörverfahrens aus nicht genannten Gründen hochgesetzt.

Wenn der Genehmigungsinhaber (Transporteur) aus Gründen kurzfristiger Terminvorgaben oder einer Dringlichkeitsbestätigung seiner Auftraggeber eine Unterschreitung der Vorlaufzeiten beantragt, werden diese von Polizeidienststellen regelmäßig nicht akzeptiert.

Zieht eine Dienststelle die Zusage der Begleitung zurück, ist die Begleitung neu zu beantragen. Der Transport inkl. der werthaltigen Ladung kann damit bis zum Ablauf der neuen Frist nicht durchgeführt werden. Die damit verbundenen teilweise massiven Auswirkungen auf Kosten und Termine sind für den (Bau-) Unternehmer nicht weiter tragbar.

Es muss in begründeten Einzelfällen die Möglichkeit geben, dass die Frist für die Voranmeldung entfällt, jedenfalls aber verkürzt werden kann.

Aufgrund unterschiedlicher Zuständigkeitsbereiche wird die Umsetzung der polizeilichen Begleitung häufig durch die Einbeziehung von mehreren verschiedenen Polizeistellen verkompliziert. Ferner ist die Anmeldung einer polizeilichen Begleitung erst möglich, wenn dieser eine gültige Genehmigung vorliegt, was regelmäßig zu unnötigen Zeitverzögerungen führt.

Darüber hinaus entstehen teilweise zu Transportbeginn (Übernahme) oder Übergabe eines Transportes an eine andere Polizeidienststelle Komplikationen. Bei jeder Übernahme oder Übergabe werden von den jeweiligen Dienststellen alle Parameter kontrolliert, obwohl dies bei 100-Tonnen-Transporten durch Vorlage eines entsprechenden Gutachtens entfallen kann. Dies ist im Hinblick auf die Lenk- und Ruhezeiten problematisch, da die für 22 Uhr geplante Abfahrtszeit sich entsprechend nach hinten verschiebt und in diesem Zusammenhang bereits unverschuldete Auflagenverstöße seitens des Transporteurs entstanden sind.

Lösungsvorschlag:

Der Bundesgesetzgeber muss umgehend mit der Umsetzung der Straßentransport-Begleitungs-Verordnung beginnen.

Es ist zeitnah eine bundeseinheitliche Regelung der Transportbegleitung (entweder einheitlich nur Polizei oder nur private Begleitfirmen) zu erarbeiten und bundesweit vorzuschreiben.

Bis zur Umsetzung der Begleitung durch Beliehene müssen die Voranmeldefristen auf 24 Stunden verkürzt werden. Unterschreitungen müssen in begründeten Einzelfällen möglich sein. Eine Voranmeldung mit Genehmigungsentwurf muss erlaubt sein.

Mehrfache Abnahmekontrollen der Polizei vor Fahrtantritt oder bei Übergabe an andere Zuständigkeitsbereiche müssen unterbunden werden. Die Vorlage eines entsprechenden Gutachtens oder Feststellungen durch den Transportdurchführenden müssen ausreichen. Großraum- und Schwertransporte dürfen nicht schlechter behandelt werden als andere Transportarten.

Die Erreichbarkeit der Polizeidienststellen zur Voranmeldung der Transportbegleitung muss telefonisch und schriftlich zu den üblichen Dienstzeiten (Montag bis Freitag von 8 bis 17 Uhr) möglich sein. Gegebenenfalls sind entsprechende Lagezentren oder zentrale Meldestellen einzurichten.

12.

Verbesserung unverzichtbarer Infrastruktur

Status quo:

Die vielfach marode Verkehrsinfrastruktur, insbesondere im Brückenbereich, stellt eine wesentliche Behinderung für Großraum- und Schwertransporte dar und führt teilweise zu erheblichen Umwegen und unnötigen Zusatzbelastungen von Ausweichstrecken. Die Folge sind schwer kalkulierbare, unnötig lange Transportwege, teils verspätete Lieferungen und

erheblich steigende Transportkosten. Neben der ökonomischen Komponente beinhaltet eine optimierte Wegeführung auch ein hohes Einsparpotenzial von CO₂.

Im Rahmen der föderalen Finanzierungs- und Genehmigungsstruktur wird der „schwarze Peter“ (kommunale Infrastrukturnutzung) oftmals auf Transportstrecken der Nachbarn verschoben, um so eigene Ressourcen zu schonen. Mittlerweile werden auch zusätzlich zu den derzeitigen Genehmigungsgebühren sogenannte Sondernutzungsgebühren erhoben (zum Beispiel in Lüdenscheid).

Lösungsvorschlag:

Wir fordern, dass bundesweite Korridore oder Transportstrecken für den Großraum- und Schwerverkehr ausgewiesen und diese digital den Antragstellern zur Verfügung gestellt werden.

Die unverzichtbare Verkehrsinfrastruktur an diesen bundesweiten Korridoren („Positivstrecken“) muss vorausschauend mit höchster Priorität begutachtet, instandgehalten und gegebenenfalls neu errichtet werden.

13.

Ganzheitliche Bearbeitung und Einführung von Rechtsvorschriften für Großraum- und Schwertransporte

Status quo:

In den letzten Jahren haben Vorschriften, die einen erheblichen Mehraufwand für den Großraum- und Schwertransport bedeuten, deutlich zugenommen. Gleichzeitig blieben Änderungen, die einen Bürokratieabbau oder die Standardisierung im Sinne schlanker und praktikabler Rahmenbedingungen und Verfahren für sichere und zügige Transporte bedeutet hätten, auf der Strecke. So wurde die Verwaltungsvorschrift zur StVO Mitte November 2021 geändert, ohne jedoch mit einer Aktualisierung der Richtlinien zum Großraum- und Schwertransport 2013 als begleitenden Richtlinien zu beginnen.

Es ist zwingend und zeitnah notwendig, alle in Bezug auf den Großraum- und Schwertransport vorhandenen Vorschriften in einer Arbeitsgruppe, bestehend aus den entsprechenden Behörden und den zuständigen Fachverbänden, auf Praktikabilität und Sinnhaftigkeit hin zu überarbeiten.

Lösungsvorschlag:

- Die Richtlinien zum Großraum- und Schwertransport 2013 sollten an die VwV-StVO 2021 angepasst werden.
- Die Änderungen der VwV-StVO 2017 sollten in die neuen Richtlinien Großraum- und Schwertransport eingearbeitet werden.
- Die im Jahr 2020 vom VEMAGS®-Antragsrelease einseitig vorgenommenen Änderungen sollten in die Richtlinien Großraum- und Schwertransport eingearbeitet werden.
- Es sollte eine neue Regelung für Konvoi-Fahrten (Einsparung von BF 3-Fahrzeugen) erarbeitet werden.
- Es sollte eine einvernehmliche Lösung für die Gebührenerhebungen zwischen Verwaltung und Wirtschaft erarbeitet werden.
- Die seit vier Jahren in Arbeit befindliche neue Straßen-Transportbegleitungs-Verordnung (StTbV) sollte umgehend eingeführt und umgesetzt werden.

IMPRESSUM

Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e.V.

Kurfürstenstraße 129, 10785 Berlin

Dirk Siewert, Leiter Tiefbau und Baumaschinentechnik

Tel. +49 30 21286-243 / E-Mail: dirk.siewert@bauindustrie.de

www.bauindustrie.de

in Zusammenarbeit mit

Bauindustrieverband Hessen-Thüringen e.V.

Abraham-Lincoln-Straße 30, 65189 Wiesbaden

Dr. Burkhard Siebert, Hauptgeschäftsführer

Tel. +49 611 974750 / E-Mail: siebert@bauindustrie-mitte.de

www.bauindustrie-mitte.de

Januar 2022

Titelbild: © BAUER AG