

Dr. Thomas Rackow  
Unternehmensverband Logistik  
Schleswig-Holstein e.V.  
Amtsgericht Kiel  
VR 2160 KI  
Präsident: Peter Boyens,  
Vizepräsident: Michael Gröning,  
Geschäftsführer: Dr. Thomas Rackow

Ilssahl 1  
24536 Neumünster  
Mail: [s.hink@svg-sh.de](mailto:s.hink@svg-sh.de)  
Tel: 04321 300914  
Fax: 04321 300915

**Von:** Svenja Hink [<mailto:S.Hink@svg-sh.de>]  
**Gesendet:** Donnerstag, 17. März 2016 15:20  
**e-mail an:** Wirtschaftsausschuss (Landtagsverwaltung SH)

**Schriftliche Anhörung des Wirtschaftsausschusses zum Thema Keine Zentralisierung der Erlaubnis- und Genehmigungsbehörde für Großraum- und Schwerverkehre**

Sehr geehrter Herr Wagner,

der Unternehmensverband Logistik Schleswig-Holstein e.V. (UVL) gibt als Dachorganisation der Logistikunternehmen in Schleswig-Holstein für seine Mitgliedsorganisation, dem Verband für Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung e.V. (VGL), zur schriftlichen Anhörung des Wirtschaftsausschusses zum Thema

„Keine Zentralisierung der Erlaubnis- und Genehmigungsbehörde für Großraum- und Schwerverkehre“

Drucksache 18/3408

nachfolgende Stellungnahme ab:

Folgende Kernaussagen können aus Sicht des UVL zur oben genannten Drucksache getroffen werden:

- Der UVL kann einer Zentralisierung der Genehmigungsverfahren nur zustimmen, wenn die Verfahren zukünftig messbar beschleunigt und vereinfacht werden.
- Der Personalbestand des LBV muss so ausgestattet sein, dass die steigende Anzahl der Anträge (ca. 44.000) schneller und einfacher wie bisher bearbeitet werden und die Erreichbarkeit des entsprechenden Personals sichergestellt wird.
- Um die Vielzahl der Anträge (ca. 44.000/a) bearbeiten zu können, schlagen wir zwei differenzierte Wege vor. Anträge, bei denen die Transporte von oder nach und innerhalb von Schleswig-Holstein durchzuführen sind, sollten vom LBV bearbeitet werden. Anträge, bei denen der Transport außerhalb Schleswig-Holsteins beginnt und endet, sollten nach wie vor von den Straßenverkehrsbehörden bearbeitet werden. Durch diese Lösung könnten partiell bestehende Strukturen verbunden mit einer geringeren Personalsaufstockung seitens des LBV erhalten bleiben. Eine strikte Trennung bei der Bearbeitung von Genehmigungsverfahren beding zudem, dass Schnittmengen wegfallen und damit Doppelarbeit vermieden werden kann. Insgesamt erhoffen wir uns dadurch eine Beschleunigung der Genehmigungsverfahren. (Punkt 4 der Stellungnahme)
- Eine Typisierung der Fahrzeuge ist voranzutreiben (Flottengenehmigung).
- Dauerausnahmegenehmigungen sind vermehrt zu erteilen.

- Der Ermessensspielraum seitens der Behörden muss so ausgestaltet sein, dass schleswig-holsteinischen Unternehmen keine Nachteile gegenüber Unternehmen aus anderen (Bundes) Ländern entstehen.
- Der Landesbetrieb gibt Hilfestellung bei Anträgen, die andere Bundesländer tangieren. Bei Problemen ist der LBV Ansprechpartner und setzt sich mit der entsprechenden Behörde des jeweiligen Bundeslandes in Verbindung.
- Die Annahme des „schwierigsten Falls“ im Antragsverfahren, um die Anzahl der Anträge zu reduzieren; auch auf die Gefahr hin, dass dann Begleitung angeordnet werden kann, wird ebenfalls zur Beschleunigung und Vereinfachung der Verfahren führen.
- Ein Fachgremium bestehend aus allen am Transport von GST beteiligten Partnern (insb. Verladende Industrie und Spediteure) sollte auf Landesebene initiiert werden, um letztendlich auch die Ergebnisse einer möglichen Reform überprüfen und bewerten zu können.

Eine detaillierte Stellungnahme entnehmen Sie bitte der beigefügten Anlage.

Mit freundlichen Grüßen aus dem Haus der Logistik

Dr. Thomas Rackow



*Unternehmensverband Logistik  
Schleswig-Holstein e.V.  
Amtsgericht Kiel  
VR 2160 KI  
Präsident: Peter Boyens,  
Vizepräsident: Michael Gröning,  
Geschäftsführer: Dr. Thomas Rackow*

*Ilssahl 1  
24536 Neumünster  
Mail: [s.hink@svg-sh.de](mailto:s.hink@svg-sh.de)  
Tel: 04321 300914  
Fax: 04321 300915*

## Eckpunkte zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für Großraum- und Schwertransporte

*Stand: 15.03.2016*

### Hintergrund

Deutschlandweit sind etwa 600 Unternehmen mit rund 20.000 Mitarbeitern im Bereich Großraum- und Schwertransporte (GST) tätig. Die Branche erwirtschaftet einen Jahresumsatz von ca. 1,5 Mrd. Euro. Nach Schätzungen der Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK) wird allein durch das wertschöpfungsintensive Schwerguthandling ein Umsatz von über 150 Mrd. Euro in Deutschland ermöglicht, wovon der größte Teil im Export erzielt wird<sup>1</sup>.

Alleine in Schleswig-Holstein werden im Jahr 44.000 Anträge zur Durchführung von GST gestellt.

Die GST betreffen sowohl den Containerumschlag (durch Flatrack- und Open-Top Container-Transporte) als auch den konventionellen Transport. Die Wertschöpfung beim Umschlag von schweren und großvolumigen Stückgütern ist um ein Vielfaches höher als im Standard-Containerumschlag. Auch die Beschäftigungswirkung ist beim konventionellen Stückgutumschlag mit 6,23 Arbeitsplätzen auf 1.000 Tonnen am höchsten<sup>2</sup>. Diese Verkehre haben daher eine überproportionale Bedeutung für Wirtschaft und Arbeit. Außerdem steigt die Attraktivität eines Hafens auch für Containerlinien, da Schwergut- und Projektladungen eine gute und lukrative Ergänzung zur Standard-Containerladung darstellen.

Seit geraumer Zeit gewinnen die GST, bedingt durch die Energiewende zusätzlich an Bedeutung. Besonders im Norden Deutschlands, an Nord- und Ostsee, wo sich die Windkraft kontinuierlich weiterentwickelt, ist eine intakte Infrastruktur für den Transport eine unverzichtbare Voraussetzung. Anlagen müssen termingerecht geliefert, gewartet und ersetzt werden. Dem müssen sich die Genehmigungsverfahren entsprechend anpassen.

### Besonderheiten bei Großraum- und Schwertransporten

**Genehmigungsverfahren:** In der Regel werden für GST Fahrzeuge eingesetzt, die nicht den Vorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungs-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 StVO erforderlich. Der Erlaubnisbescheid legt den Fahrweg des GST fest. Daneben können weitere Bedingungen und Auflagen (Festlegung der Fahrzeit auf bestimmte Tageszeiten und Wochentage, zulässige Höchstgeschwindigkeiten, Begleitung des Transports durch private Sicherungsfahrzeuge oder die Polizei usw.) festgelegt werden. Zuständig für das Genehmigungsverfahren ist diejenige Straßenverkehrsbehörde, in deren Zuständigkeitsbereich der erlaubnispflichtige Transport beginnt oder endet. Der Antragsteller hat aber auch die Wahlmöglichkeit, bei der für seinen Firmensitz oder für den Sitz seiner Niederlassung örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörde einen Antrag zu stellen. Das Verfahren wird überwiegend im Rahmen des bundesweiten, internetbasierten Antrags- und Bearbeitungssystems VEMAGS abgewickelt.

<sup>1</sup> Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK) e.V.

<sup>2</sup> Planco (2008). Zum Vergleich: Container 1,22 und Massengut 0,82 Beschäftigte/ 1.000 t

**Infrastruktur:** Entscheidender Faktor für die Genehmigung von GST auf bestimmten Fahrtwegen sind die Brückenbauwerke. Werden Schwertransporte auf einzelnen Abschnitten eines gewünschten Fahrtweges nicht oder nur mit Auflagen zugelassen, erfolgt dies oft wegen Brückenbauwerken, die nicht ausreichend widerstandsfähig gegen die Belastungen aus dem Schwertransport sind oder die nicht über ausreichende Durchfahrtshöhen – oder breiten verfügen. Darüber hinaus stellen Baustellenaktivitäten eine zusätzliche Einschränkung für GST dar. Erfahrungen aus der Sanierung der Rader Hochbrücke haben gezeigt, welche Bedeutung einer intakten Infrastruktur bei der Durchführung von GST zukommt. In solchen Fällen müssen Genehmigungen schnell und unkompliziert auf definierte Ausweichstrecken für einen längeren Zeitraum umgeschrieben werden.

Dem Verkehrsinvestitionsbericht des BMVBS ist zu entnehmen, dass sich trotz zusätzlicher Mittel aus den Konjunkturpaketen der Zustand von Brücken auf Autobahnen und Bundesstraßen in Deutschland kaum verbessert hat. Fast die Hälfte der Brücken ist nach wie vor nur in einem ausreichenden bis ungenügenden Zustand und müsste kurzfristig instand gesetzt werden. Der Anteil an Brückenbauwerken (bezogen auf die Brückenfläche) mit dringendem Handlungsbedarf liegt danach bei rund 15%. Nichts anderes dürfte für Schleswig-Holstein gelten.

Da Planungs-, Genehmigungs- und Widerspruchsverfahren in Deutschland zu kompliziert und zu lange sind, sollte bereits jetzt zumindest mit den Planungen für einen Neubau der Rader Hochbrücke begonnen werden. Gutachten gehen davon aus, dass die Brücke für den allgemeinen Verkehr noch 11 Jahre hält. Schon jetzt gibt es Einschränkungen für GST (60 km/h und 84t). Es ist damit zu rechnen, dass es trotz umfangreicher Sanierungsarbeiten mittelfristig zu erneuten Problemen im Bereich des gesamten Wirtschaftsverkehrs kommen wird. Alleine die Planungen werden 8 und der Bau der Brücke dann nochmals 4 Jahre in Anspruch nehmen!

### **Situation in Schleswig-Holstein: Erhebliche Engpässe im Straßennetz und Dauerbaustellen**

Aufgrund der regelhaften Belastungsgrenzen der bundesweiten Verkehrsinfrastruktur, einer seit geraumer Zeit stattfindenden „Ablastung“ von Brückenbauwerken und Sanierungsarbeiten (z.B. Rader Hochbrücke, Rendsburger Kanaltunnel, Leverkusener Brücke), Dauerbaustellen (z.B. A1/A7) sowie Verzögerungen im Zuge der Beteiligungs- und Genehmigungsverfahren (z.B. A20) ist die Situation für GST auch in Schleswig-Holstein problematisch, aufgrund der vielen Exporte für die Häfen und den Wirtschaftsstandort Schleswig-Holstein aber von besonderer Bedeutung.

- Sowohl von Seiten der Logistik- und Transportwirtschaft als auch von Seiten der Hersteller (Anlagenteile, Transformatoren, Pressen, Turbinen, Baumaschinen usw.) werden aufgrund der schwierigen Erreichbarkeit der Zielorte und wegen Verzögerungen im Rahmen der Genehmigungen mittlerweile Empfehlungen für eine Verladung von Großkomponenten über andere Wege ausgesprochen. Nach einer Umfrage des Verbandes Deutscher Maschinen- und Anlagenbauer (VDMA) in 2015 beklagen 40% der Unternehmen die langen Antragsfristen für Ausnahmegenehmigungen. 20 % der Unternehmen wollen wegen der Antragsdauer und der maroden Infrastruktur ihren Standort ins Ausland verlagern.
- Baustellenaktivitäten sind unvermeidbar, stellen aber eine zusätzliche Einschränkung für GST dar.

## **Forderungen und Lösungsansätze**

1. **Baustellenkoordinierung erweitern:** Die Koordinierung von Baustellen in Schleswig-Holstein und dem Umland funktioniert grundsätzlich gut und kundengerecht; die laufende Optimierung der Baustellenkoordinierung durch die hiermit befassten Dienststellen ist positiv zu bewerten. Eine Weiterentwicklung, auch unter dem Gesichtspunkt einer frühzeitigen Prüfung von Ausweichstrecken für die GST bei Großbaustellen auf Bundesautobahnen sollte dennoch forciert werden. Die geplanten Baumaßnahmen sollten unter Berücksichtigung der besonderen Anforderungen der Schwerguttransporte stets so terminiert werden, dass immer eine Streckenabfolge für diese Verkehre zur Verfügung steht. Dabei sollten den Unternehmen im Vorfeld von Baumaßnahmen, wie zum Beispiel der A7, auch Wege im nachgeordneten Straßennetz je nach Abmessungen und Gewichten aufgezeigt werden. Es ist zu prüfen, ob sich hier die Fahrzeugkombinationen nach Achsfolge und -symmetrie in verschiedenen Gruppen zusammenfassen lassen. Grundsätzlich ist unter Einbeziehung der Organisationen der Wirtschaft die Frage zu klären, wie die relevanten Informationen bundesweit und frühzeitig an die Logistikwirtschaft herangetragen werden können.
2. **Großraum- und Schwertransporte bei Infrastrukturausbau und -sanierung berücksichtigen:** Bei anstehenden Brückensanierungen und Brückenneubauten ist bei der Auswahl der anzusetzenden Lastmodelle die Relevanz von Großraum- und Schwertransporten angemessen zu berücksichtigen.
3. **VEMAGS anforderungsgerecht weiterentwickeln:** VEMAGS ist eine kundenorientierte bundesweite Internetplattform, die alle am Genehmigungsprozess Beteiligten bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben unterstützt. Eine automatisierte Prüfung der Fahrtwege ist jedoch auf der Basis von VEMAGS nicht möglich. Hier wäre anzustreben, dass mit einer GIS-basierten Fahrtwegbeschreibung in VEMAGS die Streckendaten direkt in die Prüfsysteme der Straßenbaubehörden übernommen werden können. Schleswig-Holstein sollte auf eine zeitnahe Inbetriebnahme der Module „Statik“ und „Integrationsnetz Straße“ hinwirken.

Nicht zielführend ist die Tatsache, dass die Genehmigungsbescheide immer mehr an Umfang gewinnen, da immer mehr Textbausteine in den Bescheid eingebaut werden, die für den jeweiligen Antrag nicht benötigt werden. So wird ein Bescheid, der bei der Einführung von VEMAGS ca. 5 Seiten lang war, heute teilweise 8-9 Seiten lang. Eine Reduzierung auf das notwendige Maß mit den entsprechenden Angaben wäre hier anzustreben.

4. **Genehmigungspraxis kundenorientiert weiterentwickeln:** Die Genehmigung von GST sollte grundsätzlich schnell und unbürokratisch auf der Basis bundeseinheitlicher Regeln erfolgen. Anreizkompatible Strukturen bezüglich der Gebührenpolitik sollten darüber hinaus geschaffen werden, damit die Bearbeitungsdauer völlig unabhängig von der Frage ist, wo der Antrag letztlich gestellt wurde. Anträge auf Dringlichkeit sollten kundenorientiert und unbürokratisch bearbeitet werden, zumal

generelle Aufträge und Exportgeschäfte nicht selten über – zeitlich beschränkte – Akkreditive abgewickelt werden, die ein schnelles und flexibles Handeln unverzichtbar machen. Insgesamt sollten die Rahmenbedingungen für eine zügige Genehmigungspraxis auch in Schleswig-Holstein (angemessene Personalausstattung beim LBV, wenn nicht, wie in Punkt 5 beschreiben, durch private Unternehmen unterstützt; Zielvorgaben für telefonische Erreichbarkeit mit Einrichtung einer GST-Hotline usw.) weiter verbessert werden.

Eine Konzentration der Genehmigungsverfahren auf den Landesbetrieb kann positive Effekte im Rahmen der Beschleunigung und der Vereinfachung der Antragsbearbeitung bringen, da die „Zwischeninstanzen“ wegfallen. Voraussetzung hierfür ist aber, dass der LBV personell ausreichend ausgestattet wird.

Da beim LBV SH sämtliche für die Genehmigung von GST- Strecken erforderlichen Daten, wie Baustellen und Brückendaten vorliegen, wäre eine Entscheidung aus einer Hand sinnvoll. Zudem kann auf Veränderungen im Streckennetz hinsichtlich von Baustellen und Brückenbeschränkungen schneller reagiert werden. Weiterhin liegen zumindest von den Unternehmen in SH die fahrzeugbezogenen Daten beim LBV SH vor, da dort auch die fahrzeugbezogenen Genehmigungen erteilt werden.

Der Informationsfluss von rechtlichen oder praktischen Änderungen im GST- verfahren, wäre durch eine zentrale Genehmigungsbehörde ebenfalls verkürzt, da der LBV SH in allen Arbeitsgruppen auf Bund-Länder-Ebene zu Fragen des GST- Verfahrens eingebunden ist.

Ebenso ist die Qualität der einzureichenden Anträge für die Bearbeitungsdauer von entscheidender Bedeutung. Hierzu sollte neben der erweiterten Dienstleistung des LBV SH den antragstellenden Unternehmen über eine private und fachkundige Institution Hilfestellung angeboten werden.

Eine prognostizierten zeitlichen Verbesserung und eine mit einer Zentralisierung verbundenen, einheitlichen Rechtsanwendung sollte sich in Zukunft an derjenigen Straßenverkehrsbehörde orientieren, die in der Vergangenheit am kundenfreundlichsten agiert hat.

*Um die Vielzahl der Anträge bearbeiten zu können, ist ebenfalls ein zweigliedriges System in Form einer Aufgabenteilung zwischen dem LVB und den Straßenverkehrsbehörden vorstellbar. Anträge, bei denen die Transporte von oder nach und innerhalb von Schleswig-Holstein durchzuführen sind, könnten vom LBV bearbeitet werden, da der LBV bei diesen Verfahren schon jetzt involviert ist. Diese Aufgabe könnte dann durch eine entsprechende „moderate“ Personalaufstockung seitens des LBV realisiert werden.*

*Anträge, bei denen der Transport außerhalb Schleswig-Holsteins beginnt und endet, könnten nach wie vor von den Straßenverkehrsbehörden bearbeitet werden. Durch diese Lösung könnte die Struktur der Straßenverkehrsbehörden als Genehmigungsinstanz erhalten bleiben. Eine strikte Trennung bei der Bearbeitung von Genehmigungsverfahren bedingt zudem, dass Schnittmengen wegfallen und damit Doppelarbeit vermieden werden kann. Insgesamt erhoffen wir uns dadurch eine Beschleunigung der Genehmigungsverfahren.*

Ein effizienter Umgang mit den Ressourcen der Genehmigungs- bzw. Zustimmungsbehörden ist auch aus Sicht der gesamten Wirtschaft anzustreben.

Es wird sich daher „messbar“ zeigen, ob durch die von der Landesregierung angestrebte neue Struktur die Verfahren beschleunigt und vereinfacht werden können.

Sollte das nach Einführung nicht der Fall sein, müssen unverzüglich neue Lösungsansätze gefunden werden.

## 5. Verfahrensbeschleunigung:

Die Bearbeitungszeit der Genehmigungen, die in der Regel 2 Wochen und länger dauert, hat für Wirtschaftsbetriebe, gerade in der Industrie, negative Auswirkungen. Hier sind klare Tendenzen zu erkennen, dass Betriebe in anderen Bundesländern oder wie bereits dargelegt im Ausland nach Alternativen suchen.

Eine weitere Möglichkeit der Verfahrensbeschleunigung bietet sich daher über das Modell des „Beliehenen Unternehmers“, bei dem der Staat die Rahmenbedingungen setzt, private Unternehmen unter Einhaltung der technischen Anforderungen und rechtlichen Bestimmungen Hilfestellung bei der Antragstellung leisten. Dieses könnte durch akkreditierte Ingenieurbüros oder andere Organisationen, wie die Straßenverkehrsgenossenschaft in Schleswig-Holstein (SVG), erfolgen (siehe auch Punkt 4).

Diese Möglichkeit würde die Verfahren beschleunigen und die Kosten bei den zuständigen Behörden und der Logistikbranche minimieren.

Diese Organisationen könnten auch für die Ladungssicherung und die Begleitung von GST zuständig sein, so dass auch die Polizei personell entlastet würde.

Niedersachsen hat hierfür ein neues Modell entwickelt, bei dem die bereits angesprochenen „Beliehenen Unternehmen“ oder geeignete Privatpersonen von der Polizei ausgebildet werden und nach ihrer offiziellen Bestellung eingeschränkte hoheitliche Befugnisse erhalten. Auch in Hessen denkt man im politischen Raum über eine private Begleitung nach.

Im Zusammenhang mit den Genehmigungsverfahren ist es zudem unabdingbar ein Positivnetz für Schwerlasttransporte zu entwickeln, welches sich an den Parametern Höhe, Länge, Breite und Gewicht orientiert. Je nach Parameter können demnach Genehmigungsbehörde und Antragsteller unmittelbar feststellen, welche Strecken für den Transport in Frage kommen, ohne dass es einer intensiven Prüfung bedarf.

Sinnvoll in diesem Zusammenhang ist es auch durch eine Typisierung von Fahrzeugen „Flottengenehmigungen“ und Dauergenehmigungen zu erteilen.

## 6. Genehmigungen zeitlich ausdehnen

Genehmigungen für GST werden momentan in zu kurzen Zeitabständen ausgestellt.

Diese Verfahrensweise lässt kaum Spielraum flexibel und zeitnah zu reagieren. Das gilt in erster Linie für den Auftraggeber; aber auch für den Spediteur. Notwendige „Ad-hoc“ Transporte sind dabei kaum zu realisieren.

Dass die Anzahl der zu bearbeitenden Genehmigungsanträge stark gestiegen ist, liegt hauptsächlich daran, dass die Laufzeiten so stark verkürzt wurden, dass heute pro Jahr, für ein und dieselbe Fahrt, Genehmigungen nur über die Zeit von 4 Wochen oder bis zu 3 Monaten erteilt werden, statt wie bisher für ein Jahr!

Sinnvoll sind daher zeitlich längere Genehmigungen (z.B. Jahresgenehmigungen), zumindest für fest definierte Strecken und für gleiche Fahrzeugeinheiten mit den gleichen zu transportierenden Gütern. Sollte sich an der Streckenführung eine Änderung ergeben, könnte die zuständige Behörde dies im Internet einstellen unter Angabe von Alternativstrecken.

Nach Angaben des LBV SH werden nach wie vor Dauererlaubnisse beantragt, die auch in der Regel in SH für ein Jahr erteilt werden. Auch die Anzahl der Dauererlaubnisse steigt kontinuierlich an. Dieser Prozess sollte noch weiter vorangetrieben werden.

## **7. Sperrzeiten noch weiter reduzieren**

In der VwV-StVO zu § 29 Absatz 3, Abschnitt VI und zu § 46 Absatz 1 Nr. 5 Abschnitt IV ist geregelt, dass im Erlaubnis-/Ausnahmegenehmigungsbescheid erforderlichenfalls auch die Fahrzeit festgelegt ist. Das Land Niedersachsen hat durch seinen Erlass vom 22.06.2012 die Möglichkeit geschaffen, unter Berücksichtigung der Verkehrslage des allgemein zum Straßenverkehr zugelassenen Fahrzeugverkehrs auch den Interessen von GST hinreichend Rechnung zu tragen, die zudem der Entzerrung dieser zunehmenden Transporte dienen.

Die Landesregierung Schleswig-Holsteins ist in dieser Legislaturperiode dem Beispiel aus Niedersachsen gefolgt und auf die Forderungen des UVL eingegangen und hat die Fahrtzeiten entsprechend ausgedehnt

Eine weitere Ausdehnung der Fahrtzeiten wäre zu überprüfen.

Diese Regelung würde der Wirtschaft im Land Schleswig-Holstein weiterhelfen. Da aber immer noch zu viel Polizeibegleitung von den Behörden vorgeschrieben wird und die Polizei einen massiven Personalmangel, gerade an den Wochenenden hat, können diese Zeiten nur selten genutzt werden. Insofern könnte, wie in Punkt 5 beschrieben, eine Unterstützung durch private Unternehmen sinnvoll sein.

- 8. Anpassung der Anhörungsfreigrenzen ermöglichen:** Eine Anpassung der Anhörungsfreigrenzen auf 44 t zulässiges Fahrzeuggesamtgewicht analog zur 53. AusnahmeVO der StVZO ist vorzusehen. Ebenso wie beim Kombinierten Verkehr sollte auch dem Großraum- und Schwertransport die Möglichkeit eröffnet werden, Transporte mit 44 Tonnen anstatt 40 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht genehmigungsfrei und ohne Auflagen durchführen zu können. Statisch gesehen gibt es keinen Grund einen BF 3 Transport mit Wechselverkehrszeichen und 44t und 6 Achsen von der Genehmigung her schlechter zu stellen, als ein Transport im Rahmen eines Kombinierten Verkehrs mit 5 Achsen, der ohne Genehmigung und Auflagen durchgeführt werden kann. Insofern sollte diese Angelegenheit neu bewertet werden.

## **9. „Abstandsregelungen“ an Brückenbauwerken optimieren**

Auf bestimmten Brückenabschnitten ist es von der Genehmigungspraxis erforderlich ein entsprechendes Begleitfahrzeug für die gesamte Strecke anzufordern, um, u. a., den Sicherheitsabstand von 20 m auf einer Brücke von 20-50m Länge zu gewährleisten, zumal das bereits bestehende rechtliche Regelungen vorsehen.

Erfreulich ist es, dass nach Gesprächen mit dem LBV-SH, dieser eine Überprüfung der Randbedingungen in derartigen Fällen durchführt mit dem Ziel, ggf. auf die Anordnung dieser Auflage zu verzichten.



- 10. Runden Tisch GST in Schleswig-Holstein intensivieren:** In Schleswig-Holstein sollte für alle am Genehmigungsverfahren beteiligten Institutionen und Behörden (Straßenbaulastträger (LBV S-H)), Genehmigungsbehörde, Landespolizei, Organisationen der Wirtschaft) ein Runder Tisch etabliert beziehungsweise bestehende „Gesprächsrunden“ konzentriert und intensiviert werden, um gemeinsam Ansatzpunkte für eine anforderungsgerechte Abwicklung der GST zu diskutieren. Dazu gehören auch temporäre technische Lösungen zum Erhalt der Tragfähigkeit von Brückenbauwerken, sofern dies aufgrund der Beschaffenheit der Bauwerke möglich ist. Zudem kann von diesem Gremium aus eine Bewertung einer möglichen Umstrukturierung hinsichtlich einer angestrebten Beschleunigung und Flexibilisierung der Antragsverfahren vorgenommen werden.
- 11. Durchläuferregelung für alle Bundesländer initiieren:** Das Bundesland Niedersachsen hat für Transitverkehre auf Bundesautobahnen, die bestimmte Abmessungen und Gewichte (Transportgewicht max. 60t, Achslast max. 12t, Transportlänge max. 30m, Transportbreite max. 3m, Transporthöhe max. 4,30m) nicht überschreiten, eine generelle Zustimmung erteilt, sofern es sich um Einzelfahrten handelt und bestimmte Auflagen berücksichtigt werden. Toleranzen, zum Beispiel bei den Abständen der Achsen, müssen zudem definiert und in die § 70 beziehungsweise § 29 Genehmigung aufgenommen werden. Eine Anhörung für das untergeordnete Straßennetz ist hier lediglich an den Start- und Zielorten vorzunehmen. Schleswig-Holstein könnte im entsprechenden Bund-Länder-Fachausschuss eine analoge Regelung für alle Bundesländer initiieren.

gez. T.Rackow