

Bundesverband Schwertransporte und Kranarbeiten e.V.



BSK e.V., Breitenbachstraße 1, 60487 Frankfurt am Main

An
Claus Christian Claussen
Vorsitzender des Wirtschafts- und
Digitalisierungsausschusses
des Schleswig-Holsteinischen Landtags
Landeshaus
Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

NUR per E-Mail

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 20/2962

Breitenbachstraße 1
60487 Frankfurt am Main
www.bsk-ffm.de

Helmut Schgeiner
+49 69 2991418-50
schgeiner@bsk-ffm.de

GESCHÄFTSFÜHRER

21. März 2024

Anhörung zu

- **Schnellere Verfahren für Schwerlasttransporte**
- **Optimierung von Erlaubnis- und Genehmigungsverfahren für Großraum- und Schwertransporte**

Sehr geehrter Herr Claussen,

wir bedanken uns für die Anfrage einer schriftlichen Stellungnahme zu folgenden Anträgen:

Schnellere Verfahren für Schwerlasttransporte

Antrag der Fraktion der SPD Drucksache 20/1712

Optimierung von Erlaubnis- und Genehmigungsverfahren für Großraum- und Schwertransporte

Alternativantrag der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Drucksache 20/1827

Gerne nehmen wir hierzu Stellung.

Vorab noch etwas Grundsätzliches:

Das Verfahren für Antrag, Anhörung, Erlaubnis und Genehmigung von Großraum- und Schwertransporten wird aktuell intensiv zwischen Bund und Ländern sowie der Branche diskutiert. Der grundsätzliche Bedarf an Verbesserungen wurde bereits durch folgende Positionspapiere der Branche adressiert:

- Forderungskatalog „Großraum- und Schwertransporte auch in Zukunft ermöglichen!“ des Competence Center Schwergut (CCS) vom 05.03.2023
siehe Anlage.
- Positionspapier „Verbesserte Bedingungen für Großraum- und Schwertransporte zur Sicherung des Wirtschaftsstandortes Deutschland und für den Umbau zu einer klimaneutralen Wirtschaft“ der Verbändeinitiative Großraum- und Schwertransporte (VI GST) vom 20.06.2023
siehe Anlage.

An den grundsätzlichen Positionen der Schwergutlogistik wie auch der betroffenen Branchen hat sich seit dem Erscheinen der vorgenannten Papiere nichts geändert. Im Nachfolgenden gehen wir daher nicht nochmals auf die Positionen ein.



Ergänzend nehmen wir zu den einzelnen Punkten der Anträge Stellung wie folgt:

Zu:

Schnellere Verfahren für Schwerlasttransporte

Antrag der Fraktion der SPD

1. ein zusammenhängendes Streckennetz in Schleswig-Holstein auszuweisen, auf dem bestimmte Groß- und Schwerlasttransporte im Sinne des § 29 Abs. 3 StVO als genehmigt gelten (Erlaubnisfiktion) oder auf dem unverzüglich eine Erlaubnis digital durch die zuständige Behörde zu erteilen ist (Prinzip des vorbestimmten erlaubnisfähigen Streckennetzes). Hierbei sind die sonstigen Träger der Straßenbaulast gemäß der §§ 11-13 StrWG SH sowie die Autobahn GmbH einzubinden;

Bewertung:

Zustimmung.

2. eine digitale Plattform zu errichten, die das Streckennetz mit den entsprechenden verfahrensrelevanten Funktionen für die Antragsteller bereitstellt und darauf zu achten, dass eine Einbindung der digitalen Plattform in das von VEMAGS verwandten System möglich ist;

Bewertung:

Die Verwendung einer digitalen Plattform nach o.a. Kriterien wird klar unterstützt mit der Maßgabe, dass diese bundeseinheitliche Anwendung findet. Länderindividuelle Insellösungen führen letztendlich zu Bürokratieauf- und nicht -abbau. Die Definition der geforderten „verfahrensrelevanten Funktionen für die Antragsteller“ sollte zwingend auch mit den Branchenverbänden abgestimmt werden, also den mandatierten Repräsentanten der Antragsteller. Diese Festlegungen ausschließlich aus Sicht der Verwaltung zu definieren, geht mit Sicherheit an den Bedürfnissen der Praxis und somit an den Antragstellern vorbei.

Zu VEMAGS:

Eine Plattform wie VEMAGS trägt zweifelsohne zur Vereinfachung der Abwicklung des Antrags- und Genehmigungsprozesses bei und wird von uns grundsätzlich als sinnvolles Instrument zur Verfahrensvereinfachung wie auch –beschleunigung angesehen. Allerdings ist VEMAGS in technischer Hinsicht sehr in die Jahre gekommen.

Zum Vergleich: im Jahr 2008 ging VEMAGS erstmalig operativ in Betrieb, zeitgleich mit dem Erscheinen des ersten iPhone. Wo das iPhone heute technisch steht, ist bekannt. VEMAGS läuft im „Maschinenraum“ aber immer noch mit der technischen Ausstattung aus 2008.

Die technische Leistungsfähigkeit von VEMAGS aus heutiger Sicht ist deshalb vorab von neutraler Stelle zu bewerten. Seitens der Anwender erscheint es unabdingbar, dass VEMAGS nicht nur durch sogenannte Releases gepflegt wird, sondern grundlegend neu aufgestellt wird mit zeitgemäßer technischer IT-Kompetenz.

Noch ein Vergleich: ein betagtes Auto wird durch weitere Spoiler nicht fitter. VEMAGS braucht dringend einen kompletten Modellwechsel; niemand möchte heute als Arbeitsmittel eine digitale Plattform mit H-Kennzeichen nutzen.

Grundsätzlich stellt sich zudem die Frage, ob VEMAGS auch weiterhin unter öffentlicher Regie geführt werden muss oder ob eine Überführung in private Strukturen nicht ein deutliches Mehr an Agilität und zeitgemäßer technischer Ausprägung bringen würde.

3. sich bundesweit für die Anwendung des Prinzips des vorbestimmten erlaubnisfähigen Streckennetzes und dessen Einbindung in das von VEMAGS verwandte System einzusetzen.

Bewertung:

Zustimmung zur Anwendung des Prinzips des vorbestimmten erlaubnisfähigen Streckennetzes. Dies würde zu einer großen Vereinfachung des Verfahrens führen.

Anmerkungen zum technischen Leistungsstand von VEMAGS: siehe vorheriger Punkt.

4. die rechtlich vorgeschriebene Begleitung der Fahrten neben der Polizei auch durch beauftragte Beliehene (BF4 Begleitung oder Hilfspolizei) zuzulassen und hierfür die rechtlichen Voraussetzungen zu schaffen. Die Beauftragung der Beliehenen zu Begleitfahrten soll über die digitale Plattform möglich sein. Ein ggf. erforderliches Vergabeverfahren soll im Vorfeld der Aufnahme von Dritten auf die digitale Plattform erfolgen.

Bewertung:

Zu BF4:

Für den Einsatz von BF4 Begleitung ist zu beachten, dass der ureigene BF4 Einsatzzweck beibehalten und nicht ohne Begründung ausgeweitet wird: die Fahrt vor dem Transportfahrzeug zur Absicherung des entgegenkommenden Verkehrs. Für den weitaus größten Teil der Einsätze von Begleitfahrzeugen ist BF3 rechtskonform und völlig ausreichend. Die Ausbildung von BF4 Fahrpersonal ist um ein vielfaches aufwändiger und damit kostenträchtiger als von BF3 Fahrpersonal. Es ist daher sehr genau darauf zu achten, wo BF4 Begleitung rechtskonform nötig ist und wo nicht.

Eine digitale Abwicklung der Beauftragung der Beliehenen ist zu begrüßen, sollte aber wie alle Regelungen für Großraum- und Schwertransporte bundeseinheitlich erfolgen. Die Digitalisierung von Erlaubnis- und Genehmigungsprozessen darf nicht zu länderindividuellen Insellösungen bzw. Bürokratieaufbau führen.

Zur Hilfspolizei:

Der Hilfspolizist mag sich aus individueller Sicht des Landes Schleswig-Holstein bewährt haben. Aus Sicht der Branche werden jedoch länderindividuelle Sonderlösungen nicht bevorzugt. Mit der Einführung des Transportbegleiters nach StTbV ergibt sich eine gute Gelegenheit für Schleswig-Holstein, sich bundeseinheitlichen Strukturen anzunähern.

Zu:

Optimierung von Erlaubnis- und Genehmigungsverfahren für Großraum- und Schwertransporte
Alternativantrag der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

- Sich bei dem Bundesverkehrsministerium für die Einsetzung der in Aussicht gestellten Ad-hoc-Arbeitsgruppe einzusetzen und diese positiv zu begleiten. Ziel dieser Arbeitsgruppe soll es sein, einen Vorschlag zur Beschleunigung der Entwicklung eines zeitgemäßen, effizienten und bundesweit einheitlichen Ablaufs eines Erlaubnis- und Genehmigungsverfahrens zu erarbeiten, der gleichzeitig eine weitestgehend automatisierte und digitalisierte Bearbeitung der Anträge ermöglicht. Für den Einsatz privater Transportbegleiter sollen einheitliche Ausbildungsstandards entwickelt werden. Darüber hinaus soll die Arbeitsgruppe, die daraus resultierenden Änderungserfordernisse der einschlägigen Regelwerke aufzeigen.

Bewertung:

Die Unterstützung der Bund-Länder-Ad-hoc-Arbeitsgruppe, welche bereits aktiv ist, ist absolut anzuraten. Derzeit sind dort nach unserem Sachstand nur 4 Bundesländer (allerdings ohne Schleswig-Holstein) eingebunden. Die dringend nötigen Veränderungen im Erlaubnis- und Genehmigungsverfahren sind nur im Einklang von Bund, Ländern und Autobahn GmbH zu erreichen. Es ist daher absolut zielführend, wenn sich möglichst viele Länder schon in der Abstimmungsphase aktiv mit einbringen.

Es ist ergänzend auch darauf hinzuweisen, dass der angestrebte „bundesweit einheitliche Ablauf eines Erlaubnis- und Genehmigungsverfahrens“ nicht nur vom überarbeiteten, optimierten Verfahrensablauf abhängt. Mindestens genauso wichtig ist die operative Umsetzung des Verfahrens durch qualifizierte Mitarbeitende in den Erlaubnis- und Genehmigungsbehörden (EGB) wie auch den anzuhörenden Stellen. Bislang stellen wir fest, dass an vielen Dienststellen die Mitarbeitenden nur beiläufig für die Prüfaufgaben bei der Bearbeitung der Anträge eingesetzt werden, oftmals auch ohne direkte Einweisung oder fachspezifische Schulung. Im Ergebnis erhalten die Unternehmen oftmals Bescheide, die sich durch individuelle, zuweilen auch eigenwillige Interpretationen der Vorschriften „auszeichnen“.

Wir stellen fest: Die Schwergutlogistik ist eine hochspezialisierte Sparte der Transportwirtschaft und zeichnet sich durch hohe Professionalisierung aus. Die transportierten Güter stellen oftmals Millionenwerte dar. Es kann daher erwartet werden, dass auf Verwaltungsseite ebenfalls geschulte und gut ausgebildete Profis eingesetzt werden.

Wir regen daher an, auf Verwaltungsseite intern entsprechende Bildungsstrukturen zu etablieren, die sicherstellen, dass die Mitarbeitenden mit den Besonderheiten der Verfahren vertraut sind und somit die Anträge strukturiert und professionell bearbeitet werden.

Zum Transportbegleiter:

Der gemäß Straßenverkehr-Transportbegleitungsverordnung StTbV noch zu entwickelnde Ausbildungsstandard für den Transportbegleiter ist zwar laut Verordnung länderindividuell festzulegen, dennoch ist eine länderübergreifende Gesamtabstimmung für eine bundeseinheitliche Handhabung unabdingbar. Durch die nach StTbV vorgegebene bundesweite Anerkennung der Transportbegleiter-Qualifikation ist dringend zu vermeiden, dass die Ausbildung in den Ländern mit unterschiedlich hohem Qualitätsanspruch durchgeführt wird.

Wir weisen darauf hin, dass die Branche der Transportbegleitung die wahrscheinlich mobilste Branche in Deutschland überhaupt ist. Es ist daher davon auszugehen, dass die Ausbildungsstätten mit dem aus Sicht der Unternehmen attraktivsten Angebot (d.h. Umfang und Anspruch der Ausbildung, Preis) den größten Zulauf erhalten werden, unabhängig von der Entfernung der Ausbildungsstätte. Ausbildungsstätten mit weniger attraktivem Angebot werden nur sehr geringe Akzeptanz erfahren und damit auch geringe Auslastung haben.

Grundsätzlich empfehlen wir, bei Ausgestaltung des Ausbildungsstandards und Auswahl der Ausbildungsstätten die Verbände des Verkehrsgewerbes und der Schwergutlogistik mit einzubeziehen, zumal im Wesentlichen die Mitarbeitenden aus den Unternehmen geschult werden und nicht Behördenangehörige. Nur so ist zu gewährleisten, dass die Ausbildung so praxisgerecht wie möglich durchgeführt wird.

- Sich unter Berücksichtigung der Vorschläge im Bericht der Landesregierung Schleswig-Holstein über die im Rahmen des Normenscreenings Planungsbeschleunigung identifizierten Beschleunigungspotenziale bei der Bundesregierung für eine zügige Novellierung der einschlägigen Regelwerke einzusetzen. Da ein Großteil der Verkehre über die Autobahn abgewickelt werden, soll auch darauf hingewirkt werden, dass die Prozesse innerhalb der Autobahn GmbH des Bundes auf Beschleunigungspotenziale überprüft werden.

Bewertung:

Die Schwergutlogistik erkennt an, dass der Autobahn GmbH mit der Entwicklung des Tools GST.Autobahn ein großer Schritt in Richtung Beschleunigung und Effizienz bei der Bearbeitung der Anträge im Zuge der Anhörung gelungen ist. Der Effizienzgewinn ist heute, nach entsprechender Anlaufzeit des Gesamtsystems und bundesweitem Hochlauf, deutlich wahrnehmbar. Die Bearbeitungszeiten bei der Autobahn wurden deutlich reduziert.

Nach unserer Einschätzung sind die Länder nicht in der Lage, aus eigener Kraft und mit eigenen Kapazitäten vergleichbare zeitgemäße Bearbeitungstools zu entwickeln. Auch würden 16 länderindividuelle Tools einer Vereinheitlichung entgegen wirken. Viele Großraum- und Schwertransporte erfolgen bundesweit und somit durch mehrere Bundesländer. Ein Mehr an länderindividuellen Regelungen und Strukturen führt zwangsläufig zu einem Mehr an Bürokratie.

Wir empfehlen daher dringend, den Einsatz bzw. die Übertragbarkeit des Tools GST.Autobahn auf Landesebene zu prüfen, zumal mit dem Tool - bei bundesweiter Anwendung - auf allen Ebenen (Länder, Kommunen) ein bundesweit einheitlicher Standard erreicht werden kann.

Best Practice: unseres Wissen nach hat das Land Rheinland-Pfalz bereits die Übernahme des Tools GST.Autobahn auf Landesebene angefragt.

- Von der vom Bund eingeräumten Möglichkeit Gebrauch zu machen, eine Länderverordnung zu erlassen, die es ermöglicht, privat finanzierte Beliehene anstelle der Polizei zur verkehrsregelnden Begleitung der Großraum- und Schwertransporte einzusetzen.

Bewertung:

Zustimmung. Wir empfehlen dringend, die vom Bund im Rahmen der StTbV vorgegebenen Strukturen auf Landesebene zu unterstützen und entsprechend umzusetzen.

Vielen Dank für die Gelegenheit zur Stellungnahme. Wir freuen uns sehr, dass die brennenden Themen der Schwergutlogistik vom Land Schleswig-Holstein aufmerksam aufgenommen werden und an Problemlösungen gearbeitet wird.

Gerne unterstützen wir den Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss des Schleswig-Holsteinischen Landtags auch bei zukünftigen Fragestellungen und bieten gerne unsere Unterstützung an.

Freundliche Grüße

Helmut Schgeiner
Geschäftsführer

Verbesserte Bedingungen für Großraum- und Schwertransporte zur Sicherung des Wirtschaftsstandortes Deutschland und für den Umbau zu einer klimaneutralen Wirtschaft

Die Bundesregierung hat sich eine wettbewerbsfähige und effiziente Wirtschaft u.a. in Verbindung mit dem Ausbau der erneuerbaren Energien zum Ziel gesetzt. Damit der dafür notwendige tägliche Neubau von sechs Windenergieanlagen gelingen kann, sind aufgrund der Größe und des Gewichts der benötigten Bauteile allein in diesem Wirtschaftsbereich jährlich rund 60.000 Großraum- und Schwertransporte (GST) notwendig. Zu berücksichtigen ist weiterhin, dass neben dem Ausbau der Windenergie auch GST für den Transport von Maschinen und Anlagen sowie den Ausbau der Infrastruktur (z. B. Brückenbau, Tiefbau, Wasserbau) und den Wohnungs- und Gewerbebau von entscheidender Bedeutung sind. Ohne Krane, Baumaschinen, Metall- und Stahlbetonbauteile sind die für den Wirtschaftsstandort Deutschland wichtigen Baumaßnahmen nicht umsetzbar. Aber auch für die Landwirtschaft und Schausteller sind Großraum- und Schwertransporte von existentieller Bedeutung. Derzeitig behindern insbesondere vermeidbare Bürokratiehürden und Defizite in der Verkehrsinfrastruktur und der Digitalisierung diese zwingend erforderlichen Transporte. Die deutsche Wirtschaft ist dringend auf ein transparentes, verlässliches und vor allem praktikables System zur Genehmigung und Durchführung von GST angewiesen.

Die Verbändeinitiative Großraum- und Schwertransporte (VI GST), ein Zusammenschluss von über 20 Verbänden der deutschen Wirtschaft und der Transportbranche, hat hierzu nachfolgende Lösungsvorschläge erarbeitet:

1. Zweckdienliche Regelungen für GST schaffen

a) Fahrzeugcluster einführen

Jedes Fahrzeug, mit dem ein GST durchgeführt werden soll, bedarf einer gesonderten Genehmigung. Dies verursacht allein wegen der unterschiedlichen technischen Beschaffenheit der Fahrzeuge zusätzliche Genehmigungsanträge. Beispielsweise ist die Bauindustrie auf einen flexiblen Einsatz der Fahrzeuge des jeweiligen Fuhrparks angewiesen, um rechtzeitig Bauteile zur Baustelle zu transportieren. Dies wird durch Rn. 95 der Verwaltungsvorschrift (VwV) zu § 29 Absatz 3 StVO jedoch konterkariert, da sie keine Toleranzen bei der technischen Beschaffenheit des Fahrzeugs zulässt. Zu beachten ist hier, dass größere Unternehmen häufig über eine Vielzahl von Zugfahrzeugen und Anhängern verfügen, die entweder vom gleichen Typ sind oder deren unterschiedliche Achsabstände keine nennenswerten Auswirkungen auf die Verkehrsinfrastruktur haben. Das führt zu weniger Flexibilität bei den Projekten.

Für Transportunternehmen ist bei der Planung eines GST nicht immer vorhersehbar, welches Fahrzeug konkret zum Transportzeitpunkt zur Verfügung steht. Deshalb sind Transportunternehmen wegen der o.g. Regelung häufig gezwungen, viele weitere Anträge (bis zu zehn) vorsorglich zu stellen, um eine Genehmigung für das zum Transportzeitpunkt verfügbare Fahrzeug zu erlangen.

Diese Antragsflut ist für die Verwaltung als auch für die Transportunternehmen eine vermeidbare Belastung. Um diese Belastung zu verhindern und eine für die Unternehmen

erforderliche Flexibilität zu schaffen, könnten GST-Fahrzeuge in Fahrzeugkombinationsgruppen zusammengefasst werden, bei denen Toleranzen bei den Achsabständen der Fahrzeuge gelten. Dies unter der Bedingung, dass die Fahrzeuge die gleiche Anzahl an Achsen vorweisen. Die Toleranzen bei Achsabständen könnten durch allgemeingültige „von... bis zu...“-Formulierungen in den Verwaltungsvorschriften geregelt werden.

b) Unterschreitungen genehmigter Abmessungen/Gewichte wieder mitgenehmigen

Durch Änderung der VwV zu § 29 Absatz 3 StVO ist eine Unterschreitung der Abmessungen der Ladung von mehr als 15 cm und/oder des Gewichts von mehr als 5 % nicht mehr möglich. Im Falle einer solchen Unterschreitung muss eine neue Genehmigung beantragt werden. Dies verursacht vermeidbare Anträge, die Genehmigungsbehörden und Transportunternehmen gleichermaßen belasten. Vor der Änderung der VwV zur StVO galten diese geringfügigen Unterschreitungen als mitgenehmigt.

Die VwV zur StVO sollte geändert werden, sodass diese Unterschreitungen nach dem verwaltungsrechtlichen Grundsatz „*maius minus continent*“ (*das Größere schließt das Kleinere mit ein*) wieder mitgenehmigt werden. Für die vorgenannten Punkte bedarf es einer zeitnahen Anpassung der einschlägigen Verwaltungsvorschriften!

2. Antrags- und Genehmigungsverfahren beschleunigen und optimieren

Genehmigungsverfahren für GST dauern aktuell bis zu mehreren Monaten. Auskünfte, wann die Genehmigung erteilt wird, können die Behörden aufgrund von Überlastung – für 2022 fielen allein ca. 330.000 Genehmigungsanträge an – oft nicht geben. Deshalb sind die Transporte für die Wirtschaft oftmals nicht planbar, was zu gestörten Lieferketten, Bauabläufen und deutlichen Kostensteigerungen führt.

Unternehmen erhalten Bescheide, die 200 Seiten umfassen. Grund: Alle in Betracht kommenden Auflagen werden beigefügt, auch wenn sie später für den konkreten Transport nicht relevant sind. Die VwV sollte für die genehmigenden Behörden nachvollziehbar gestaltet werden, damit Bescheide auch für Unternehmen verständlicher werden.

3. VEMAGS neu denken - Einführung eines Geoinformationssystems für GST

Die Digitalisierung des Antrags- und Genehmigungsverfahrens durch VEMAGS ist bisher nicht gelungen. Dies zeigt sich bereits daran, dass Antragsdaten vom antragstellenden Transportunternehmen händisch eingegeben werden müssen. VEMAGS stellt nur ein automatisiertes Verfahren dar. Es bedarf jedoch eines digitalen Austauschs von allen Daten zwischen den IT-Systemen der transportdurchführenden Unternehmen innerhalb eines gemeinsamen Geoinformationssystems. Einige Schwertransportunternehmen verfügen bereits über Scan-Fahrzeuge und elektronische sowie selbstlernende Schwerlastkarten. Zudem sollte in einem solchen Geoinformationssystem die Abwicklung aller Prozesse rund um die Durchführung eines GST vereint und sowohl von Wirtschaft als auch von den Behörden genutzt werden können. Beantragung, Planung und Genehmigung sollten also neu gedacht, standardisiert und digitalisiert werden!

4. Einheitliche und kalkulierbare Gebühren

Die Multiplikatoren und Formel des Anhangs zur Gebühren-Nummer 263.1.1 GST werden von den einzelnen Behörden unterschiedlich angewendet. Unterschiedliche und z.T. zehnfach höhere Gebühren im Vergleich zu früher erschweren die Kalkulation. Es sollten – unter

Einbeziehung der Fachverbände – bundeseinheitliche Kriterien zur Anwendung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt) geschaffen werden. Zudem sollten zwecks Transparenz Gebührenbescheide zukünftig eine Aufschlüsselung der Gebührenzusammensetzung enthalten. Die Gebührenordnung ist dringend hinsichtlich Struktur, Gebührenhöhe und einheitlicher Anwendung zu überarbeiten.

GST werden durch kommunale Sondernutzungsgebühren (z.B. Lüdenscheid, München) für die verladende Industrie weiter verteuert. Die kommunalen Sondernutzungsgebühren sollten daher abgeschafft werden.

5. Verkehrsinfrastruktur erhalten, ausbauen und effektiver nutzen

Die marode Verkehrsinfrastruktur – insbesondere im Bereich der Brücken – stellt eine erhebliche Behinderung für die GST dar. Sie führt zu erheblichen Umwegen, Zusatzbelastungen der Ausweichstrecken und erhöht dadurch CO₂-Emissionen.

Die Infrastruktur (Straße, Schiene, Wasserstraße) sollte daher umgehend und gezielt instandgesetzt und, wo notwendig, ausgebaut werden. Es wird in diesem Zusammenhang gefordert, prioritär bundesweite Schwerlastkorridore auszuweisen und diese digital den Antragstellern zur Verfügung zu stellen.

6. Fachkräftemangel entgegenwirken

Vorhandenes Personal bei Genehmigungsbehörden und der Autobahn GmbH des Bundes sollte mehr geschult und durch digitale Prozesse (z.B. automatische Routenberechnung) entlastet werden. Denn gut geschultes Fachpersonal, welches bei wiederkehrenden Prozessen z.B. durch lernende Tools entlastet werden könnte, ist unverzichtbare Voraussetzung für eine ordnungsgemäße und schnelle Durchführung von Genehmigungsverfahren.

Die Verkehrssicherung von GST soll zukünftig von der Polizei auf private Verwaltungshelfer verlagert werden. In Kürze werden deshalb tausende Transportbegleiter benötigt. Allerdings werden derzeit mangels Vorgaben kaum qualifizierte und zertifizierte Aus- und Fortbildungen von Verbänden und Körperschaften des öffentlichen Rechts zur Ausbildung angeboten. Um eine qualitativ hochwertige Ausbildung anbieten zu können, sollten die Personalausbildung zum Transportbegleiter und die Anforderungen an die Ausbildungsstätten umgehend einheitlich geregelt und hinsichtlich des Umfangs der Ausbildung praktikabel gestaltet werden.

7. Anhebung der Anhörfreigrenze für Transporte bis 44 t Gesamtmasse

Die Anhörfreigrenze sollte einheitlich für die gesamte Wirtschaft geregelt werden, damit andere Wirtschaftsbereiche nicht benachteiligt werden.

Die bisherige Anhörfreigrenze von 41,8 t sollte auf 44,0 t angehoben werden.

8. Stärken der Verkehrsträger bestmöglich nutzen

Jeder Verkehrsträger kann entsprechend seiner Stärken einen Beitrag für einen effizienten und klimafreundlichen Transport von großen und schweren Ladungen leisten. Hierzu bedarf es einer sachlichen und ideologiefreien Bewertung. Eine generelle Bevorteilung von kombinierten Verkehren gegenüber dem reinen Straßentransport wird abgelehnt.

9. Zeitnah Synergien heben durch Einbeziehung der Wirtschaft

Die deutsche Wirtschaft kann mit ihrem umfangreichen fachlichen Know-how Politik und Behörden bei der Verbesserung der Bedingungen für GST unterstützen. Daher fordern wir einen regelmäßigen Dialog und die Einbeziehung von Experten aus Wirtschaftsverbänden in GST-Gremien der Ministerien und Verwaltung.

Steuerungsgruppe Verbändeinitiative Großraum- und Schwertransporte (VI GST):

Marvin-Uwe Marek
bauforumstahl e.V.

Uta Maria Pfeiffer
Bundesverband der
Deutschen Industrie e.V. (BDI)

Dirk Siewert
Hauptverband der
Deutschen Bauindustrie e.V.

Helmut Schgeiner
Bundesverband Schwertransporte und
Kranarbeiten (BSK) e.V.

Peter Guttenberger
VDBUM Verband der Baubranche, Umwelt-
und Maschinenteknik e.V.

Die Verbändeinitiative Großraum- und Schwertransporte (VI GST) ist eingetragen im Lobbyregister unter R005912 und wird unterstützt durch:



BAU INDUSTRIE

BAU INDUSTRIE
Hessen-Thüringen

bbs die baustoffindustrie
Bundesverband Baustoffe – Steine und Erden e.V.
German Building Materials Association



BIV
BAUSTOFFE
STEINE UND ERDEN



DEUTSCHE
BETONBAUTEILE



VEREINIGUNG DER HESSISCHEN
UNTERNEHMERVERBÄNDE



75 JAHRE
ZDS
Zentralverband der deutschen
Seehafenbetriebe e.V.

Großraum- und Schwertransporte auch in Zukunft ermöglichen! Forderungen der deutschen Schwergutlogistik an Politik und Verwaltung

Großraum- und Schwertransporte (GST) sind unverzichtbar für die Realisierung öffentlicher und privater Infrastrukturprojekte. GST sind genehmigungspflichtig mit entsprechend aufwändigen Genehmigungsverfahren. Die aktuelle Situation für GST ist zunehmend durch erhebliche Einschränkungen geprägt: die Bearbeitung der Anträge misst sich bereits in Monaten und GST-Fahrverbote für Brücken nehmen täglich zu. Ergänzend wird die Durchführung von GST durch überbordende bürokratische Hürden zunehmend infrage gestellt. Immer mehr Infrastrukturprojekten droht der Stillstand!

Die deutsche Schwergutlogistik regt daher dringend eine Verbesserung der aktuellen Situation durch folgende Maßnahmen an:

1. Bundeseinheitliche Regeln für Großraum- und Schwertransporte

Die Vorgaben von Bund, Ländern und Kommunen für GST müssen vereinheitlicht und entschlackt werden.

2. Dialogprozess verstetigen und institutionalisieren

- Der Dialog- und Abstimmungsprozess von Bund und Ländern, Autobahn (AdB)¹ und VEMAGS² sollte verstetigt und institutionalisiert werden, um die bestehenden Herausforderungen gemeinsam bewältigen zu können.
- Anstehende Änderungen von Regeln frühzeitig bekannt geben.

3. Antrags- und Genehmigungsverfahren beschleunigen und optimieren

- Personalausstattung bei den Behörden verbessern.
- Erreichbarkeit der Ansprechpartner gewährleisten.
- Bescheide verständlich und übersichtlich gestalten.

4. VEMAGS: Digitalisierung vorantreiben und Prozesse neu denken

Die digitale und automatisierte Durchführung des Antrags- und Genehmigungsverfahrens wird von der Wirtschaft klar unterstützt. Doch auch nach 15 Jahren ist VEMAGS immer noch nicht ausgereift:

- Bestehende Verwaltungsvorschriften müssen vollständig umgesetzt und aktuell gehalten werden.
- Prozesse entsprechend der digitalen Möglichkeiten neu strukturieren. Die Unternehmen benötigen einen agilen Informations- und Datenaustausch: VEMAGS muss endlich digital werden.
- Mit Antragsänderungen agiler umgehen. Das starre System verlangt zu schnell komplette Neuanträge.

¹ AdB: Die Autobahn GmbH des Bundes

² VEMAGS: „Verfahrensmanagement für Großraum- und Schwertransporte“ zur Online-Abwicklung des Antrags- und Genehmigungsverfahrens für Großraum- und Schwertransporte

5. e-Beifahrer

Einführung des „e-Beifahrers“: Der gemäß RGST³ geforderte menschliche Beifahrer wird benötigt zum Vorlesen der Bescheidaufgaben während der Fahrt. Alternativ muss auch ein digitales Assistenzsystem erlaubt sein.

6. Genehmigungsgebühren

- Bundeseinheitliche Anwendung der GebOST⁴.
- Transparenz und Nachvollziehbarkeit in der Gebührenberechnung.
- Keine zusätzlichen Sondernutzungsgebühren für GST in Kommunen.

7. Nachfahrt Mobilkrane

„Taxi-Krane“ bedienen mehrere Einsatzorte pro Tag. Das Verbot von Tagfahrten lässt nur noch einen Einsatz pro Tag, zu mit entsprechend drastischen Kostensteigerungen für die Kunden, vor allem für kurze Einsätze.

- Nachfahrt-Auflage für Brückenüberfahrten nur in begründeten Ausnahmefällen.

8. Begleitung und Absicherung

Das politische Ziel der Verlagerung der Verkehrssicherung von der Polizei auf private Begleiter muss im engen partnerschaftlichen Dialog mit der Wirtschaft verfolgt werden. Das derzeitige Verfahren strebt ausschließlich Erleichterungen für die Verwaltung an und führt zu praxisfernen und kostenträchtigen Anforderungen.

- Beteiligung der Fachkreise bei der Erarbeitung zentraler Regelwerke, insb. Straßenverkehr-Transportbegleitungsverordnung (StTbV), RGST, Verwaltungsvorschriften (VwV-StVO), etc.
- Klare bundeseinheitliche Anforderungen für Fahrpersonal: Begleiter / Verwaltungshelfer / Transportbegleiter.
- Autobahn: keine Verpflichtung von BF3 Fahrpersonal zu Verwaltungshelfern.

9. GST-Anforderungen der Autobahn GmbH

- Änderungen der Anforderungen nur mit vorheriger Ankündigung.
- Beteiligung der Fachkreise bei Fortschreibung von Anforderungen und Regelplänen.

10. Verkehrsinfrastruktur fit für GST machen

GST ist multimodal: Großraum- und Schwertransporte erfordern eine ideologiefreie Wahl zwischen den Verkehrsträgern Straße / Schiene / Wasserwege, um die jeweiligen Stärken bestmöglich zu nutzen. Die maroden Verkehrswege in Deutschland erschweren schon jetzt signifikant die Durchführung von öffentlichen und privaten Infrastrukturmaßnahmen.

- Einrichtung von Schwerlastkorridoren im Straßen- und Schienennetz.
- Marode Brücken: Fahraufgaben praxisgerecht gestalten.

Frankfurt am Main, den 3. Mai 2023

³ RGST: Richtlinien für Großraum- und Schwertransporte, hier: Auflage 21

⁴ GebOST: Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr, siehe Anhang zu Gebühren-Nr. 263.1.1