

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

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 20/2974

NUR per E-Mail

22. 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 Beschleunigungspotentiale 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 entgegenwirken. 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.

Mit freundlichen Grüßen

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.

Sebastian Steul
VDMA e.V.