



UVNord Postfach 9 10 24758 Rendsburg

CDU-Fraktion
im Schleswig-Holsteinischen Landtag
Herrn Claus Christian Claussen, MdL
Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

per E-Mail: wirtschaftsausschuss@landtag.ltsh.de

Vereinigung der Unternehmensverbände
in Hamburg und Schleswig-Holstein e.V.

BDI-Landesvertretung Schleswig-Holstein

Hauptgeschäftsführer
Michael Thomas Fröhlich

Telefon 04331 1420-43
Telefax 04331 1420-50
E-Mail froehlich@uvnord.de

Rendsburg, 22.03.2024
Fr./Te.

Gesamtstellungnahme UVNord

Schnellere Verfahren für Schwerlasttransporte

Antrag der Fraktion der SPD Drucksache 20/1712

sowie

Optimierung von Erlaubnis- und Genehmigungsverfahren für Großraum- und Schwertransporte

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

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,
sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,

wir nehmen Bezug auf Ihr Schreiben vom 28.02.2024 und danken für die Gelegenheit, zu den vorgenannten Anträgen Stellung nehmen zu dürfen.

Aufgrund der Bedeutung haben wir alle 114 angeschlossenen Mitgliedsverbände von UVNord angehört, die derzeit mehr als 100.000 Mitgliedsunternehmen mit über 1,8 Millionen sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Schleswig-Holstein und Hamburg betreut. Zudem sind die ehrenamtlichen Gremien von UVNord angehört worden.

Aus Sicht der norddeutschen Wirtschaft ist es als begrüßenswert einzuschätzen, wenn die Genehmigungsverfahren für Großraum- und Schwerlasttransporte (GST) vereinfacht und beschleunigt werden. Dies vorangestellt erlauben wir uns folgende Punkte anzumerken:

Es ist für Transportunternehmen bei der Planung eines GST nicht immer vorhersehbar, welches Fahrzeug konkret zum Transportzeitpunkt zur Verfügung steht. Dies führt für Transportunternehmen zu einer Einschränkung durch die Randnummer 95 der Verwaltungsvorschrift zu § 29 Absatz 3 StVO, da diese keine Toleranzen bei der technischen Beschaffenheit des Fahrzeugs zulässt. Dadurch sind Transportunternehmen häufig gezwungen, viele weitere Anträge (bis zu zehn) vorsorglich zu stellen, um eine Genehmigung für das zum Transportzeitpunkt verfügbare Fahrzeug zu erlangen. Dies führt zu einer vermeidbaren Belastung sowohl für Unternehmen als auch für die Verwaltung.

Die Verwaltungsvorschrift zu § 29 Abs. 3 StVO sieht bereits Möglichkeiten vor, maximal fünf baugleiche Fahrzeuge in einer Erlaubnis zu behandeln. Für begrenzte Einsatzradien besteht auch heute bereits die Möglichkeit, für die Maschine(n) eine flächendeckende Dauererlaubnis zu erteilen, d. h. für den Zuständigkeitsbereich einer Erlaubnisbehörde und der benachbarten Behörden. Um die Verwaltung zu vereinfachen, sollten nicht nur baugleiche Fahrzeuge in einer Erlaubnis zusammengefasst werden können, sondern es sollten "Fahrzeugcluster" gebildet werden, in denen Fahrzeuge enthalten sind, die bestimmte Werte der Massen, Abmessungen und Achslasten nicht überschreiten. In diesem Fall ist dann auch die Begrenzung der Anzahl der in der Erlaubnis enthaltenen Fahrzeuge entbehrlich.

Dies wäre auch durch eine geänderte Zuordnung – Betrieb statt Maschine – möglich. Das Transportunternehmen erhielte in so einem Fall die (Dauer-) Erlaubnis, definierte Strecken mit bestimmten Abmessungen und Massen unter festgelegten Auflagen zu befahren. Um welche Maschine (Fabrikat, Model, etc.) es sich im Einzelfall handelt, ist für die Verkehrssicherheit und Infrastruktur unerheblich. Die einmal erteilte Erlaubnis ist Eigentum des Unternehmens und gehört zu seiner Betriebsausstattung. Sie hat bei Neuinvestitionen Bestand. Auch bei der geänderten Zuordnung bleibt die Entscheidungshoheit, welche Straßen unter welchen Bedingungen genutzt werden, bei der zuständigen Behörde und es könnten gleichzeitig beidseits bürokratische Entlastungen erzielt werden.

Problematisch ist nach unserem Dafürhalten bei GST zudem die zeitliche Begrenzung der Gültigkeit und die begrenzte Geltungsdauer von Ausnahmegenehmigungen. Die zeitliche Begrenzung der Gültigkeit der Erlaubnis meist damit begründet, dass sich die Gegebenheiten der Infrastruktur vor Ort ändern können, z. B. Herabstufung der Tragfähigkeit von Brücken, Neubau von Straßen, Änderung der Verkehrsführung, Durchführung von baulichen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung usw. Daraus folgt aber nicht zwingend, dass eine

Erlaubnis nach einer bestimmten Zeit automatisch ungültig werden muss. Es muss aber sichergestellt werden, dass der Inhaber der Erlaubnis bei Änderungen oder Einschränkungen der Erlaubnis darüber zu informieren und die Erlaubnis ggf. entsprechend abzuändern ist. Auch die Begrenzung der Geltungsdauer einer Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO ist weder technisch noch verwaltungsrechtlich begründbar.

Drittens stellt die nicht immer ganz einwandfreie Verkehrsinfrastruktur – insbesondere im Bereich der Brücken – eine erhebliche Behinderung für die GST dar. Sie führt zu 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. In diesem Zusammenhang ist überlegenswert, prioritär bundesweite Schwerlastkorridore auszuweisen und diese digital den Antragstellern zur Verfügung zu stellen.

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.

Für einen weiteren konstruktiven Dialog stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Michael Thomas Fröhlich