Uns Verbindet Logistik
UNTERNEHMENSVERBAND LOGISTIK
Schleswig-Holstein e.V.

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 20/2941

Stellungnahme des Unternehmensverbandes Logistik Schleswig-Holstein (UVL) zu den 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

I. Grundsätzliches:

Logistik und damit auch Großraum- und Schwertransporte, sind wichtige Bestandteile unserer Wirtschaft und unerlässlich für die Durchführung der Energiewende. Allein der tägliche Neubau von beispielsweise 6 Windkraftanlagen erfordert jährlich rund 60.000 Großraum- und Schwertransporte. Neben dem Transport von Windkraftanlagen sind u.a. auch Transporte für den Anlagen-, Maschinen- und Infrastrukturbau notwendig.

Ohne eine gut funktionierende Logistik mit entsprechender Infrastruktur, kann sich eine Volkswirtschaft nicht entwickeln. Güter unterschiedlichster Art müssen zu ihren Einsatzorten möglichst schnell und ohne bürokratische Hürden transportiert werden.

Da es in der Vergangenheit immer wieder zu erheblichen „Störungen“ bei den Genehmigungsverfahren gekommen ist, haben sich mehrere Verbände der deutschen Wirtschaft zu einer Initiative „VI GST“ (Verbändeinitiative Großraum und Schwertransporte) zusammengeschlossen und Lösungsmöglichkeiten in Form eines Positionspapieres aufgezeigt (siehe bitte Anlage).
Der Unternehmensverband Logistik SH (UVL) ist Mitglied dieser Initiative, da eine Reihe seiner Mitgliedsunternehmen Großraum und Schwertransporte durchführen.

Anzumerken ist hier, dass die Verfahren in Schleswig-Holstein vom Landesbetrieb in der Vergangenheit zügig bearbeitet wurden und die Probleme eher in anderen Bundesländern zu suchen waren.

II. Zu den beiden Anträgen:

Beide Anträge zeigen aus unserer Sicht gute und richtige Ansätze. Zudem ergänzen sie sich in hervorragender Weise.
So geht der SPD- Antrag auf die Einführung eines digitalen und genehmigten Streckennetzes (bis hin zur kommunalen Ebene) ein.
Sinnvoll ist auch die Einführung des Modells eines sogenannten „Beliehenen Unternehmers“, der die Transporte begleiten kann. Dadurch ließen sich Wartezeiten vermeiden.

Da die GST- Transporte oftmals nicht an den Landesgrenzen halt machen, ist, wie es der Antrag von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN beschreibt, eine bundesweite Lösung erforderlich.

III. Positionspapier der betroffenen Verbände:

Das von der Verbändeinitiative erarbeitet Positionspapier ist in erster Linie an die politischen Entscheidungsträger gerichtet. Da der Unternehmensverband Logistik SH Mitglied der Verbändeinitiative ist, gibt das Papier auch seine Position wieder.

Zu den erforderlichen Maßnahmen gehören beispielsweise die Einführung zweckdienlicher Regelungen, die Optimierung und Beschleunigung von Genehmigungsverfahren, die Einführung eines Geoinformationssystems und einheitlicher und kalkulierbarer Gebühren, etc.

Die einzelnen und weitere Lösungsvorschläge sind in der Anlage detailliert beschrieben.

IV. Zusatz zum Positionspapier:

„Einsatz von digitalen Beifahrern“

Ergänzend zum Positionspapier sei angemerkt, dass die Autobahn GmbH des Bundes ab dem 1. Marz 2024 den Einsatz eines digitalen Beifahrers im Rahmen eines Pilotprojektes testet, womit eine zusätzliche Begleitperson entfallen kann. NRW beispielsweise beteiligt sich bereits an diesem Pilotprojet (siehe Erlass in der Anlage). **Wünschenswert ist, dass sich auch Schleswig-Holstein an dem Vorhaben beteiligt.**

Bitte entnehmen Sie unsere vollständige Position der Anlage.

gez.

Dr. Thomas Rackow

Positionspapier

VI GST
VERBÄNDEINITIATIVE GROSSRAUM- UND SCHWERTRANSPORTE

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

Sohnstraße 65
40237 Düsseldorf

Verbändeinitiative GST
c/o bauforumstahl e.V.

vi-gst@bauforumstahl.de
Lobbyregister-Nr. R005912

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 CO_2-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 Umfanges 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 Maschinentechnik e.V.

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

bauforumstahl
Deutscher Stahlbau. Gut beraten.

BAU INDUSTRIE

BAU INDUSTRIE
Hessen-Thüringen

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

BDI
Bundesverband der
Deutschen Industrie e.V.

BDS
Bundesverband Deutscher Stahlhandel

BGL
Bundesverband
Güterkraftverkehr Logistik
und Entsorgung (BGL) e.V.

BIV
BAUSTOFFE
STEINE UND ERDEN

BsK
BUNDESVERBAND SCHWERTRANSPORTE
UND KRANARBEITEN

Bundesvereinigung
Mittelständischer
Bauunternehmen e.V.
BVMB

Der
Mittelstand.
BVMW e.V.
Bundesverband

BWE
Bundesverband WindEnergie

BWVL
Bundesverband Wirtschaft,
Verkehr und Logistik e.V.

DEUTSCHE
BETONBAUTEILE

VI GST
VERBÄNDEINITIATIVE GROSSRAUM- UND SCHWERTRANSPORTE

DSB
SITZ BERLIN
DEUTSCHER SCHAUSTELLERBUND e.V.

DIHK Deutsche Industrie- und Handelskammer

DSTV
Deutscher Stahlbau-Verband

EUROPEAN ASSOCIATION OF ABNORMAL ROAD TRANSPORT AND MOBILE CRANES
SINCE 1976
ESTA

LBT
LANDESVERBAND BAYERISCHER TRANSPORT- UND LOGISTIKUNTERNEHMEN

Uns Verbindet Logistik
UNTERNEHMENSVERBAND LOGISTIK
Schleswig-Holstein e.V.

VDA Verband der Automobilindustrie

VDBUM Verband der Baubranche, Umwelt- und Maschinentechnik e.V.

VDMA

VEREINIGUNG DER HESSISCHEN UNTERNEHMERVERBÄNDE

VSH Verband Straßengüterverkehr und Logistik Hamburg e.V. (VSH)

WSM
Wirtschaftsverband Stahl- und Metallverarbeitung e.V.

WVMETALLE

VVWL NRW
Verband Verkehrswirtschaft und Logistik Nordrhein-Westfalen e. V.

Ministerium für Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen

Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
40190 Düsseldorf

28. April 2022

Bezirksregierungen
Arnsberg, Detmold, Düsseldorf,
Köln und Münster

Aktenzeichen
(bei Antwort bitte angeben)
58.97.05.01-000001

RI Fränzel
Telefon 0211 3843-3246
Fax 0211 3843-
simonjanis.fraenzel@vm.nrw.de

nachrichtlich:

Ministerium des Innern
des Landes Nordrhein-Westfalen

Bundesamt für Güterverkehr

Landesbetrieb Straßenbau
Nordrhein-Westfalen

Per E-Mail

Fahrauflage 21 der Richtlinie zum Antrags- und Genehmigungsverfahren für die Durchführung von Großraum- und Schwertransporten (RGST) – digitaler Beifahrer

Die nordrhein-westfälische Coronaschutzverordnung wurde aufgrund der Vorgaben des Bundesinfektionsschutzgesetzes angepasst, infolgedessen wurden die Schutzmaßnahmen gegen die Ausbreitung des Coronavirus erheblich reduziert. Meinen Erlass vom 16.12.2021 mit dem Aktenzeichen 58.97.05.01-000001 hebe ich mit sofortiger Wirkung auf.

Zur Unterstützung der Fahrzeugführenden bei erlaubnis- oder genehmigungspflichtigen Großraum- und Schwertransporten wird für das Gebiet des Landes Nordrhein-Westfalen ermöglicht, anstelle eines Menschen als Beifahrer, ein digitales Fahrerassistenzsystem („digitaler-Beifahrer“) einzusetzen.

Dienstgebäude und
Lieferanschrift:
Stadttor 1
40219 Düsseldorf
Telefon 0211 3843-0
Telefax 0211 3843-939110
poststelle@vm.nrw.de
www.vm.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel
vom Hauptbahnhof zur Haltestelle Stadttor: Straßenbahnlinie 709
Buslinie 732

Hierzu ist folgendes zu beachten:

1. Die zuständige Erlaubnis- und Genehmigungsbehörde (EGB) entscheidet nach pflichtgemessen Ermessen unter Beachtung der RGST darüber, ob ein Beifahrer anzuordnen ist.

2. Der Antragsteller kann entscheiden, ob es ein digitales Fahrerassistenzsystem anstelle eines Menschen als Beifahrer einsetzt. Eine Pflicht ein digitales Fahrerassistenzsystem einzusetzen, besteht nicht.

3. Der durch diesen Erlass für zulässig erklärte Ersatz des Beifahrers durch ein digitales Fahrerassistenzsystem gilt nur für den Bereich des Landes Nordrhein-Westfalen. Die Erlaubnis nach § 29 Absatz 3 StVO muss durch eine nordrhein-westfälische EGB erteilt worden sein.

4. Der Antragsteller hat den Einsatz eines digitalen Fahrerassistenzsystems unter Angabe des Transportzeitraumes der zuständigen EGB vor Fahrtantritt (bei Kurzzeit – und Dauererlaubnissen vor erstmaliger Nutzung der Erlaubnis) anzuzeigen. Dabei hat der Antragsteller die Geeignetheit des digitalen Fahrerassistenzsystems (rechtzeitige Übermittlung der angeordneten Auflagen sowie Auflagenbereiche vgl. Fahrauflage 21 RGST; synchrone Übermittlung bei mehreren beteiligten Fahrzeugen) der zuständigen EGB schriftlich zu bestätigen und das verwendete System zu benennen. Diese Bestätigung ist beim Transport mitzuführen und kontrollberechtigten Personen auf Verlangen auszuhändigen.

5. Der Antragsteller hat sofern eine polizeiliche Begleitung oder polizeiliche Maßnahme (vgl. Rn. 97 VwV-StVO zu § 29 Absatz 3 StVO) erforderlich ist, den Einsatz eines digitalen Fahrerassistenzsystems, mindestens 48 Stunden (Samstage, Sonntage und gesetzliche Feiertage werden

nicht mitgezählt) vor Fahrtantritt, bei allen im Bescheid genannten nordrhein-westfälischen Polizeidienststellen anzuzeigen. (vgl. Rn. 138 VwV-StVO zu § 29 Absatz 3 StVO)

6. Die rechtzeitige Übermittlung der angeordneten Auflagen sowie Auflagenbereiche (vgl. Punkt 4.) muss per deutscher Sprach- und Textausgabe möglich sein. Weitere Sprachen sind zulässig.

7. Der Großraum- und Schwertransport sowie alle am Transport beteiligten Begleitfahrzeuge müssen mit demselben geeigneten digitalen Fahrerassistenzsystem ausgerüstet sein.

Diese Regelung wird unter dem Vorbehalt des jederzeitigen Widerrufs erlassen.

Evaluation:
Die Erlaubnis- und Genehmigungsbehörden werden gebeten, die Anzahl der getätigten Anzeigen (vgl. Punkt 4.) zu erfassen und zum 15. September eines Jahres an ihre zuständige Bezirksregierung zu übermitteln.

Im Auftrag

gez.
Günther Karneth