

**BAU**INDUSTRIE  
Hessen-Thüringen

**POSITIONSPAPIER  
ZU DEN RAHMENBEDINGUNGEN UND  
DEM GENEHMIGUNGSVERFAHREN  
FÜR GROSSRAUM- UND  
SCHWERTRANSPORTE**





## Inhalt

I.	Vorwort	3
II.	Neue Verwaltungsvorschrift	4
III.	VEMAGS <sup>®</sup> -Antragsrelease	6
IV.	Transporte bis 44 Tonnen Gesamtgewicht	7
V.	Antragsverfahren	8
VI.	Einsatz von Verwaltungshelfern und BF 4-Fahrzeugen	9
VII.	Auflage Beifahrer	11
VIII.	Auflage Nachtfahrt	11
IX.	Digitalisierung	12
X.	Änderungsantrag	12
XI.	Gebühren	13
XII.	Polizeivoranmeldung	14
XIII.	Verbesserung und Nutzung der unverzichtbaren Infrastruktur	15
XIV.	Verlagerung Schiene / Binnenwasserstraße	16
XV.	Unangetastete Rechtsvorschriften	17



## I. Vorwort

Die hessische sowie die thüringische Wirtschaft ist dringend auf ein transparentes, verlässliches und vor allem praktikables System zur Einholung von Genehmigungen für Großraum- und Schwertransporte und deren Durchführung angewiesen. Seit mehreren Jahren werden die diesbezüglichen Vorschriften jedoch zum Nachteil der Wirtschaft Hessens und Thüringens verändert. Die Veränderungen gehen regelmäßig mit Verschlechterungen hinsichtlich des Aufwands und mit zusätzlichen Kosten einher. Die Wirtschaft wird durch die im Herbst 2021 in Kraft getretenen Verwaltungsvorschriften (VwV-StVO) zu §§ 29 Abs. 3 und 46 Abs. 1 Nr. 5 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) zusätzlich belastet.

Seither ist das System wesentlich komplizierter, umfangreicher und auch teurer geworden. Es ist keinerlei Vereinfachung oder Verschlankung des Genehmigungsverfahrens zu erkennen und das trotz eines enormen Anstiegs der Gebühren. Der eigentliche Schwertransport und die dahinterstehende Technik sind in den Hintergrund gerückt und die Praxis muss sich nur noch mit bürokratischen Hindernissen befassen, die der hessischen Wirtschaft sowie der Wirtschaft in Thüringen und hier speziell der Bauwirtschaft massiv schaden.

Der Bauindustrieverband Hessen-Thüringen e.V. sieht hier dringenden Handlungsbedarf und fordert mit Nachdruck, dass zeitnah praxistaugliche Regelungen geschaffen werden und auf diese Weise die wesentlichen Randbedingungen für Großraum- und Schwertransporte verbessert werden.

In diesem Positionspapier zeigen wir die wesentlichen Kritikpunkte der Praxis und zugleich dazugehörige Lösungsvorschläge auf.

### **Ansprechpartner:**

#### **Dr. Burkhard Siebert**

Hauptgeschäftsführer

T +49 611 97475-10

M + 49 171 24609 72

E [siebert@bauindustrie-mitte.de](mailto:siebert@bauindustrie-mitte.de)

#### **Bianca Mickasch**

Rechtsanwältin (Syndikusrechtsanwältin)

Fachanwältin für Bau- und Architektenrecht

Fachanwältin für Vergaberecht

T +49 611 97475-13

E [mickasch@bauindustrie-mitte.de](mailto:mickasch@bauindustrie-mitte.de)

## II. Neue Verwaltungsvorschrift

### Kritik:

Die neue Verwaltungsvorschrift zu § 29 Abs. 3 StVO enthält in Randnummer 95 3. Absatz folgende neue Regelung:

*„Im **anhörfreien Bereich** gelten Unterschreitungen der in der Erlaubnis angegebenen Maße und Gewichte als **mitgenehmigt**. Bei Erlaubnissen **außerhalb des anhörfreien Bereichs** gelten **geringfügige Unterschreitungen** der Abmessungen **der Ladung** von bis zu 15 cm und des Gewichts bzw. der Achslasten des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination von bis zu 5% als **mitgenehmigt**.“*

Bisher konnte die Wirtschaft die in der Genehmigung aufgeführten Abmessungen der Ladung oder das Gewicht bzw. die Achslasten des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination unterschreiten, ohne dass dies im Rahmen einer Kontrolle zu Konsequenzen führte. Es war allgemein anerkannt und akzeptiert, dass das „Größere“ das „Kleinere“ Maß / Gewicht miteinschließt.

Nach den neuen Regelungen ist dies außerhalb des anhörfreien Bereichs nicht mehr der Fall. Denn unterschreitet das Gesamtgewicht des tatsächlich durchgeführten Transportes das im Genehmigungsbescheid genannte Transportgewicht um mehr als 5 %, so muss zwingend eine neue Genehmigung eingeholt werden.

Dies gilt entsprechend auch für die im Genehmigungsbescheid genannte Länge, Breite und Höhe des Transportgutes, respektive der Ladung. Unterschreitet die Länge, Breite oder Höhe des Transportgutes um mehr als 15 cm die im Genehmigungsbescheid aufgeführten Angaben, so ist auch hier eine neue Genehmigung einzuholen.

Gründe dafür, warum von der bisherigen Praxis – wonach das „Größere“ das „Kleinere“ einschließt – abgewichen wird, sind nicht ersichtlich. Wieso sollten aufgrund einer bereits erteilten Genehmigung Transporte nicht durchgeführt werden dürfen, wenn die genehmigten Gewichte und Abmessungen der Ladung um mehr als 5 % oder 15 cm unterschritten werden? Was ist der Sinn der Regelung?

Die Änderung ist für beide Seiten, Antragsteller und Genehmigungsbehörde, ausschließlich mit Nachteilen, nämlich mit zusätzlichem personellem Aufwand, zeitlichen Verlusten und mit Mehrkosten verbunden.

Soweit in diesem Zusammenhang die Auffassung vertreten wird, dass die neuen Vorschriften Flexibilität einräumen, da die bei Antragstellung angegebenen Massen und Ladungsabmessungen bislang präzise eingehalten werden müssen, entspricht dies, wie zuvor bereits aufgezeigt, nicht der bisherigen Praxis. In der Vergangenheit hat ein Antragsteller beispielsweise die Möglichkeit eine flächendeckende Dauererlaubnis bis zu einem Gesamtgewicht von bis zu 60 t Gesamtmasse und 3,20 m Breite sowie einen Ladungsüberhang nach hinten von 3 m zu beantragen. Im Rahmen von Kontrollen wurde es nicht beanstandet, wenn die tatsächlichen Massen und Maße diese Angaben unterschritten. Das „Größere“ schloss das „Kleinere“ immer mit ein. Es wurde dementsprechend nicht beanstandet, wenn die Gesamtmasse zwischen 40 t und 60 t

oder die Breite zwischen 2,55 m und 3,20 m betrug oder ein Ladungsüberhang von 0 m bis 3 m gegeben war.

Diese Praxis ändert sich nun aber, da lediglich noch Unterschreitungen von bis zu 5 % des Gewichtes und bis zu 15 cm hinsichtlich der Abmessungen des Ladegutes als von der Genehmigung umfasst anzusehen sind. Die neuen Vorschriften machen demnach insbesondere, aber nicht nur, die Dauererlaubnis zunichte.

Darüber hinaus stellt sich die Frage, ob die Toleranzwerte von 5 % des beantragten Gesamtgewichtes auf die Addition aller Achslasten oder auf die einzelne Achslast zu beziehen sind?

Ferner gilt es zu bedenken, was wir zuvor bereits angedeutet haben: Die Anzahl der erforderlichen Erlaubnisse und damit die Gebühren und der bürokratische Aufwand werden sich sowohl für die u.a. betroffene hessische und die Wirtschaft Thüringens als auch für die Verwaltung dramatisch erhöhen. Schließlich haben die neuen Vorschriften zur Konsequenz, dass für jeden Transport, bei dem die beantragten Gewichtsgrenzen bzw. die Abmessungsgrenzen unterschritten werden, neue Genehmigungen beantragt werden müssen.

In diesem Zusammenhang gestatten wir uns auch den Hinweis, dass dies auch aus Umwelt- und Immissionsschutzgesichtspunkten als äußerst kritisch zu betrachten ist. Mit der neuen Regelung ist es den Transportdurchführenden schließlich nicht mehr möglich, kleinere oder leichtere Maschinen zu transportieren. Mithin wird es immer eine unnötige Leerfahrt geben. Gleiches gilt, wenn eine Maschine oder ein Gerät einen Defekt aufweist und ausgetauscht werden muss. Diese können, wenn die Baustelle mit der Austauschmaschine ohnehin angefahren wird, nicht aufgeladen und abtransportiert werden, wenn sie von den Abmessungen und dem Gewicht nicht fast 1:1 der angelieferten Maschine entsprechen. Es entstehen so weitere unnötige Leerfahrten, da zunächst eine Genehmigung für den Transport solcher Geräte eingeholt werden muss. Nach hiesiger Einschätzung wird sich die Anzahl der Leerfahrten daher nahezu verdoppeln. Kann dies im Sinne des Umwelt- und Immissionsschutzes sein?

#### **Lösungsvorschlag:**

Wir erwarten, dass Transporte bei einer Unterschreitung der Gewichte und Abmessungen des Transportgutes und der gesamten Beförderungseinheit im Vergleich zu den im Genehmigungsbescheid enthaltenen Angaben nach dem Grundsatz „maius minus-contient“ behandelt werden und als mitgenehmigt gelten. Das „Größere“ soll, wie bisher, das „Kleinere“ umfassen bzw. einschließen. Wir fordern eine Rückkehr zur bisherigen Praxis.

Alternativ ist auch eine Wiedereinführung der bisherigen Praxis für streckenbezogene (Rn. 99 VwV-StVO) oder flächendeckende (Rn. 100 VwV-StVO) Dauerausnahmegenehmigungen bis zu einer Gesamtmasse von 68 t, Gesamthöhe von bis zu 4,35 m, Gesamtbreite 3,50 m und einem Ladungsüberhang von bis zu 3 m denkbar

### III. VEMAGS® -Antragsrelease

#### Kritik:

Für die Bauwirtschaft ist nachvollziehbar, dass aus Sicht der genehmigenden Stelle für die Bearbeitung des Antrages weitere Daten und Informationen wünschenswert sind. Die zuletzt vorgenommenen umfangreichen Änderungen des VEMAGS®-Antragsrelease haben jedoch dazu geführt, dass die neuen Daten und Informationen auch in den Genehmigungsbescheid übernommen wurden.

Aus diesen neuen Angaben im Bescheid resultiert für die Praxis eine erhebliche Problematik im Bereich der Kontrollen. Die Überwachungsbehörden überprüfen sehr streng auch die neuen Angaben, welche vorher nicht Teil des Genehmigungsbescheids waren. Es war bisher nur erheblich, welche Maße und Massen (Länge, Breite, Höhe, Gesamtmasse) genehmigt wurden. Die neuen Felder führen jedoch dazu, dass auch weitere Informationen wie *„Die Ladung ragt um ... cm nach rechts und ... cm nach links über das Fahrzeug hinaus“* auf ihre Einhaltung kontrolliert werden.

Gerade eine zentimetergenaue Einhaltung dieser Angaben ist bei dem Ladungsvorgang, insbesondere wenn dieser nachts und nur durch eine Person vorgenommen wird, schlicht unmöglich.

Im VEMAGS®-Antrag fehlt die Abfrage dazu, ob die Genehmigung für den Transport symmetrisch verladener Frachten beantragt wird. Eine symmetrisch verladene Fracht liegt dann vor, wenn die Ladung in der Regel mittig über der gedachten Fahrzeuglängsachse platziert ist.

Ein weiteres Problem besteht in der Ladungsbeschreibung. Wenn beispielsweise als Ladung „Radlader“ im Antrag genannt wird, dann wird auch kontrolliert, ob ein „Radlader“ geladen ist und keine „Kettenraupe“. Dies führt zu einer nicht hinnehmbaren Einschränkung der Flexibilität bei Organisation und Durchführung von Transporten.

Der Antragsvordruck wurde ferner verändert, ohne dass die Richtlinien für Großraum- und Schwertransporte 2013 neu gefasst wurde. Hier ist zum Beispiel die Neufassung der Rubrik „Maße und Massen“ zu nennen.

#### Lösungsvorschlag:

Verzicht auf die Angabe der neuen im Antrag enthaltenen Daten im Genehmigungsbescheid. Im Bescheid sollten nur – wie bisher auch – die bisherigen Maße und Gewichte aufgenommen werden. Entscheidend sollte zudem die Bemaßung des Kompletttransports, also dessen Lichtraumprofil (Länge, Höhe, Gewicht, Achslast) und nicht die Bemaßung der Ladung sein.

Von einer genauen Ladungsbeschreibung ist abzusehen. Wir schlagen die Einführung von Oberbegriffen wie „Baugerät“ oder „Unteilbare Ladung“ in den Verwaltungsvorschriften vor.

## IV. Transporte bis 44 Tonnen Gesamtgewicht

### Kritik:

Transporte mit einer maximalen Gesamtmasse von mehr als 40 t bedürfen einer Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO und einer Erlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO. Die Randnummer 109 der VwV-StVO sieht vor, dass von dem in Randnummer 105 ff. beschriebenen Anhörverfahren abzusehen ist, wenn 41,8 t Gesamtmasse bei einem Transport mit mehr als vier Achsen nicht überschritten werden und Zweifel an der Geeignetheit des Fahrtweges, insbesondere der Tunnelanlagen und der Tragfähigkeit der Brücken, nicht bestehen. Derzeit können die hessischen Regierungspräsidien aufgrund der Begrenzung der Anhörfreigrenze nur eine allgemeine Dauererlaubnis für den gesamten Geltungsbereich der StVO für Fahrzeuge mit mehr als vier Achsen bis max. 41,8 t ausstellen.

Dies ist nicht nachvollziehbar! Schließlich gilt sowohl für den Bereich der Land- und Forstwirtschaft als auch für den kombinierten Verkehr, dass bis 44 t Gesamtmasse von dem Anhörverfahren abzusehen ist. Für solche Transporte ist lediglich die Beschilderung zu beachten. Einer gesonderten Transportgenehmigung bedarf es hier nicht.

Vor diesem Hintergrund ist zu unterstellen, dass Zweifel an der Geeignetheit des Fahrtweges, insbesondere der Tunnelanlagen und der Tragfähigkeit der Brücken, bis 44 t Gesamtmasse nicht bestehen: Dies sollte einheitlich für die gesamte Wirtschaft, also auch für die Bauwirtschaft gelten.

### Lösungsvorschlag:

Die bisherige Anhörfreigrenze von 41,8 t sollte für Fahrzeuge mit fünf Achsen auf 42,0 t und für Fahrzeuge mit mehr als fünf Achsen auf 44,0 t angehoben werden.

Weil die Erlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO bis zur Anhörfreigrenze von den Regierungspräsidien bei der Ausstellung der Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO inkludiert werden kann, stellt dies eine erhebliche Erleichterung für die hessische und thüringische Bauwirtschaft dar.

In diesem Zusammenhang ist klarzustellen, dass es zu keiner Priorisierung der kombinierten Verkehre gegenüber dem reinen Straßentransport bei Großraum- und Schwerttransporten kommen darf. Die Verwendung von genormten Ladeeinheiten ist beim Transport – teilweise unteilbarer Ladegüter – nicht möglich. Reine Straßentransporte lassen sich auch in Zukunft nicht vermeiden und sind am Bau aus ökologischer und ökonomischer Sicht oftmals die erste Wahl. Auch darf es keine weitere Stelle oder Instanz geben, die zusätzlich noch in den Genehmigungsprozess eingreift und Zeit benötigt.

## V. Antragsverfahren

### Kritik:

Seitens der Antragsteller wird immer wieder über folgende Probleme im Zusammenhang mit dem Antragsverfahren berichtet:

#### ▪ **Bearbeitungszeiten**

Die zuständigen Genehmigungsbehörden sind bei der Bearbeitung der Anträge frei. Klar definierte und zwingend einzuhaltende Fristen existieren nicht. Damit besteht seitens der Antragsteller i.d.R. keine Möglichkeit der Beschleunigung, Beschwerde oder dergleichen.

Genehmigungsverfahren sind zu langwierig und kompliziert. Die Anhörung aller Kreise die vom Transport betroffen sind, führen zu extrem langen Bearbeitungszeiten.

Es sollten Vorgaben für eine maximale Bearbeitungsdauer eingeführt werden.

#### ▪ **Personalausstattung**

Zuständige Genehmigungsbehörden und anzuhörende Stellen sind oftmals unterbesetzt. Ein besonderes Problem stellen Urlaubs- und Krankheitszeiten dar. Aufgrund mangelnder qualifizierter Vertretungen bleiben Anträge in diesen Zeiten liegen. Eine qualifizierte Vertretung ist unabdingbar.

Trotz massiver Erhöhung der Genehmigungsgebühren hat sich die Bearbeitungsqualität und Bearbeitungszeit nicht verbessert. Es war von Personalaufstockungen der Landratsämter als bearbeitende Behörden die Rede, bisher sind keine Veränderungen/Verbesserungen feststellbar.

#### ▪ **Erreichbarkeit**

Behörden sind oft nicht erreichbar. Dies äußert sich in der Auflagenflut pro Genehmigung. Bescheide mit einem Umfang von mehr als 200 Seiten sind inzwischen keine Seltenheit mehr. Jede am Genehmigungsprozess beteiligte Behörde nutzt gefühlt den maximalen Auflagenkatalog, um sich selber abzusichern. Eine Zusammenfassung der Auflagen erfolgt durch die Genehmigungsbehörde in der Regel nicht. In der Konsequenz ergeben sich massive Schwierigkeiten in der Umsetzung für den Transporteur und es werden unnötig Zeit- und Finanzressourcen vergeudet.

#### ▪ **Mangelndes Fachwissen**

Die Behörden besitzen oft nicht das erforderliche Fachwissen.

#### ▪ **Verbesserung der Zusammenarbeit der Bundesländer**

#### ▪ **Zu viele unterschiedliche Regelungen in den einzelnen Bundesländern**

Zu großer Föderalismus, zu viele Verantwortlichkeiten.  
Zu großer Formalismus bei der Beantragung.

Seitens der Antragsteller besteht das Problem, dass die Auftraggeber, und hierzu zählt sehr häufig die öffentliche Hand, bei dem Bauvertrag den Baubeginn exakt festschreiben. Dies erfordert auch kurze Bearbeitungszeiten. Eine Bearbeitungszeit von 5 Werktagen sollte der Standard sein.

Hilfreich wäre in diesem Zusammenhang auch eine Handlungsanweisung für die Kontrollorgane, damit deutlich wird, welche der Parameter einer Genehmigung zu kontrollieren sind.

### **Lösungsvorschlag:**

Wir schlagen vor:

- eine maximale Bearbeitungszeit eines Antrages auf maximal 5 Werktage in den Verwaltungsvorschriften vorzuschreiben,
- die Personalausstattung der Antrags- und Genehmigungsbehörden erheblich aufzustocken,
- eine Erreichbarkeit der Behörden (Telefon und digitale Kommunikation) sicherzustellen, bzw. bei Nichterreichbarkeit eine Vermittlungs- oder Beschwerdestelle einzurichten,
- die Aus- und Fortbildung bundesweit neu zu organisieren und in den Verwaltungsvorschriften festzuschreiben,
- die unterschiedliche Anwendung der Vorschriften für den Großraum- und Schwerkverkehr durch eine einheitliche, bundesweite Regelung verbindlich vorzuschreiben und
- die Schaffung von mehr Transparenz über einen verbesserten Datenaustausch zu Verkehrsbehinderungen und Baustellen.

## **VI. Einsatz von Verwaltungshelfern und BF 4-Fahrzeugen**

### **Kritik:**

Seit 2017 wurde zur Entlastung der Polizeidienststellen statt der bis dahin üblichen polizeilichen Begleitung auf den Einsatz von sogenannten Verwaltungshelfern und BF 4-Fahrzeugen zurückgegriffen. Dies hat das Genehmigungsverfahren erheblich verlängert. Die Anfertigung von Regelplänen, die Bestellung und Einweisung der Verwaltungshelfer sowie die Bereitstellung von BF 4-Fahrzeugen ist regelmäßig mit mehreren Wochen Vorlauf und erheblichen zusätzlichen Kosten verbunden.

Aufgrund mangelnder bundeseinheitlicher Vorgaben und des Föderalismus bestehen viele verschiedene Verfahren für die Bestellung und Verpflichtung der Verwaltungshelfer. Auch für die Erstellung und Prüfung sowie Genehmigung der Regelpläne existieren nur unzureichende bundeseinheitliche Vorgaben. In der Praxis gibt es keine einheitliche Verfahrensweise. Eine Behörde hält Regelpläne vor, eine andere erstellt

sie selbst während des Anhörverfahrens, der Nächste gibt nur die Auflage mit, sodass Regelpläne anschließend erstellt werden müssen bzw. beauftragt werden müssen. Ebenso verhält es sich bei der Verpflichtung und Bestellung der Verwaltungshelfer.

Es ist zudem immer wieder festzustellen, dass keine belastbaren Vorgaben für die Erstellung der Regelpläne und den Einsatz der BF 4-Fahrzeuge bestehen. Dies führt dazu, dass die Verwaltungsbehörden eine überdimensionierte Anzahl von BF 4-Fahrzeugen anordnen, um in den straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften normierte Regelungen (rechts-vor-links, Rotlicht, Feldwege etc.) zusätzlich abzusichern.

#### **Lösungsvorschlag:**

Der Einsatz von Verwaltungshelfern und BF 4-Fahrzeugen ist zu überdenken und auf ein vernünftiges Maß in Bezug auf Anzahl und Kosten zu reduzieren.

Der eingesetzte Verwaltungshelfer sollte bundesweit im Verkehr für transportspezifische Anforderungen eingesetzt werden können, sofern er ausreichend geschult und dies letztendlich ohne vorherige streckenbezogene Einweisung durch die Polizei möglich ist.

Der Einsatz von BF 4-Fahrzeugen muss maßvoll stattfinden und bezahlbar sein. Wenn, wie aktuell praktiziert, allerdings bis zu vier BF 4-Fahrzeuge eine Polizeistreife ersetzen sollen, dann kann dies keine sinnvolle Regelung sein. Die mit dem Einsatz der Verwaltungshelfer und BF 4-Fahrzeugen verbundenen Kosten setzen wir als bekannt voraus.

#### **Dementsprechend schlagen wir folgende Lösung vor:**

- Erarbeitung einer bundeseinheitlichen Regelung für den Einsatz von Verwaltungshelfern und BF 4-Fahrzeugen sowie Regelpläne in einer Verwaltungsvorschrift unter Beteiligung der Verbände.
- Zeitnahe Einführung einer Straßentransport-Begleitungs-Verordnung.
- Einbindung der verkehrsbehördlichen Anordnungen (Bestellung und Verpflichtung der Verwaltungshelfer, Beschilderungs- und Absperrpläne) in den Genehmigungsbescheid des Großraum- und Schwertransportes.

## VII. Auflage Beifahrer

### Kritik:

Während der Corona-Pandemie konnte ohne Beifahrer gefahren werden. Seit einiger Zeit muss ab drei Brückenaufgaben wieder mit zwei Personen, also mit einem Beifahrer gefahren werden. Dies verursacht erhebliche zusätzliche Personal- und Sachkosten.

### Lösungsvorschlag:

Der Einsatz des digitalen Beifahrers und die Bereitstellung von digitalen Informationen ist mit hoher Priorität anzugehen.

- Überarbeitung der Einsatzbedingungen für einen Beifahrer und Änderung der Verwaltungsvorschriften.
- Einführung des digitalen Beifahrers und Bereitstellung und Übermittlung der Auflagen- oder Brückendaten an den Antragsteller.

## VIII. Auflage Nachtfahrt

### Kritik:

Seit der Einbeziehung der Autobahn GmbH des Bundes in den Genehmigungsprozess sind die Fahrzeiten massiv in die Nachtzeit verlagert worden. Dies bedeutet für die Bauwirtschaft eine massive Einschränkung.

Der bisher für die Nachtzeit festgelegte Beginn der Fahrten auf 22:00 Uhr war dem Schichtbeginn der Polizeidienststellen geschuldet. Mit dem Einsatz von Verwaltungshelfern und BF 4-Fahrzeugen ist es erforderlich, diese Zeit den neuen Gegebenheiten, zum Beispiel je nach Verkehrslage Fahrtbeginn ab 18:00 Uhr, anzupassen.

### Lösungsvorschlag:

- Überarbeitung der bisherigen Restriktionen für eine Nachtfahrt; insbesondere Überprüfung, ob der bisherige Beginn der Nachtfahrt (22:00 Uhr) noch zeitgemäß ist.
- Bundeseinheitliche Festlegung für die Anordnung einer Auflage für eine Nachtfahrt in den Verwaltungsvorschriften.

## IX. Digitalisierung

### Kritik:

Es ist festzustellen, dass ein zu geringer Grad an Digitalisierung im Bereich des Genehmigungsverfahrens VEMAGS® vorliegt. Wesentliche Informationen, wie z.B. die Traglasten von Brücken, stehen gar nicht oder nur rudimentär zur Verfügung und werden den Antragstellern nicht digital zur Verfügung gestellt.

Des Weiteren gibt es keine Transparenz innerhalb des Genehmigungsverfahrens bezüglich der durchgehenden Streckenprüfung. Wie die einzelnen Entscheidungen zustande kommen, ist für den Antragsteller nicht nachvollziehbar. Regelmäßig erfährt der Antragsteller die Hinderungsgründe / Versagungsgründe / Ablehnungsgründe erst auf telefonische oder schriftliche Nachfrage. Nicht selten wird die Ablehnung seitens der Behörde gar nicht näher begründet.

Erteilte Genehmigungen können oftmals nicht so wie geplant genutzt werden. Kurzfristig auf den Strecken eingerichtete Baustellen, und dies kommt in letzter Zeit gehäuft vor, machen das Fahren einer neuen Route erforderlich. Solche Änderungen führen zur Verlegung des Transporttermins mit massivem zusätzlichem Aufwand für die Transportplanung, zum Beispiel durch neue zu genehmigende Umfahrstrecken, neue Berechnungen der Brücken oder Umsetzung verkehrsbehördlicher Maßnahmen (Schilderaufstellung, etc.). Es ist hier unabdingbar, dass digitale und belastbare Informationen über aktuelle und geplante Baustellen den Antragstellern zur Verfügung stehen.

Warum werden diese Informationen (Baustellenmanagement) nicht vorab zentral in einem System für die Behörden und Antragsteller einsehbar und abrufbar vorgehalten? Das System VEMAGS® wäre eine gute Plattform, um alle aktuellen und geplanten Baustellen an einem zentralen Ort zu sammeln und zur Verfügung zu stellen.

### Lösungsvorschlag:

Es wird eine Arbeitsgruppe „Digitalisierung im GST“ unter Beteiligung aller Fachverbände unter Federführung des Bundesverkehrsministeriums eingerichtet, um die vorhandenen Potentiale seitens der Verwaltung und Antragsteller aufeinander abzustimmen, um eine durchgehende Nutzung des Datenmaterials zu ermöglichen.

## X. Änderungsantrag

### Kritik:

Ändern sich Parameter innerhalb eines Antrages, muss ein neuer Antrag gestellt werden. Dies ist mit Sach- und Personalkosten für den Antragsteller sowie mit zusätzlichen Gebühren verbunden, während auch die Gebühren für den ursprünglich gestellten Antrag vom Antragsteller zu tragen sind.

Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb das in den letzten Jahren praktizierte Verfahren, wonach Änderungen am ursprünglich gestellten Antrag ohne gesonderten Antrag möglich waren, nicht beibehalten werden konnte.

### **Lösungsvorschlag:**

Es wird gefordert, dass innerhalb eines gestellten Antrages Änderungen möglich sind, beantragt und eingearbeitet werden können. Es ist nicht hinnehmbar, dass für Änderungen, welche nicht einmal den Austausch der Fahrzeugkennzeichen und FIN nach sich ziehen, jeweils ein neuer Antrag in VEMAGS<sup>®</sup> gestellt werden muss.

## **XI. Gebühren**

### **Kritik:**

Durch die seit dem 01.01.2021 geltende neue Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt) sind extreme Erhöhungen der Gebühren zu verzeichnen. Die Gebühren sind teilweise von 200 € auf bis zu 1.300 € pro Antrag gestiegen.

Bisher ist nicht feststellbar, dass durch diese Mehreinnahmen der Verwaltungsbehörden eine Erhöhung der Qualität der Arbeit oder eine Beschleunigung der Bearbeitung verbunden ist (vgl. Ziffer V.). Es liegen hier auch keine Informationen vor, aus denen sich eine Rechtfertigung (z.B. Kostenuntersuchung bei den Behörden) für die extremen Gebührenerhöhungen herleiten lassen.

Die Genehmigungsgebühren lagen in 2020 im Durchschnitt bei 150 € bis 200 € pro Genehmigung. Nach der Änderung der GebOSt haben sich die reinen Genehmigungsgebühren der Antragsteller mehr als verdreifacht.

Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb für beantragte, baugleiche Fahrzeugkombinationen eine Erhöhung der Gebühr berechnet wird, obwohl letztendlich nur eine Fahrt mit einer Fahrzeugkombination durchgeführt wird. Wäre es nicht konsequenter, auf die Anzahl der Fahrten abzustellen?

Auf Grund der neuen Gebührenberechnung werden von den Antragstellern die Anzahl der beantragten Fahrzeuge oder Strecken auf ein Minimum reduziert, um Gebühren zu sparen.

Darüber hinaus führen Änderungen zu neuen Anträgen, welche dann ebenfalls bezahlt werden müssen. Dies führt auch zu einer erheblichen Erhöhung der Antragszahlen bei den Behörden.

Zurückgenommene (in VEMAGS<sup>®</sup> stornierte) Anträge werden nach Beginn der Bearbeitung mit 75 % der möglicherweise für einen beschiedenen Antrag zu berechnenden Gebühren festgesetzt. Hierbei wird nicht berücksichtigt, in welchem Umfang bereits mit der Bearbeitung des Antrages begonnen wurde. Dies ist nicht akzeptabel.

### **Lösungsvorschlag:**

Es wird eine Arbeitsgruppe „Gebühren im Bereich GST“ unter Beteiligung aller Fachverbände und unter Federführung des Bundesverkehrsministeriums eingerichtet. Es ist eine Gebührenuntersuchung bei den betroffenen Behörden zu initiieren, um festzustellen, ob die derzeit festgesetzten Gebühren kostendeckend sind oder ob unangemessene Mehreinnahmen erzielt werden.

Es ist nicht hinnehmbar, bei der Änderung der gebührenrechtlichen Vorschriften die Bedenken der Fachverbände weder in die Überlegungen einzubeziehen, noch gegenüber diesen die Entscheidung der Änderungen zu begründen.

Eine Überarbeitung und Anpassung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr an realistische Maßstäbe ist zeitnah durch den Bundesgesetzgeber zu veranlassen.

## **XII. Polizeivoranmeldung**

### **Kritik:**

Sofern ein Transport ausnahmsweise einer polizeilichen Begleitung bedarf, ist eine Voranmeldung von 48 Werktagsstunden (Montag bis Freitag) vor Beginn der Beförderung zu wahren. Teilweise wird die in der VwV-StVO genannte Frist von 48 Werktagsstunden im Rahmen des Anhörverfahrens willkürlich hochgesetzt.

Wenn der Genehmigungsinhaber aus Terminvorgaben oder Dringlichkeitsbestätigungen der Auftraggeber eine Unterschreitung der Vorlaufzeiten beantragt, werden diese von Polizeidienststellen regelmäßig nicht akzeptiert. Zieht eine Dienststelle aus nicht genannten Gründen – die der Antragsteller zudem nicht erfährt – die Zusage der Begleitung zurück, ist das ganze Prozedere zeitlich wieder neu zu starten. Der Transport bleibt bis zum Ablauf der neuen Frist stehen. Die für den (Bau-)Unternehmer damit verbundenen Probleme setzen wir als bekannt voraus.

Des Weiteren muss es auch die Möglichkeit geben, dass die Frist für die Voranmeldung in begründeten Einzelfällen entfällt, jedenfalls aber verkürzt werden kann.

Die Umsetzung der polizeilichen Begleitung wird durch den Einsatz von mehreren verschiedenen Polizeistellen wegen unterschiedlicher Zuständigkeitsbereiche erschwert. Die Anmeldung einer polizeilichen Begleitung ist erst möglich, wenn dieser eine gültige Genehmigung vorliegt. Dies führt zu unnötigen Zeitverzögerungen.

Ein weiteres Problem besteht zu Transportbeginn (Übernahme) oder Übergabe eines Transportes an eine andere Polizeidienststelle. Bei jeder Übernahme oder Übergabe werden von den jeweiligen Dienststellen alle Parameter kontrolliert, obwohl bei 100 t Transporten ein entsprechendes Gutachten vorgelegt werden kann. Dies ist im Hinblick auf die Lenk- und Ruhezeiten problematisch, da die für 22:00 Uhr geplanten Abfahrtszeiten sich entsprechend nach hinten verschieben. Uns wurde auch bereits über Vorgänge berichtet, wonach bei Unterschreitung der Voranmeldefrist zwar der Transport begleitet wurde, der Transporteur aber dann wegen eines Auflagenverstößes mit einem Bußgeld und einem Punkt im Fahreignungsregister bedacht wurde.

### **Lösungsvorschlag:**

Der Bundesgesetzgeber wird aufgefordert, umgehend mit der Umsetzung der Straßentransport-Begleitungs-Verordnung zu beginnen.

Es ist zeitnah eine bundeseinheitliche Regelung der Transportbegleitung (entweder einheitlich nur Polizei oder nur private Begleitfirmen) zu erarbeiten und bundesweit vorzuschreiben.

Bis zur Umsetzung der Begleitung durch Beliehene müssen die Voranmeldefristen auf 24 Stunden verkürzt werden. Unterschreitungen müssen in begründeten Einzelfällen möglich sein. Eine Voranmeldung mit Genehmigungsentwurf muss erlaubt sein.

Mehrfache Abnahmekontrollen der Polizei vor Fahrtantritt oder bei Übergabe an andere Zuständigkeitsbereiche müssen unterbunden werden. Die Vorlage eines entsprechenden Gutachtens oder Feststellungen durch den Transportdurchführenden müssen ausreichen. Großraum- und Schwertransporte dürfen nicht schlechter behandelt werden als andere Transportarten.

Die Erreichbarkeit der Polizeidienststellen zur Voranmeldung der Transportbegleitung muss telefonisch und schriftlich zu den üblichen Dienststunden, Montag bis Freitag von 8 Uhr bis 17 Uhr, möglich sein. Gegebenenfalls sind entsprechende Zentren oder zentrale Meldestellen einzurichten.

### **XIII. Verbesserung und Nutzung der unverzichtbaren Infrastruktur**

#### **Kritik:**

Die vielfach marode Verkehrsinfrastruktur, insbesondere die maroden Brücken, stellt eine wesentliche Behinderung dar und führt teilweise zu erheblichen Umwegen und unnötigen Zusatzbelastungen von Ausweichstrecken. Die Folge sind schwer kalkulierbare, unnötig lange Transportwege, teils verspätete Lieferungen und erheblich steigende Transportkosten. Neben der ökonomischen Komponente beinhaltet die Thematik durch optimierte Wegeführung ein hohes Einsparpotenzial von CO<sub>2</sub>.

Es wird weiterhin festgestellt, dass durch die föderale Finanzierungs- und Genehmigungsstruktur der „schwarze Peter“ (Nutzung der Infrastruktur des eigenen Landes/Landkreises, Kommune) oftmals auf Transportstrecken der Nachbarn verschoben werden, um so eigene Ressourcen zu schonen. Inzwischen ist festzustellen, dass sogar zusätzlich zu den derzeitigen Genehmigungsgebühren weitere zusätzliche so genannte Sondernutzungsgebühren (z.B. Lüdenscheid) erhoben werden.

#### **Lösungsvorschlag:**

Wir fordern, dass bundesweite Korridore oder Transportstrecken für den Großraum- und Schwerverkehr ausgewiesen und diese digital den Antragstellern zur Verfügung gestellt werden.

Die unverzichtbare Verkehrsinfrastruktur an diesen bundesweiten Korridoren („Positivstrecken“) muss vorausschauend mit höchster Priorität begutachtet, instandgehalten und ggf. neu errichtet werden.

## XIV. Verlagerung Schiene / Binnenwasserstraße

### **Kritik:**

Der „kombinierte Verkehr“ im Bereich der Großraum- und Schwertransporte ist nur dann möglich, wenn es die Zeit- und Kostenschiene zulässt. Der notwendige Vorlauf, die Be- und Entladung und der Nachlauf sind zeitlich und kostenmäßig absolut unwirtschaftlich. Die Verladung von z. B. einem 80 t Bagger in ein Binnenschiff erfordert einen großen Mobilkran am Abgangs- und Entladehafen. Bei vielen Binnenhäfen sind die Krankapazitäten unzureichend, um solche Lasten zu heben. Zusätzliche Kranfahrzeuge müssen bereitgestellt werden. Dies ist mit erheblichen zusätzlichen Kosten verbunden.

Zudem kommen die Widrigkeiten von Niedrig- und Hochwasser dazu, bei welchen die Schiffe stillgelegt werden und das Risiko der Transportzeit nicht kalkulierbar ist.

Die Prüfung auf die Machbarkeit eines Großraum- und Schwerverkehrstransportes zum Zeitpunkt der Antragstellung durch den „Straßen-Transporteur“ ist der falsche Zeitpunkt. Die Prüfung, ob eine Beförderung via Schiene oder Binnenwasserstraße möglich und machbar ist, hat durch den Auftraggeber zu Beginn der Transportplanungen zu erfolgen.

### **Lösungsvorschlag:**

Die Wunschvorstellungen der Verlagerung von Großraum- und Schwertransporten auf die Binnenwasserstraße oder Schiene sind dahingehend zu überprüfen, ob dies auch realistisch möglich ist.

Die in der VwV-StVO in Randnummer 117 genannten Grenzwerte, insbesondere die Gesamtmasse von 72 t, sind zu überprüfen und aus unserer Sicht zu aktualisieren. Hierzu ist unter Federführung des Bundes eine Arbeitsgruppe unter Beteiligung der betroffenen Verbände einzurichten.

Die Prüfung, ob eine Beförderung via Schiene oder Binnenwasserstraße möglich und machbar ist, hat durch den Auftraggeber zu Beginn der Transportplanungen zu erfolgen.

## XV. Unangetastete Rechtsvorschriften

### Kritik:

Die in den letzten Jahren negativen Veränderungen der Rechtsvorschriften betreffend den Großraum- und Schwerverkehr haben wir zur Kenntnis genommen. Wir müssen jedoch bedauerlicherweise feststellen, dass diese Veränderungen weder zügig noch komplett vorstattengehen.

So wurde die Verwaltungsvorschrift zur StVO Mitte November 2021 geändert; jedoch wurde mit einer Aktualisierung der Richtlinien zum Großraum- und Schwertransport 2013 als begleitenden Richtlinien noch nicht begonnen.

Es ist zwingend und zeitnah notwendig, alle in Bezug auf den Großraum- und Schwertransport vorhandenen Vorschriften in Zusammenarbeit mit den Verbänden zu überarbeiten und zu veröffentlichen.

### Lösungsvorschlag:

Der Bundesgesetzgeber wird aufgefordert umgehend dafür Sorge zu tragen, dass

- die Richtlinien zum Großraum- und Schwertransport 2013 an die VwV-StVO 2021 angepasst wird,
- ebenfalls die Änderungen der VwV-StVO 2017 in die neuen Richtlinien Großraum- und Schwertransport eingearbeitet werden,
- die in 2020 vom VEMAGS<sup>®</sup>-Antragsrelease einseitig vorgenommenen Änderungen in die Richtlinien Großraum- und Schwertransport eingearbeitet werden,
- eine neue Regelung für Konvoi-Fahrten (Einsparung von BF 3 Fahrzeugen) erarbeitet wird,
- eine einvernehmliche Lösung für die Gebührenerhebungen zwischen Verwaltung und Wirtschaft (siehe Ziffer XI.) erarbeitet wird und
- **umgehend** die Einführung und Umsetzung **der seit vier Jahren** in Arbeit befindlichen neuen Straßen-Transportbegleitungs-Verordnung (StTbV) erfolgt.







# **BAU** INDUSTRIE

Hessen-Thüringen

**Bauindustrieverband**

**Hessen-Thüringen e.V.**

Abraham-Lincoln-Straße 30

65189 Wiesbaden

[www.bauindustrie-mitte.de](http://www.bauindustrie-mitte.de)

In Zusammenarbeit mit:

**Dipl.-Verw. Peter Freudenthal**

Beratung und Ausbildung

Ladungssicherung, Großraum- und Schwerverkehr und  
Beförderung gefährlicher Güter

**Marco Fischer**

Bickhardt Bau Aktiengesellschaft

**Klaus Fuhrmann**

Himmel u. Papesch Bauunternehmung GmbH & Co. KG

**Benjamin Deibel**

Herzog GmbH & Co. KG

**Miklas Rentsch**

Heinrich Lauber GmbH & Co. KG