

06.11.24

Vk - In - Wi

Allgemeine Verwaltungsvorschrift der Bundesregierung

Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung

A. Problem und Ziel

Großraum- und Schwertransporte (GST) sind in zahlreichen Wirtschaftsbereichen, wie etwa der Bau- und Energiebranche, aber auch für Militärtransporte unerlässlich. Die Produktionsprozesse in vielen Wirtschaftsbereichen sowie der Ausbau der Erneuerbaren Energien und der Stromnetzinfrasturktur führen zu einem signifikanten Anstieg an GST-Anträgen. Da die Fahrtwege sich typischerweise über die Zuständigkeitsbereiche vieler betroffener Behörden erstrecken, erreichen die Genehmigungsprozesse für GST schnell eine erhebliche Komplexität. Die oft als bürokratisch empfundenen Verfahren bedürfen einer weiteren Optimierung. Zugleich kann aufgrund der erheblichen Belastungen für die Infrastruktur sowie der potentiellen Beeinträchtigungen und Gefahren für die übrigen Verkehrsteilnehmer auf die Einzelfallprüfung anhand der konkreten Parameter des jeweiligen Transports nicht verzichtet werden.

Zur Vereinfachung der Erlaubnisverfahren sowie der Durchführung von GST sind folgende Erleichterungen vorgesehen:

- Ermöglichung der Mitnahme teilbarer Ladung bis zu 40 t bei GST-Leerfahrten
- Einführung eines Richtwerts für die Dauer der Antragsbearbeitung durch die Behörden
- Flexibilisierung der Toleranzen für die Unterschreitung von genehmigten Maßen und Gewichten der Ladung
- Streichung der Anhörung der Autobahn GmbH des Bundes bei Unterfahung von Kreuzungsbauwerken

- Priorisierung von Transporten von Kabelrollen im Reparaturfall und Großtransformatoren
- Vorverlegung des grundsätzlichen Beginns der Nachtfahrt auf 20 Uhr
- Steigerung der Verbindlichkeit der Richtlinien für Großraum- und Schwertransporte (RGST) durch Verweis in der VwV-StVO
- Lockerung der Sprachauflage bei anhörpflichtigen GST (Zulassung von Englisch neben Deutsch)

B. Lösung

Der Verkehr mit Fahrzeugen und Zügen, deren Abmessungen, Achslasten oder Gesamtmassen die gesetzlich allgemein zugelassenen Grenzen überschreiten, bedarf einer Erlaubnis nach § 29 Absatz 3 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). Maßgeblich für die Entscheidung der zuständigen Erlaubnisbehörde, ob und ggf. unter welchen Auflagen eine Erlaubnis nach § 29 Absatz 3 StVO erteilt werden kann, ist insbesondere die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO). Dort sollen die genannten Erleichterungen verankert werden.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

1. Bund

Es entstehen keine Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand für den Bund.

2. Länder und Kommunen

Für die Länder und Kommunen entfallen Einnahmen aus Gebühren gemäß der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt) in Höhe von ca. 9 Mio. Euro.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Es entsteht kein Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft reduziert sich durch die vorgesehenen Änderungen der jährliche Erfüllungsaufwand um 6,0 Mio. Euro. Etwa 1,0 Mio. Euro davon sind entfallende jährliche Bürokratiekosten (Flexibilisierung der Toleranzen für die Unterschreitung von genehmigten Maßen und Gewichten der Ladung). Einmaliger Erfüllungsaufwand entsteht nicht.

Der laufende Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft unterliegt der „One-in-one-out“-Regel. Damit ergibt sich insgesamt ein „Out“ in Höhe von rund 6 Mio. Euro.

E.3 Erfüllungsaufwand für die Verwaltung

a) Bund

Für den Bund reduziert sich der jährliche Erfüllungsaufwand um ca. 1,4 Mio. Euro. Einmaliger Erfüllungsaufwand fällt nicht an.

b) Länder und Kommunen

Für die Länder bzw. Kommunen reduziert sich der jährliche Erfüllungsaufwand um ca. 9,2 Mio. Euro. Der einmalige Erfüllungsaufwand wird auf 10.900 Euro geschätzt.

F. Weitere Kosten

Für die Wirtschaft ergibt sich eine Ersparnis von Verwaltungsgebühren in Höhe von ca. 9 Mio. Euro jährlich.

06.11.24

Vk - In - Wi

**Allgemeine
Verwaltungsvorschrift
der Bundesregierung**

**Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen
Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung**

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler

Berlin, 6. November 2024

An die
Präsidentin des Bundesrates
Frau Ministerpräsidentin
Anke Rehlinger

Sehr geehrte Frau Präsidentin,

hiermit übersende ich die von der Bundesregierung beschlossene

Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen
Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 84 Absatz 2
des Grundgesetzes herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Digitales und Verkehr.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1 NKRG
ist als Anlage beigelegt.

Mit freundlichen Grüßen
Olaf Scholz

Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung

Vom ...

Nach Artikel 84 Absatz 2 und Artikel 86 Satz 1 des Grundgesetzes erlässt die Bundesregierung folgende Allgemeine Verwaltungsvorschrift:

Artikel 1

In der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung vom 26. Januar 2001 (BAnz. S. 1419, 5296), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift vom 8. November 2021 (BAnz AT 15.11.2021 B1), wird in der Verwaltungsvorschrift „Zu § 29 Übermäßige Straßenbenutzung“ die Verwaltungsvorschrift „Zu Absatz 3 Großraum- und/oder Schwerverkehr“ wie folgt geändert:

1. In Nummer IV 2 werden nach Buchstabe d folgende Buchstaben e und f eingefügt:

„90a e) einer teilbaren Ladung bei Leerfahrten im Zulauf zu oder im Ablauf von einem Großraum- oder Schwertransport, wenn die beanspruchte Ladefläche der Fahrzeugkombination die nach § 32 StVZO zulässigen Abmessungen (Teillängen, Länge, Breite) einhält und die nach § 34 StVZO zulässigen Grenzwerte nicht überschritten werden;

90b f) bei Leerfahrten Teile der genehmigten Fahrzeugkombination als Ladung.“

2. Die Nummer V wird wie folgt geändert:

a) Nach der Überschrift „V. Das Verfahren für die Erteilung einer Erlaubnis“ wird folgende Nummer 1 eingefügt:

„93a 1. Hinweise der Erlaubnisbehörde

Der Antragsteller ist darauf hinzuweisen, dass die Bearbeitung der Anträge in der Regel zwei Wochen ab Vorliegen eines vollständigen und fehlerfreien Antrages erfordert und bei statischer Nachrechnung von Brückenbauwerken sowie bei aus anderen Gründen besonders aufwändigen Verfahren eine längere Bearbeitungsdauer erforderlich sein kann. Auf die Unvollständigkeit oder

Fehlerhaftigkeit eines Antrags hat die Behörde unverzüglich, mindestens aber innerhalb der Frist nach Satz 1 hinzuweisen.“

- b) Die bisherige Nummer 1 wird zu Nummer 2.
- c) Die bisherige Nummer 2 wird wie folgt geändert:
 - aa) Die Randnummer 95 wird wie folgt gefasst:

„95 3. Für Großraum- und/oder Schwertransporte können Einzelerlaubnisse, Kurzzeiterlaubnisse oder Dauererlaubnisse erteilt werden. Sie sind unter dem Vorbehalt des Widerrufs zu erteilen.

In einem Bescheid können bis zu fünf baugleiche Einzelfahrzeuge oder mehrere baugleiche Fahrzeugkombinationen, die entweder aus bis zu fünf baugleichen Zugmaschinen und bis zu zehn baugleichen Anhängern oder aus bis zu zehn baugleichen Zugmaschinen und bis zu fünf baugleichen Anhängern bestehen, aufgenommen werden. Als baugleich gelten Einzelfahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, deren Maße (Länge, Breite, Höhe), Kurvenlaufverhalten, Sichtfeld, Gesamtmassen, Achslasten und Achsabstände übereinstimmen. Zusammenhängende Module sind als eine Fahrzeugkombination zu sehen. Zulässig ist ein Transportumlauf, der aus maximal drei Fahrtwegteilen besteht: z. B. Leerfahrt (Standort oder Firmensitz des Fahrzeuges zum Beladeort) mit anschließender Lastfahrt (vom Belade- zum Zielort) und abschließender Leerfahrt (vom Zielort zurück zum nächsten Beladeort oder Firmensitz).

Bei Erlaubnissen im anhörfreien Bereich gelten Unterschreitungen der in der Erlaubnis angegebenen Maße und Gewichte als mitgenehmigt. Im Übrigen gelten folgende Unterschreitungen als mitgenehmigt:

- Abmessungen der Ladung von 200 cm in der Länge, 50 cm in der Breite und 25 cm in der Höhe unter der Bedingung, dass die Lage der lotrechten Schwerpunktsachse der Ladung in Bezug zum Fahrzeug bzw. zur Fahrzeugkombination nicht verändert wird

- Gesamtgewicht bzw. Achslasten des Fahrzeuges oder der Fahrzeugkombination einschließlich Ladung in Abhängigkeit vom Gesamtgewicht G des Fahrzeuges oder der Fahrzeugkombination nach Maßgabe der folgenden Berechnung:

Gesamtgewicht G	Zulässige Unterschreitung x
$G \leq 68 \text{ t}$	$x = 20 \%$
$68 \text{ t} < G \leq 130 \text{ t}$	$x = 20 \% - \frac{20 - 5}{130 \text{ t} - 68 \text{ t}} (G - 68 \text{ t}) \%$
$G > 130 \text{ t}$	$x = 5 \%$

Grundsätzlich ist eine maximale Einzelachslast von 12 t einzuhalten. Höheren Achslasten kann in Einzelfällen zugestimmt werden. Wird die Erlaubnis für eine Achslast über 12 t beantragt, ist dem Antrag eine entsprechende Begründung beizufügen.“

- bb) In Randnummer 101 wird in Satz 1 und Satz 2 jeweils die Angabe „V.4.f“ durch „V.5.f“ ersetzt.
- d) Die bisherige Nummer 3 wird zu Nummer 4.
- e) Die bisherige Nummer 4 wird zu Nummer 5 und wie folgt geändert:
 - aa) Buchstabe a wird wie folgt geändert:
 - aaa) In Satz 1 wird die Angabe „V.4.f“ durch „V.5.f“ ersetzt.
 - bbb) In Satz 5 werden die Wörter „bzw. unterfahren (Unterführungen)“ gestrichen.
 - ccc) In Satz 6 wird die Angabe „V.3“ durch „V.4“ ersetzt.
 - bb) Buchstabe c wird wie folgt geändert:
 - aaa) In Satz 1 wird die Angabe „V.3“ durch „V.4“ ersetzt.
 - bbb) In Satz 2 wird die Angabe „V.4.a (Rn. 104)“ durch „V.5.a (Rn. 105)“ ersetzt.

- cc) In Buchstabe f wird in Satz 1 die Angabe „V.4 (Rn. 104 ff.)“ durch „V.5 (Rn. 105 ff.)“ ersetzt.
- f) Die bisherige Nummer 5 wird zu Nummer 6 und in ihrem Buchstaben a wird im ersten Satz die Angabe „V.4“ durch „V.5“ ersetzt.
- g) Nach Nummer 6 wird folgende Nummer 7 eingefügt:

„118b 7. Anträge für den Transport von Kabelrollen und Großtransformatoren für die Übertragungsnetze sind vorrangig zu bearbeiten. Im Fall von Kabelrollen gilt Satz 1 nur bezogen auf einen Reparaturfall. Die Erforderlichkeit des Transports für ein Übertragungsnetz und ggf. das Vorliegen eines Reparaturfalls ist bei Antragstellung durch eine Dringlichkeitsbescheinigung eines Übertragungsnetzbetreibers nachzuweisen.

Die vorrangige Bearbeitung von Anträgen der Streitkräfte bleibt hiervon unberührt.“

3. Nummer VI wird wie folgt geändert:

- a) In Nummer 1 wird in Randnummer 119 in Satz 1 die Angabe „V.4“ durch „V.5“ ersetzt.
- b) In Nummer 2 werden die Randnummern 127 bis 129 wie folgt gefasst:

„127 f) Sachverständigengutachten

Transporte mit einer Gesamtmasse von mehr als 100 t oder Einzelachslasten ab 12 t (ausgenommen Autokrane, selbstfahrende Arbeitsmaschinen, Eichfahrzeuge und andere Fahrzeuge jeweils ohne Ladung) dürfen nur durchgeführt werden, wenn unmittelbar vor Fahrtantritt vor Ort durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer oder einen Prüflingenieur einer amtlich anerkannten Überwachungsorganisation jeweils mit einer zusätzlichen Qualifikation zur Begutachtung von Großraum- und Schwertransporten sowie mit Kenntnissen zur Ladungssicherung, die Einhaltung der im Erlaubnisbescheid genannten Abmessungen, Gesamtmasse, Achslasten, die Lastverteilung und die Ladungssicherung entsprechend den anerkannten Regeln der Technik geprüft wurde. Die Feststellungen sind durch ein Gutachten

nachzuweisen. Das Gutachten ist beim Transport mitzuführen und auf Verlangen zuständigen Personen auszuhändigen. Das Gutachten kann auch in digitalisierter Form auf einem Speichermedium derart mitgeführt werden, dass es bei einer Kontrolle auf Verlangen der zuständigen Personen lesbar gemacht werden kann. Dem Antrag ist eine Bescheinigung über die Abmessungen und über das Gewicht der Ladung beizufügen.

- 128 Bei wiederkehrenden Transporten, bei denen das gleiche Fahrzeug oder die gleiche Fahrzeugkombination oder ein baugleiches Fahrzeug oder eine baugleiche Fahrzeugkombination eingesetzt und die gleiche Ladung oder die gleiche Ladungsart transportiert werden und ein beanstandungsfreies Erstgutachten nach Rn. 127 vorliegt, ist ab dem zweiten Transport ein Gutachten eines amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfers mit Fachverstand für das Fahrzeug, die Fahrzeugkombination und das Ladungsgut oder eines Prüfsachverständigen einer amtlich anerkannten Überwachungsorganisation mit Fachverstand für das Fahrzeug, die Fahrzeugkombination und das Ladungsgut, der die Übereinstimmung des Transports mit dem beanstandungsfreien Erstgutachten nach Kontrolle des Transports bestätigt, ausreichend. Die Bestätigung und das Erstgutachten sind beim Transport mitzuführen und auf Verlangen zuständigen Personen auszuhändigen. Die Bestätigung oder das Erstgutachten können auch in digitalisierter Form auf einem Speichermedium derart mitgeführt werden, dass es bei einer Kontrolle auf Verlangen der zuständigen Personen lesbar gemacht werden kann.

129 g) Prüfung des Fahrtweges

Unmittelbar vor der Durchführung des Verkehrs ist in eigener Verantwortung zu prüfen, ob der genehmigte Fahrtweg für die Durchführung des Transportes tatsächlich geeignet ist.“

c) Nummer 3 wird wie folgt geändert:

- aa) In Randnummer 139 wird in Satz 1 die Angabe „V.4 (Rn. 104)“ durch „V.5 (Rn. 105)“ ersetzt.

- bb) Im letzten Satz von Randnummer 140 wird die Angabe „22.00 Uhr“ durch „20.00 Uhr“ ersetzt.
- cc) In Randnummer 143 wird die Angabe „22.00 Uhr“ durch „20.00 Uhr“ ersetzt.
- dd) Die Randnummern 145 bis 145a werden wie folgt gefasst:

„145 Bei Transporten, die im Spannungs-, Bündnis- oder Verteidigungsfall oder deren Vorbereitung durch die Streitkräfte von NATO- oder EU-Staaten, durch verbündete Streitkräfte oder in deren Auftrag durchgeführt werden, sind Fahrzeitbeschränkungen nicht anzuordnen.

145a d) Sprache

Zur Gewährleistung eines sicheren und geordneten Verkehrsablaufs ist es bei anhörpflichtigen Transporten erforderlich, dass sich das zur Durchführung des Transports eingesetzte Personal untereinander hinreichend verständigen kann und sich eine dieser Personen hinreichend in deutscher oder englischer Sprache verständigen kann.“

4. In Nummer VII wird in Randnummer 148 nach der Angabe „I bis VI“ die Angabe „und VIII“ eingefügt.

5. Nach Nummer VII wird folgende Nummer VIII eingefügt:

„149 VIII. Richtlinien für Großraum- und Schwertransporte

Im Übrigen sind die Vorgaben der Richtlinien für Großraum- und Schwertransporte (RGST) in ihrer jeweils gültigen Fassung zu beachten, die das Bundesministerium für Digitales und Verkehr nach Anhörung der zuständigen obersten Landesbehörden im Verkehrsblatt bekanntmacht.“

Artikel 2

Diese Allgemeine Verwaltungsvorschrift tritt am ersten Tag des vierten auf die Veröffentlichung folgenden Monats in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den

Der Bundeskanzler

Der Bundesminister
für Digitales und Verkehr

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Großraum- und Schwertransporte (GST) sind in zahlreichen Wirtschaftsbereichen, wie etwa der Bau- und Energiebranche, aber auch für Militärtransporte unerlässlich. Die Produktionsprozesse in vielen Wirtschaftsbereichen sowie der Ausbau der Erneuerbaren Energien und der Stromnetzinfrastuktur führen zu einem signifikanten Anstieg an GST-Anträgen. Da die Fahrtwege sich typischerweise über die Zuständigkeitsbereiche vieler betroffener Behörden erstrecken, erreichen die Genehmigungsprozesse für GST schnell eine erhebliche Komplexität. Die oft als bürokratisch empfundenen Verfahren bedürfen einer weiteren Optimierung.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Zur Vereinfachung der Erlaubnisverfahren sowie der Durchführung von GST sind folgende Erleichterungen vorgesehen:

- Ermöglichung der Mitnahme teilbarer Ladung bis zu 40 t bei GST-Leerfahrten
- Einführung eines Richtwerts für die Dauer der Antragsbearbeitung durch die Behörden
- Flexibilisierung der Toleranzen für die Unterschreitung von genehmigten Maßen und Gewichten der Ladung
- Streichung der Anhörung der Autobahn GmbH des Bundes bei Unterfährungen von Kreuzungsbauwerken
- Priorisierung von Transporten von Kabelrollen im Reparaturfall und Großtransformatoren
- Vorverlegung des grundsätzlichen Beginns der Nachtfahrt auf 20 Uhr

- Steigerung der Verbindlichkeit der Richtlinien für Großraum- und Schwertransporte (RGST) durch Verweis in der VwV-StVO

III. Alternativen

Keine.

IV. Rechtsetzungskompetenz

Die Rechtsetzungskompetenz des Bundes ergibt sich aus Artikel 84 Absatz 2 und Artikel 86 Satz 1 des Grundgesetzes.

V. Exekutiver Fußabdruck

Die Regelung in Artikel 1 Nummer 3 Buchstabe c Doppelbuchstabe dd zur Sprachauflage greift Anregungen der Verbändeinitiative Großraum- und Schwertransport sowie eines Landes auf, die in der Länder- und Verbändeanregung geäußert wurden.

VI. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Das Vorhaben ist mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen vereinbar.

VII. Folgen der Änderung

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

In Hinblick auf die Flexibilisierung der Toleranzen bei Unterschreitungen von genehmigten Maßnahmen und Gewichten entsteht eine Verwaltungsvereinfachung, da bei Ungewissheit des Antragstellers über die genauen Maße und Gewichte der Ladung weniger Anträge „auf Verdacht“ gestellt werden, die von den zuständigen Behörden zu bearbeiten sind. Hinsichtlich des Entfalls der (Unter-)Anhörung der Autobahn GmbH des Bundes bei der Unterfahrgang von Kreuzungsbauwerken entsteht eine Verwaltungsvereinfachung, da dieser Verfahrensschritt künftig entfallen kann.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Die Ermöglichung der Mitnahme teilbarer Ladung bis zu 40 t bei GST-Leerfahrten kann dazu beitragen, Fahrten mit regulären Transportfahrzeugen einzusparen, wenn entsprechende Ladung bereits im Rahmen einer GST-Leerfahrt abtransportiert werden kann.

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Für den Bund entstehen keine Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand.

Für die Landesbehörden entfallen Gebühreneinnahmen in Hinblick auf Anträge, die bisher „auf Vorrat“ aufgrund von Ungewissheiten über die genauen Abmessungen oder Gewichte der Ladung gestellt werden und künftig durch die Flexibilisierung der Toleranzen für die Unterschreitung von genehmigten Maßen und Gewichten der Ladung wegfallen. Bei einer geschätzten Fallzahl von 30.000 wegfallenden Anträgen (s. näher unten 4.2) und einem geschätzten Mittel von 300 Euro Gebühren pro Bescheid, ergeben sich wegfallende Gebühreneinnahmen von 9 Mio. Euro jährlich.

4. Erfüllungsaufwand

4.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Kein Erfüllungsaufwand.

4.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft ergibt sich die nachfolgend aufgeschlüsselte Ersparnis von 984.000 + 2.400.000 + 2.562.500 Euro = ca. 6,0 Mio. Euro jährlich. Einmaliger Erfüllungsaufwand entsteht nicht.

Flexibilisierung der Toleranzen für die Unterschreitung von genehmigten Maßen und Gewichten der Ladung

Nach Auswertungen von VEMAGS wurden in 2023 insgesamt 376.484 Anträge auf Erlaubnis für einen GST gestellt. Es wird geschätzt, dass es sich bei 10 % der Anträge, also etwa 38.000 Anträgen, um Anträge handelt, die aufgrund von Ungewissheit über die genauen Maße und Gewichte der Ladung zur Sicherheit zusätzlich gestellt wurden und dass unter Zugrundelegung der

vorgesehenen erweiterten Unterschreitungsmöglichkeiten 80 % dieser Mehrfachanträge, also ca. 30.000 Anträge, nicht nötig gewesen wären.

Der Zeitaufwand für die Stellung eines Erlaubnisanspruchs wurde vom Statistischen Bundesamt im Rahmen der Bestandsmessung 2007 gemessen und während der Aktualisierungsmessung 2012 angepasst. Er beträgt demnach 82 Minuten pro Fall. Darin sind Rückfragen von Behörden und Antragsänderungen bzw. -anpassungen aufgrund von Ablehnungen enthalten. Als Lohnsatz werden 24 Euro / Stunde angesetzt (vgl. Lohnkostentabellen 2021 zur Erfüllungsaufwands- und Bürokratiekostenmessung des Statistischen Bundesamtes; unter Zugrundelegung der Einordnung H49 „Landverkehr und Transport in Rohrfernleitungen“, Qualifikationsniveau mittel, alle Unternehmensgrößenklassen betroffen).

Es ergibt sich damit hinsichtlich der Flexibilisierung der Unterschreitungsmöglichkeiten ein negativer Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft von $82 / 60 \text{ h} * 24 \text{ Euro} / \text{h} * (-30.000) = -984.000 \text{ Euro}$.

Ermöglichung der Mitnahme teilbarer Ladung bis zu 40 t bei GST-Leerfahrten

Unter Zugrundelegung der Gesamtzahl von 376.484 Anträgen pro Jahr und unter der Annahme, dass 10 % davon aufgrund von Ungewissheiten über die Maße und Gewichte der Ladung zur Sicherheit mehrfach gestellt wurden, sowie weitere 10 % aus Ungewissheit über die einzusetzende Fahrzeugkombination mehrfach gestellt oder aus anderen Gründen nicht realisiert wurden, wird von $0,8 * 376.484 = \text{ca. } 300.000$ GST-Anträgen ausgegangen, die tatsächlich realisiert werden.

Weil dabei pro Bescheid ggf. auch mehrere Fahrten durchgeführt werden können (u.a. im Rahmen von Kurzzeit- und Dauererlaubnissen), wird die Zahl der durchgeführten GST-Fahrten auf ca. 400.000 geschätzt. Nimmt man an, dass es sich in ca. 1 % der Fahrten anbietet, bei der Leerfahrt teilbare Ladung mitzunehmen, ergibt sich eine Fallzahl von $0,01 * 400.000 = 4.000$ Fällen, in denen eine Fahrt mit einem regulären Transportfahrzeug eingespart werden kann.

Unter Zugrundelegung von Kosten für den Transport von Baumaschinen bzw. schweren Gegenständen von im Mittel rund 600 Euro ergibt sich eine Entlastung für die Wirtschaft von $\text{ca. } 600 \text{ Euro} * (-4.000) = -2.400.000 \text{ Euro}$.

Vorverlegung des grundsätzlichen Beginns der Nachtfahrt auf 20 Uhr

Bei geschätzt ca. 400.000 durchgeführten GST-Fahrten pro Jahr (s.o.) und einer vom statistischen Bundesamt geschätzten Quote von ca. 32,5 % der Fälle, in denen für GST eine Nachtfahrt angeordnet wird, ergibt sich eine Zahl von ca. 130.000 GST-Nachfahrten pro Jahr. Nimmt man an, dass in geschätzt 5 bis 10 Prozent dieser Fälle durch das erweiterte Zeitfenster ein Tag für die Durchführung der Fahrt eingespart werden kann, ergibt sich eine Fallzahl von $0,075 \cdot 130.000 =$ ca. 10.000 Fällen.

Als Erfüllungsaufwand wird die Wartezeit von 6 Uhr morgens bis 22 Uhr abends angesetzt, bis der als Nachtfahrt deklarierte Transport wieder aufgenommen werden darf. Als Wartezeit bis zur Fortsetzung der Nachtfahrt würde sich eigentlich eine Zeitspanne von 6 Uhr morgens bis 22 Uhr abends, also 16 Stunden, ergeben. Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern im Kraftverkehr muss eine tägliche Regelruhezeit von mindestens elf zusammenhängenden Stunden garantiert werden. Folglich beträgt die Wartezeit somit effektiv nur fünf Stunden, die in diesem Zusammenhang für den Erfüllungsaufwand angesetzt werden.

Als Lohnsatz werden 20,50 Euro / Stunde angesetzt (vgl. Lohnkostentabellen 2021 zur Erfüllungsaufwands- und Bürokratiekostenmessung des Statistischen Bundesamtes; unter Zugrundelegung der Einordnung H49 „Landverkehr und Transport in Rohrfernleitungen“, Qualifikationsniveau einfach, alle Unternehmensgrößenklassen betroffen). Weil GST, für die die Anordnung einer Nachtfahrt angeordnet ist, in der Regel von mindestens einem – ggf. mehreren – privaten Begleitfahrzeug begleitet werden (plus ggf. angeordneter Beifahrer), wird von durchschnittlich 2,5 eingesetzten Personalern ausgegangen.

Es ergibt sich damit für die Vorverlegung des grundsätzlichen Beginns der Nachtfahrt auf 20 Uhr ein geschätzter Erfüllungsaufwand von $20,50 \text{ Euro} / \text{h} \cdot 2,5 \cdot 5 \text{ h} \cdot (-10.000) = -2.562.500$ Euro.

Änderungen im Übrigen

Im Übrigen wird nicht von einem Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft ausgegangen.

4.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

a) Erfüllungsaufwand des Bundes

Aufwand der Autobahn GmbH des Bundes wird als Erfüllungsaufwand der Verwaltung verbucht, weil sie im Zusammenhang mit der Bearbeitung von GST-Anhörungen hoheitliche Aufgaben wahrnimmt.

Für den Bund ergibt sich die nachfolgend aufgeschlüsselte Ersparnis von 651.000 Euro + 716.100 Euro = ca. 1,4 Mio. Euro jährlich. Einmaliger Erfüllungsaufwand fällt nicht an.

Flexibilisierung der Toleranzen für die Unterschreitung von genehmigten Maßen und Gewichten der Ladung

Nach Antragstellung geht der gesamte Antrag bei der Erlaubnis- und Genehmigungsbehörde (EGB) ein, die den Antrag auf Vollständigkeit prüft und die Anhörung insbesondere der entlang dem beantragten Fahrtweg betroffenen Straßenverkehrsbehörden und Straßenbaulastträger einleitet. Da die Fahrtwege regelmäßig auch über Autobahnen verlaufen, werden in diesem Rahmen in der Regel auf die betroffenen Niederlassungen der Autobahn GmbH des Bundes angehört. Diese geben eine Stellungnahme ab, ob und ggf. unter welchen Auflagen der Fahrtweg genehmigt werden kann. Auf Grundlage der Sichtung exemplarischer GST-Bescheide wird geschätzt, dass im Mittel vier Niederlassungen der Autobahn GmbH in einem Genehmigungsverfahren beteiligt sind.

Die Anhörung einer Niederlassung der Autobahn GmbH ist computergestützt und kann die Analyse einer Autobahnteilstrecke umfassen, die statische Prüfung einer Brücke, die Prüfung einer Autobahnauf- oder -abfahrt u. ä. m. Je nach Antrag ist nach Angaben der Autobahn GmbH von einer Bearbeitungsdauer von 2 bis 15 Minuten pro Vorgang auszugehen. Der Mittelwert wird auf rund 7 Minuten geschätzt.

Nach Auskunft befragter Behörden bearbeiten primär Mitarbeiter des gehobenen Dienstes GST-Anträge. Der Lohnsatz von 46,50 Euro wird der aktuellen Lohnsatztabelle des Erfüllungsaufwandsleitfadens entnommen.

Unter Annahme der oben dargelegten 30.000 wegfallenden Anträge durch erweiterte Unterschreitungsmöglichkeiten ergibt sich ein Erfüllungsaufwand von

$7 / 60 \text{ h} * 46,50 \text{ Euro} / \text{h} * 4 \text{ beteiligte Niederlassungen der AdB} * -30.000 = -651.000 \text{ Euro}.$

Streichung der Anhörung der Autobahn GmbH des Bundes bei Unterföhrung von Kreuzungsbauwerken

Es finden pro Monat rund 11 000 Anhörungen der Autobahn GmbH statt, in denen der Fahrtweg im Basisnetz verläuft und ein Bauwerk in der Unterhaltungslast der Autobahn GmbH unterquert werden soll. Damit ergibt sich eine jährliche Fallzahl von 132.000 für alle Niederlassungen der Autobahn GmbH. Unter Zugrundelegung der obigen Annahmen ergibt sich ein Erfüllungsaufwand von $7 / 60 \text{ h} * 46,50 \text{ Euro} / \text{h} * (-132.000) = -716.100 \text{ Euro}.$

b) Erfüllungsaufwand der Länder (inkl. Kommunen)

Für die Länder ergibt sich die nachfolgend dargelegte Ersparnis von ca. 9,2 Mio. Euro jährlich. Der einmalige Erfüllungsaufwand beträgt 10.900 Euro.

Flexibilisierung der Toleranzen für die Unterschreitung von genehmigten Maßen und Gewichten der Ladung

Nach Eingang des Antrags bei der EGB prüft diese den Antrag auf Vollständigkeit und leitet die Anhörung insbesondere der entlang dem beantragten Fahrtweg betroffenen Straßenverkehrsbehörden und Straßenbaulastträger ein. Auf Grundlage der Sichtung exemplarischer GST-Bescheide wird geschätzt, dass im Mittel neben der EGB zehn Landesbehörden in einem Genehmigungsverfahren beteiligt sind. Nach Vorliegen aller Stellungnahmen der angehörten Behörden führt die EGB diese zusammen und erstellt die GST-Erlaubnis sowie den Gebührenbescheid. Ggf. sind bei ablehnenden Stellungnahmen der Behörden Abstimmungen zur Änderung des Antrags durch den Antragsteller und die erneute Veranlassung von Anhörungen zum abgeänderten Fahrtweg erforderlich.

Bei den EGB wird eine Bearbeitungsdauer von zwei Stunden pro Antrag für die anfängliche Prüfung, die Veranlassung der Anhörung, die Bearbeitung der darauf eingehenden Stellungnahmen, die Erstellung des Bescheids angenommen. Bei den angehörten Landes-/Kommunalbehörden wird eine Bearbeitungsdauer für die Erstellung ihrer Stellungnahmen von im Mittel 30 Minuten angenommen.

Bei einem Lohnsatz von 43,90 Euro ergibt sich unter Zugrundelegung der oben dargelegten Fallzahl ein Erfüllungsaufwand von

$(2 \text{ h EGB} + 10 \text{ beteiligte Stellen} * 0,5 \text{ h}) * 43,90 \text{ Euro} / \text{h} * - 30.000 = - 9.219.000 \text{ Euro}.$

Priorisierung von Transporten von Kabelrollen im Reparaturfall und Großtransformatoren

Damit der Transport von Kabelrollen (im Reparaturfall) und von Großtransformatoren für das Übertragungsnetz priorisiert in VEMAGS von der jeweiligen Genehmigungsbehörde bearbeitet werden kann, müssen diese im System gemarkert werden, d. h. sie müssen auf dem „virtuellen Ablagestapel“ vorgezogen / nach oben gezogen werden. Es müssen also Programmierarbeiten in VEMAGS durchgeführt werden. Dafür wird ein einmaliger Aufwand von 10 Tagen Programmierarbeit zu einem Lohnsatz von 1.090 Euro/Tag gemäß Standardwerttabelle des Statistischen Bundesamts geschätzt, also $1.090 \text{ Euro/Tag} * 10 \text{ Tage} = 10.900 \text{ Euro}.$

5. Weitere Kosten

Korrespondierend zu den entfallenden Gebühreneinnahmen der Verwaltung von ca. 9 Mio. Euro (s.o. 3.) ergibt sich für die Wirtschaft eine Ersparnis von Verwaltungsgebühren in Höhe von ca. 9 Mio. Euro jährlich.

6. Weitere Folgen der Änderung

Keine.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1

Zu Nummer 1 (Änderung der VwV zu § 29 Absatz 3 – Nummer IV)

Nach gegenwärtiger Rechtslage dürfen GST grundsätzlich nur unteilbare Ladungen transportieren. Wenn eine Leerfahrt aufgrund der Maße des Transportfahrzeugs ein erlaubnisbedürftiger GST ist, soll künftig auch die Mitnahme von teilbaren Ladungen bis zu 40 Tonnen und bis zu den allgemein erlaubten Achslasten erlaubt sein, um Transportwege zu sparen (z.B. Abtransport von Baumaschinen auf dem Rückweg von einer Baustelle). Die Vermeidung zusätzlicher

Güterverkehre auf der Straße trägt neben dem Infrastrukturschutz auch dem Klima- und Umweltschutz Rechnung. Die ergänzten Buchstaben e und f stellen einen Gleichlauf her zu den Regelungen in den Empfehlungen für die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen nach § 70 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung.

Zu Nummer 2 (Änderung der VwV zu § 29 Absatz 3 – Nummer V)

Zu Buchstabe a

Derzeit gibt es keine Soll-Vorgabe zur durchschnittlichen Dauer der GST-Genehmigungsverfahren, die sich zwischen den Erlaubnis- und Genehmigungsbehörden der Länder erheblich unterscheidet. Der vormals in der VwV-StVO enthaltene Orientierungswert zur Bearbeitungsdauer von zwei Wochen, der durch die Änderung der VwV-StVO vom 22.05.2017 entfallen ist, entfaltete eine produktive Appellwirkung sowohl gegenüber den Antragstellern, ihre Anträge mit ausreichend zeitlichem Vorlauf zu stellen, als auch an die beteiligten Behörden, zwei Wochen Bearbeitungsdauer im Regelfall möglichst nicht zu überschreiten. Er soll daher wieder Eingang in die VwV-StVO finden. Konkrete Rechtsfolgen sind an diesen Orientierungswert nicht geknüpft. Gegenüber der vormaligen Formulierung wird allerdings stärker betont, dass auch unvollständige oder fehlerhaft gestellte Anträge zu längeren Bearbeitungsdauern führen können.

Zu Buchstabe b

Anpassung der Nummerierung aufgrund der neu eingefügten Nummer 1.

Zu Buchstabe c Doppelbuchstabe aa

Die VwV-StVO sieht bisher eine Toleranz für Unterschreitungen von 5 % des Gewichts bzw. der Achslasten und von 15 cm der Abmessungen der Ladung gegenüber den genehmigten Abmessungen und Gewichte vor. Darüber hinaus sind Unterschreitungen unzulässig. Hintergrund ist, dass für die Durchführung des GST häufig Auflagen angeordnet werden (z. B. Alleinfahrt über eine Brücke in Schrittgeschwindigkeit, Sperrung des Gegenverkehrs), die einen Eingriff in den übrigen Straßenverkehr darstellen. Diesen Eingriffen fehlt die Rechtfertigung, wenn ihnen ein erheblich leichter oder kleinerer Transport zugrunde liegt, für den diese Auflagen nicht erforderlich wären.

Umgekehrt ist anzuerkennen, dass in der Praxis in gewissem Maße Ungewissheit über die

genauen Maße und Gewichte der Ladung besteht (z. B. auf Grund von Materialabweichungen in der Produktion), die Anträge für die Genehmigung des GST aber mit ausreichend zeitlichem Vorlauf gestellt werden müssen. Folge ist, dass zum Teil mehrere Anträge mit unterschiedlichen Parametern „auf Vorrat“ gestellt werden, was sowohl für die Transportwirtschaft als auch für die zuständigen Behörden erheblichen Mehraufwand bedeutet.

Jedenfalls im unteren Bereich ist es in Abwägung mit dem Schutz der übrigen Verkehrsteilnehmer vor Beeinträchtigungen durch GST angezeigt, höhere Toleranzen vorzusehen. Je weniger ein GST die gesetzlich zulässigen Maße und Gewichte überschreitet, desto weniger schwerwiegend sind grundsätzlich die verhängten Auflagen für die Transportdurchführung. Etwaige Auflagensprünge, die bei einer erneuten Antragstellung mit den eigentlichen Maßen und Gewichten zu Tage treten würden, können in diesem Bereich in größerem Umfang als bisher hingenommen werden. Bei sehr schweren Transporten sind Auflagensprünge hingegen deutlich kritischer. Dort bleibt die bisherige Toleranz bestehen. Dazwischen ist ein linearer Übergang vorgesehen.

Bei den Abmessungen wird stärker als in der bisherigen Regelung dem Umstand Rechnung getragen, dass Abweichungen in der Länge weniger kritisch sind als in der Breite sowie insbesondere in der Höhe.

Zu Buchstabe c Doppelbuchstabe bb

Folgeänderung aufgrund der neu eingefügten Nummer 1.

Zu Buchstabe d

Anpassung der Nummerierung aufgrund der neu eingefügten Nummer 1.

Zu Buchstabe e Doppelbuchstabe aa

Die Änderungen in Dreifachbuchstabe aaa und ccc sind Folgeänderungen aufgrund der neu eingefügten Nummer 1.

Der durch Dreifachbuchstabe bbb bewirkte Entfall der Anhörung der Autobahn GmbH des Bundes bei Unterfahrung von Kreuzungsbauwerken dient der Verfahrensvereinfachung und -beschleunigung. Die VwV-StVO sieht zur umfassenden Prüfung der beantragten Strecke die Beteiligung sämtlicher Stellen vor, deren Belange berührt sein können. Unter anderem ist bislang,

wenn Bundesautobahnen in der Baulast des Bundes nicht höhengleich überfahren (Überführungen) bzw. unterfahren (Unterführungen) werden, die Autobahn GmbH anzuhören. Bei Unterführungen der Autobahn ist die Autobahn GmbH insoweit zuständig, dass sie als Unterhaltungspflichtige für das Kreuzungsbauwerk sicherstellen muss, dass durch dieses Bauwerk das Lichtraumprofil der unterführenden Straße nicht beeinträchtigt wird (also, dass z. B. nichts vom Kreuzungsbauwerk herunter hängt oder fällt, etwa bei Bau- oder Unterhaltungsmaßnahmen). Da die Autobahn GmbH bei eigenen Maßnahmen, die sich auf das Lichtraumprofil der unterführenden Straße auswirken, ohnehin die zuständigen Landesbehörden unterrichtet, sind diese über etwaige Einschränkungen bereits im Bilde. Auf eine Anhörung kann daher aus Effizienzgründen verzichtet werden.

Zu Buchstabe e Doppelbuchstaben bb und cc

Folgeänderungen aufgrund der neu eingefügten Nummer 1. Zugleich redaktionelle Korrektur fehlerhafter Verweise auf Randnummer 104 ff.

Zu Buchstabe f

Anpassung der Nummerierung und Anpassung eines Verweises aufgrund der neu eingefügten Nummer 1.

Zu Buchstabe g

Eine schnellstmögliche Bearbeitung von Anträgen für den Transport von Kabelrollen (im Reparaturfall) und von Großtransformatoren für das Übertragungsnetz ist unter anderem aus Gründen der Energieversorgungssicherheit von erheblicher Bedeutung. Beide Fallgruppen sind zudem quantitativ stark begrenzt, sodass bei einer Priorisierung keine unangemessene Benachteiligung der übrigen Antragsteller zu befürchten ist. Die schnellstmögliche Bearbeitung von dringlichen Anträgen für Militärtransporte, die über den MM-Account in VEMAGS angemeldet werden, bleibt davon unberührt.

Zu Nummer 3 (Änderung der VwV zu § 29 Absatz 3 – Nummer VI)

Zu Buchstabe a

Folgeänderung aufgrund der neu eingefügten Nummer V.1.

Zu Buchstabe b

Es handelt sich um eine redaktionelle Korrektur, die den Gliederungsbuchstaben g bei der Randnummer 129 „Prüfung des Fahrtweges“ verortet.

Zu Buchstabe c Doppelbuchstabe aa

Folgeänderung aufgrund der neu eingefügten Nummer V.1. Zugleich redaktionelle Korrektur eines fehlerhaften Verweises auf Randnummer 104.

Zu Buchstabe c Doppelbuchstaben bb und cc

Für viele GST wird von den Erlaubnis- und Genehmigungsbehörden die Nachfahrt angeordnet, um den Verkehr zu entlasten. Derzeit darf eine Nachfahrt erst ab 22 Uhr beginnen. Da der Berufsverkehr bereits um 20 Uhr abgeklungen ist, sollte eine Nachfahrt grundsätzlich bereits ab 20 Uhr möglich sein.

In Hinblick auf etwaige statische Auswirkungen hinsichtlich noch nicht erreichter ausgeglichener Temperaturverhältnisse im Tragwerk sowie auf eine im Einzelfall ggf. nach 20 Uhr noch hohe Verkehrsbelastung, wird in diesen Fällen die Anordnung einer Nachfahrt ab 22 Uhr in begründeten Fällen weiterhin möglich sein. Dies ist durch die Formulierung „in der Regel“ gewährleistet.

Zu Buchstabe b Doppelbuchstabe dd

Redaktionelle Korrektur: Die Reihenfolge der Randnummern 145 und 145a wird getauscht und die bisherige Randnummer 145 als eigener Gliederungspunkt „d) Sprache“ von den Vorgaben zur Fahrzeit getrennt. Zudem werden in Folge der Änderung des § 35 Absatz 5 StVO durch die Siebenundfünfzigste Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften auch die verbündeten Streitkräfte aufgenommen.

Inhaltlich werden die Sprachanforderungen für anhörpflichtige GST in Hinblick auf europarechtliche Anforderungen und auf den zunehmenden Bedarf, nicht-deutschsprachiges Personal einsetzen zu können, gelockert. Zugleich wird klargestellt, dass es unerlässlich ist, dass das eingesetzte Personal untereinander – etwa der Fahrer des Transportfahrzeugs mit dem Fahrpersonal privater Begleitfahrzeuge – eine hinreichende gemeinsame sprachliche Basis haben muss. Mindestens eine Person muss auch in der Lage sein, sich mit Dritten, etwa der Polizei, anderen

Verkehrsteilnehmern oder sonstigen Beteiligten auszutauschen. Es kann davon ausgegangen werden, dass grundlegende Englischkenntnisse in Deutschland weit genug verbreitet sind, so dass über die bisherige Regelung hinaus neben Deutsch auch Englisch genügen kann.

Die unter dem Punkt „3. Besondere Auflagen für anhörpflichtige Transporte“ falsch verortete Regelung zur einzelfallbezogenen Anordnung von Sprachanforderungen bei nicht anhörpflichtigen Transporten kann entfallen. Auch ohne eine solche Regelung bleibt es den Behörden unbenommen, in außergewöhnlichen Fällen aufgrund besonderer Umstände Sprachanforderungen für nicht anhörpflichtige Transporte in die Bescheide aufzunehmen.

Zu Nummer 4 (Änderung der VwV zu § 29 Absatz 3 – Nummer VII)

Folgeänderung aufgrund der neu eingefügten Nummer VIII.

Zu Nummer 5 (Änderung der VwV zu § 29 Absatz 3 – neue Nummer VIII)

Die Richtlinien für Großraum- und Schwertransporte (RGST) sind von hoher Bedeutung für einheitliche und verständliche GST-Bescheide. Ihre rechtliche Verbindlichkeit hängt bisher davon ab, ob die Länder die RGST als verbindlich zu beachtende Verwaltungsvorschriften an die nachgeordneten Behörden weitergeben. In der Praxis ist immer wieder festzustellen, dass sich Behörden nur lose an der RGST orientieren und abweichende individuelle Formulierungen wählen. Der vorgesehene Verweis schafft Klarheit über die Verbindlichkeit der RGST.

Die RGST haben gegenüber der VwV-StVO ergänzenden Charakter; im Zweifel gehen die Vorgaben der VwV-StVO vor. Nach der Randnummer 147 der VwV-StVO zu § 46 steht es den obersten Landesbehörden oder den von ihnen bestimmten Stellen offen, Abweichungen von der RGST zuzulassen.

Zu Artikel 2

Die Änderung der VwV-StVO tritt mit Verzögerung in Kraft, um die korrespondierenden Anpassungen in den Richtlinien für Großraum- und Schwertransporte (RGST) und im digitalen GST-Portal VEMAGS (Verfahrensmanagement für Großraum- und Schwertransporte) umsetzen zu können.

Anlage

Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates (NKR) gem. § 6 Abs. 1 NKR-G**Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (NKR-Nr. 7369, BMDV)**

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Regelungsentwurf mit folgendem Ergebnis geprüft:

I Zusammenfassung

Bürgerinnen und Bürger	keine Auswirkungen
Wirtschaft	
Jährlicher Erfüllungsaufwand (Entlastung):	rund -6 Mio. Euro
davon aus Bürokratiekosten (Entlastung):	rund -1 Mio. Euro
Einmaliger Erfüllungsaufwand:	keine Auswirkungen
Verwaltung	
Bund	
Jährlicher Erfüllungsaufwand (Entlastung):	rund -1,4 Mio. Euro
Einmaliger Erfüllungsaufwand:	keine Auswirkungen
Länder	
Jährlicher Erfüllungsaufwand (Entlastung):	rund -9,2 Mio. Euro
Einmaliger Erfüllungsaufwand:	rund 11 000 Euro
„One in one out“-Regel	Im Sinne der „One in one out“-Regel der Bundesregierung stellt der jährliche Erfüllungsaufwand der Wirtschaft in diesem Regelungsvorhaben ein „ Out “ von rund 6 Mio. Euro dar.
Weitere Kosten	Durch die vorgesehene Flexibilisierung der Toleranzen für die Unterschreitung von genehmigten Maßen und Gewichten der Ladung entfallen jährlich rund 30 000 Anträge sowie die damit verbundenen Verwaltungsgebühren.
Insgesamt (Entlastung)	rund -9 Mio. Euro
im Einzelfall (Entlastung)	-300 Euro Gebühren pro Antrag

Digitaltauglichkeit (Digitalcheck)	Das Ressort hat Möglichkeiten zum digitalen Vollzug der Neuregelung (Digitaltauglichkeit) geprüft und hierzu einen Digitalcheck mit nachvollziehbarem Ergebnis durchgeführt.
Evaluierung	Eine Evaluierung des Vorhabens ist nicht vorgesehen.
Nutzen des Vorhabens	Das Ressort hat keinen Nutzen dargestellt.
Der Nationale Normenkontrollrat sieht in dem vorliegenden Vorhaben einen wichtigen Baustein zur Verfahrensbeschleunigung und begrüßt, dass dabei auch Vorschläge aus seinem Positionspapier aufgegriffen wurden. Die Darstellung der Regelungsfolgen ist nachvollziehbar und methodengerecht. Der Nationale Normenkontrollrat erhebt hiergegen im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände.	

II Regelungsvorhaben

Durch das vorliegende Regelungsvorhaben sollen Großraum- und Schwertransporte (GST) vereinfacht und beschleunigt werden. Hierzu sieht der Entwurf u.a. folgende Maßnahmen vor:

- Flexibilisierung der Toleranzen für die Unterschreitung von bereits genehmigten Maßen und Gewichten der Ladung,
- Ermöglichung der Mitnahme teilbarer Ladung bis zu 40 Tonnen bei GST-Leerfahrten,
- Streichung der Anhörung der Autobahn GmbH bei Unterfahung von Kreuzungsbauwerken,
- Vorverlegung des grundsätzlichen Beginns der Nachtfahrt von derzeit 22 Uhr auf 20 Uhr,
- Einführung eines Richtwerts von zwei Wochen für Antragsbearbeitung durch die Behörde,
- Priorisierung von Transporten von Kabelrollen im Reparaturfall und Großtransformatoren.

III Bewertung

III.1 Erfüllungsaufwand

Bürgerinnen und Bürger

Das Regelungsvorhaben hat keine Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand der Bürgerinnen und Bürger.

Wirtschaft

Das Regelungsvorhaben **entlastet** die Wirtschaft **jährlich** um rund **6 Mio. Euro**. Dabei **sinken** die **Bürokratiekosten** um rund **1 Mio. Euro**. Diese Entlastung resultiert aus den folgenden Vorgaben:

- Flexibilisierung der Toleranzen für die Unterschreitung von genehmigten Maßen und Gewichten der Ladung

Das Ressort geht nachvollziehbar davon aus, dass aufgrund der vorgesehenen Flexibilisierung der Toleranzen für die Unterschreitung von genehmigten Maßen und Gewichten jährlich rund 30 000 Anträge auf Erlaubnis für einen GST entfallen. Bei einem Zeitaufwand von rund 80 Minuten/Fall resultiert nachvollziehbar eine **Entlastung** von **jährlichen Bürokratiekosten** in Höhe von rund **1 Mio. Euro**.

- Ermöglichung der Mitnahme teilbarer Ladung bis zu 40 Tonnen bei GST-Leerfahrten

Nach aktueller Rechtslage dürfen GST grundsätzlich nur unteilbare Ladungen transportieren. Der Entwurf sieht nun bei Leerfahrten die Mitnahme von teilbaren Ladungen bis 40 Tonnen vor. Das Ressort nimmt nachvollziehbar an, dass sich dies bei 4 000 Leerfahrten pro Jahr anbietet, wodurch eine Fahrt mit einem regulären Transportfahrzeug eingespart werden kann. Unter Zugrundelegung von Kosten für den Transport von Baumaschinen bzw. schweren Gegenständen von rund 600 Euro werden die Unternehmen nachvollziehbar von **jährlichem Erfüllungsaufwand** in Höhe von rund **2,4 Mio. Euro entlastet**.

- Vorverlegung des grundsätzlichen Beginns der Nachtfahrt von 22 Uhr auf 20 Uhr

Durch das erweiterte Zeitfenster nimmt das Ressort ausgehend von jährlich 130 000 GST-Nachtfahrten an, dass in rund 10 000 Fällen ein Tag für die Durchführung der Fahrt (bzw. die Wiederaufnahme der Fahrt in der folgenden Nacht) eingespart werden kann. Dadurch kann abzüglich der Regelruhezeit 5 Stunden Wartezeit eingespart werden. Ausgehend von durchschnittlich 2,5 eingesetzten Personen ergibt sich eine Entlastung von **jährlichem Erfüllungsaufwand** in Höhe von rund **2,6 Mio. Euro**.

Verwaltung

Das Regelungsvorhaben **entlastet** die **Autobahn GmbH des Bundes** von **jährlichem Erfüllungsaufwand** in Höhe von rund **1,4 Mio. Euro**. Die **Länder** werden von **jährlichem Erfüllungsaufwand** in Höhe von rund **9,2 Mio. Euro entlastet** und mit geringfügigem Umstellungsaufwand belastet. Die Entlastungen ergeben sich aus den folgenden Vorgaben:

Bund

- Flexibilisierung der Toleranzen für die Unterschreitung von genehmigten Maßen und Gewichten der Ladung

Da Fahrtwege häufig auch über Autobahnen verlaufen, wird in der Regel auch die Autobahn GmbH des Bundes von der Erlaubnis und Genehmigungsbehörde angehört. Unter der Annahme von 30 000 entfallenden Anträgen (s.o.), entfallen auch die erforderlichen Anhörungen. Dadurch wird **jährlicher Erfüllungsaufwand** in Höhe von rund **650 000 Euro eingespart**.

- Streichung der Anhörung der Autobahn GmbH des Bundes bei Unterfahung von Kreuzungsbauwerken

Pro Jahr finden 132 000 Anhörungen der Autobahn GmbH des Bundes statt, in denen der Fahrtweg ein Bauwerk in der Unterhaltungslast der Autobahn GmbH unterquert. Diese entfallen durch die Rechtsänderung künftig, woraus nachvollziehbar eine **Entlastung** von **jährlichem Erfüllungsaufwand** in Höhe von rund **700 000 Euro resultiert**.

Länder

- Flexibilisierung der Toleranzen für die Unterschreitung von genehmigten Maßen und Gewichten der Ladung

Die zuständige Erlaubnis- und Genehmigungsbehörde (EGB) prüft den Antrag auf Vollständigkeit und leitet eine Anhörung insbesondere der entlang dem Fahrtweg betroffenen Straßenverkehrsbehörden und Straßenbaulastträger ein. Im Nachgang prüft die EGB die Stellungnahmen und erstellt die GST-Erlaubnis. Das Ressort schätzt den Aufwand der EGB auf zwei Stunden je Antrag und den der angehörten Kommunal-/Landesbehörden (10 Behörden je Antrag) auf jeweils 30 Minuten. Weiterhin unter der Annahme, dass künftig 30 000 Anträge pro Jahr entfallen (s.o.), geht das Ressort nachvollziehbar von einer **Entlastung** von **jährlichem Erfüllungsaufwand** in Höhe von rund **9,2 Mio. Euro** aus.

- Priorisierung von Transporten von Kabelrollen

Die vorgesehene Priorisierung von Transporten von Kabelrollen im Reparaturfall und Großtransformatoren erfordert Programmierarbeiten für das digitale GST-Portal VEMAGS (Verfahrensmanagement für Großraum- und Schwerlasttransporte), wodurch **einmaliger Erfüllungsaufwand** in Höhe von **11 000 Euro** entsteht.

III.2 Weitere Kosten

Durch die Flexibilisierung der Toleranzen für die Unterschreitung von genehmigten Maßen und Gewichten der Ladung entfallen jährlich 30 000 Anträge, die bisher auf Vorrat gestellt

wurden (siehe III.1 Erfüllungsaufwand). Bei durchschnittlichen Gebühren von 300 Euro je Bescheid werden die betroffenen Unternehmen nachvollziehbar von **jährlichen Verwaltungsgebühren** in Höhe von rund **9 Mio. Euro entlastet**.

III.3 Digitaltauglichkeit

Das Ressort hat Möglichkeiten zum digitalen Vollzug der Neuregelung (Digitaltauglichkeit) geprüft und hierzu einen Digitalcheck mit nachvollziehbarem Ergebnis durchgeführt.

IV Ergebnis

Der Nationale Normenkontrollrat sieht in dem vorliegenden Vorhaben einen wichtigen Baustein zur Verfahrensbeschleunigung und begrüßt, dass dabei auch Vorschläge aus seinem Positionspapier aufgegriffen wurden.

Die Darstellung der Regelungsfolgen ist nachvollziehbar und methodengerecht. Der Nationale Normenkontrollrat erhebt hiergegen im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände.

4. November 2024

Lutz Goebel
Vorsitzender

Gudrun Grieser
Berichterstatterin