

Kleine Anfrage

der Fraktion der CDU/CSU

Genehmigungspraxis bei Schwertransporten

Transportunternehmen und Verbände berichten nach Erkenntnissen der Fragesteller immer häufiger von unhaltbaren Zuständen bei der Genehmigungspraxis für Großraum- und Schwertransporte (GST) (vgl. beispielsweise: <https://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/grossraum-und-schwerlasttransporte-bauindustrie-schreibt-brandbrief-an-verkehrsminister-buerokratie-fuehrt-zu-bau-stopp/28792400.html>). Änderungen bei den Auflagen und im Verfahren führen nach Ansicht der Fragesteller für die betroffenen Unternehmen zu Problemen durch bürokratischen Mehraufwand und deutlich höheren Kosten für das Transportgewerbe.

Insbesondere kritisieren Speditions- und Logistikunternehmen die Folgen der neu eingeführten Vorgaben bei Unterschreitung der angegebenen Abmessungen von Ladung oder Gewicht des Transports (vgl. beispielsweise https://www.bauindustrie.de/fileadmin/bauindustrie.de/Media/Veroeffentlichungen/PosPap_Grossraum-und-Schwertransporte_final_01.pdf). Nach aktuell geltenden Regelungen muss außerhalb des anhörungsfreien Bereichs zwingend eine neue Genehmigung eingeholt werden, wenn das Gesamtgewicht um mehr als 5 Prozent bzw. und/oder die Abmessungen des Transportgutes um mehr als 15 cm unterschritten werden (Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), zu § 29 Absatz 3 StVO, Randnummer 95).

In der Praxis entwertet diese Vorgabe nach Auffassung der Fragesteller den Sinn von Dauergenehmigungen und führt zu Änderungsanträgen, für die erneut das gesamte Verfahren wiederholt werden muss und dem Antragsteller erneut Kosten in Rechnung gestellt werden. Dauergenehmigungen sollen eigentlich der verladenen Industrie ermöglichen, über den genehmigten Zeitraum hinweg flexibel beispielsweise Kräne und Baugeräte zur Einsatzstelle zu transportieren (vgl. beispielsweise https://www.bauindustrie.de/fileadmin/bauindustrie.de/Media/Veroeffentlichungen/PosPap_Grossraum-und-Schwertransporte_final_01.pdf). Die neuen Vorgaben bei Unterschreitung schränken diese Flexibilität nach Ansicht der Fragesteller empfindlich ein. In der Folge ist nach Auffassung der Fragesteller sowohl der bürokratische Aufwand auf Behördenseite als auch bei den Unternehmen gestiegen, Letztere haben darüber hinaus die höheren Kosten für die Genehmigungen zu tragen. So werden für Änderungen auch regelmäßig Autobahndirektionen angehört, die von der Durchfahrt des Transportes nicht betroffen sind.

Weitere Belastungen für Transportunternehmen, die Schwertransporte durchführen, sind aus Sicht der Fragesteller absehbar. Im Referentenentwurf des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) für eine Verordnung zum Erlass einer Straßenverkehr-Transportbegleitungsverordnung und zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 21. März 2022 finden sich

neue Vorgaben für die Anzahl von Begleitfahrzeugen von Schwertransporten (vgl. https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/Gesetze/Gesetze-20/verordnung-zum-erlass-einer-strassenverkehr-transportbegleitungsverordnung.pdf?__blob=publicationFile). Der vorgesehene Ersatz der bisherigen Polizeibegleitung durch beliehene private Unternehmen geht mit einer signifikanten Erhöhung von Begleitfahrzeugen und Personal einher. Die zusätzlichen Kosten hierfür trägt das Transportunternehmen. Dabei sind zusätzliche Begleitfahrzeuge in vielen Fällen unnötig. Auch die Beifahrerpflicht – im Zuge der Corona-Pandemie zeitweise außer Kraft gesetzt – sollte geprüft werden. Als Alternative hat sich das bayerische Modell des E-Beifahrers bewährt.

Der Großteil der Transportrouten von GST verläuft über das Autobahnnetz. Zuständig für die Prüfung und Genehmigung ist hier die Autobahn GmbH des Bundes, die diese Aufgabe seit 2021 schrittweise von den Bundesländern übernommen hat. Mit dem Ziel der Zentralisierung, Beschleunigung und Verfahrensvereinfachung hat die Autobahn GmbH einen Restrukturierungsprozess des Antrags- und Anhörungsprozesses für Schwertransporte begonnen, der vor dem Hintergrund der mitunter sehr langwierigen Genehmigungsverfahren sehr zu begrüßen ist. Dennoch melden Unternehmen auch negative Folgen dieses Prozesses, insbesondere bei der bundesweiten Vereinheitlichung von Regelungen, die in einigen Fällen zur Verschärfung der Auflagen führen. Dadurch können teilweise bisherige Routen für den Transport nicht mehr genutzt werden.

Vor diesem Hintergrund ist es nach Ansicht der Fragesteller fraglich, wie das Ziel aus dem Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP, „(d)ie Genehmigungspraxis von Schwerlast- und Großraumtransporten [...] [zu] erleichtern“ (vgl. Koalitionsvertrag 2021 bis 2025, S. 40), erreicht werden kann.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus den in der Vorbemerkung der Fragesteller dargestellten Problemen, die für Transportunternehmen durch die Restrukturierung des Antrags- und Anhörungsprozesses für Schwertransporte bei der Autobahn GmbH entstanden sind?
 - a) Welche Probleme sind der Bundesregierung bekannt?
 - b) Hat die Autobahn GmbH des Bundes auf die beschriebenen Probleme reagiert, und wenn ja, wann, und wie konkret?
 - c) Hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr auf die beschriebenen Probleme reagiert, und wenn ja, wann, und wie?
2. Kennt die Bundesregierung den Umstand, dass die in der Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) festgehaltene Vorgabe für eine geringe Toleranz von 5 Prozent für Unterschreitungen der Abmessungen für die Ladung und das Gewicht des Fahrzeugs (zu § 29 Übermäßige Straßenbenutzung, Randnummer 95) in der Praxis vielfach zu Problemen führt, insbesondere bei Dauergenehmigungen, und wie wird sie darauf reagieren?
3. Plant die Bundesregierung, diese Vorgabe anzupassen, und wenn ja, wann, und wie, und wenn nein, warum nicht?

4. Welche Schritte hat die Bundesregierung konkret zur Umsetzung der Handlungsempfehlungen aus dem Schlussbericht „Verlagerung von Großraum und Schwerlasttransporten von der Straße auf den Wasserweg und Schiene“ bis jetzt unternommen, welche Schritte befinden sich in Vorbereitung, und welche weiteren Maßnahmen plant die Bundesregierung zur Umsetzung (bitte unter Angabe der einzelnen Maßnahmen und des Zeitplans darstellen)?
5. Kennt die Bundesregierung die Forderung nach der generellen Erhöhung der bestehenden Gewichtsbeschränkungen für Lkw von 40 t auf 44 t, und welche Position hat sie dazu (vgl. <https://trans.info/de/bdi-plaediert-fuer-44-tonnen-251844>)?
6. Wie lange dauert nach Erkenntnissen der Bundesregierung durchschnittlich die Bearbeitung von Genehmigungen für Schwertransporte nach Antragstellung über das Portal VEMAGS (Verfahrensmanagement für Großraum- und Schwertransporte) (bitte nach Ländern und der zuständigen Erlaubnis- und Genehmigungsbehörde einzeln aufschlüsseln)?
7. Wie lange dauert nach Erkenntnissen der Bundesregierung durchschnittlich das Anhörungsverfahren für GST bei der Autobahn GmbH?
8. Welche Faktoren führen nach Erkenntnissen der Bundesregierung zu Verzögerungen im Genehmigungsverfahren für GST?
9. Welche konkreten Maßnahmen plant die Bundesregierung zur Beschleunigung und Vereinfachung des Genehmigungsverfahrens für GST (bitte die Maßnahmen nach aktuellem Status und geplantem Umsetzungszeitpunkt aufschlüsseln)?
10. In welchem Umfang ist nach Ansicht der Bundesregierung der Ausbau von Standardisierung und Digitalisierung in den Genehmigungsverfahren der GST zur Verfahrensbeschleunigung notwendig und möglich?
11. Wann wird die Integration eines Routenplaners für GST in VEMAGS nach aktueller Planung der Bundesregierung abgeschlossen sein?
12. Bis wann soll die Plattform VEMAGS nach aktueller Planung der Bundesregierung endgültig fertiggestellt werden (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 81 auf Bundestagsdrucksache 20/2117)?
13. Wann plant die Bundesregierung den Erlass der Verordnung zum Erlass einer Straßenverkehr-Transportbegleitungsverordnung und zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (vgl. https://www.bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/Gesetze/Gesetze-20/verordnung-zum-erlass-einer-strassenverkehr-transportbegleitungsverordnung.pdf?__blob=publicationFile), und in welchem Stadium befindet sich die Ressortabstimmung?
14. Welche zusätzlichen Kosten entstehen Transportunternehmen nach Erkenntnissen der Bundesregierung durch die Umsetzung der Verordnung zum Erlass einer Straßenverkehr-Transportbegleitungsverordnung und zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vor dem Hintergrund, dass Schwertransporte künftig nicht mehr durch die Polizei, sondern durch Begleitfahrzeuge privater Unternehmen begleitet werden?
15. Wie viele Begleitfahrzeuge mit welcher Ausrüstung sind nach Erkenntnissen der Bundesregierung als Ersatz für ein Polizeibegleitfahrzeug notwendig?

16. Sind nach Ansicht der Bundesregierung ausreichend Begleitfahrzeuge einschließlich des benötigten Bedienpersonals vor dem Hintergrund des akuten Fachkräftemangels für den Ersatz der Polizeibegleitung, wie im Entwurf der neuen Transportbegleitungsverordnung vorgesehen, in Deutschland vorhanden?
- a) Wenn ja, in welchem Umfang sind Begleitfahrzeuge einschließlich des benötigten Bedienpersonals für den Ersatz der Polizeibegleitung wo in Deutschland verfügbar?
 - b) Wenn nein, können nach Ansicht der Bundesregierung die notwendigen Kapazitäten an Fahrzeugen und Personal in Deutschland kurzfristig aufgebaut werden?
 - c) Plant die Bundesregierung, diesen Aufbau von Kapazitäten zu unterstützen, und wenn ja, wie, und wenn nein, warum nicht?
 - d) Wie bewertet die Bundesregierung das niedersächsische Modell der Begleitung durch Hilfspolizisten?

Berlin, den 15. Februar 2023

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion