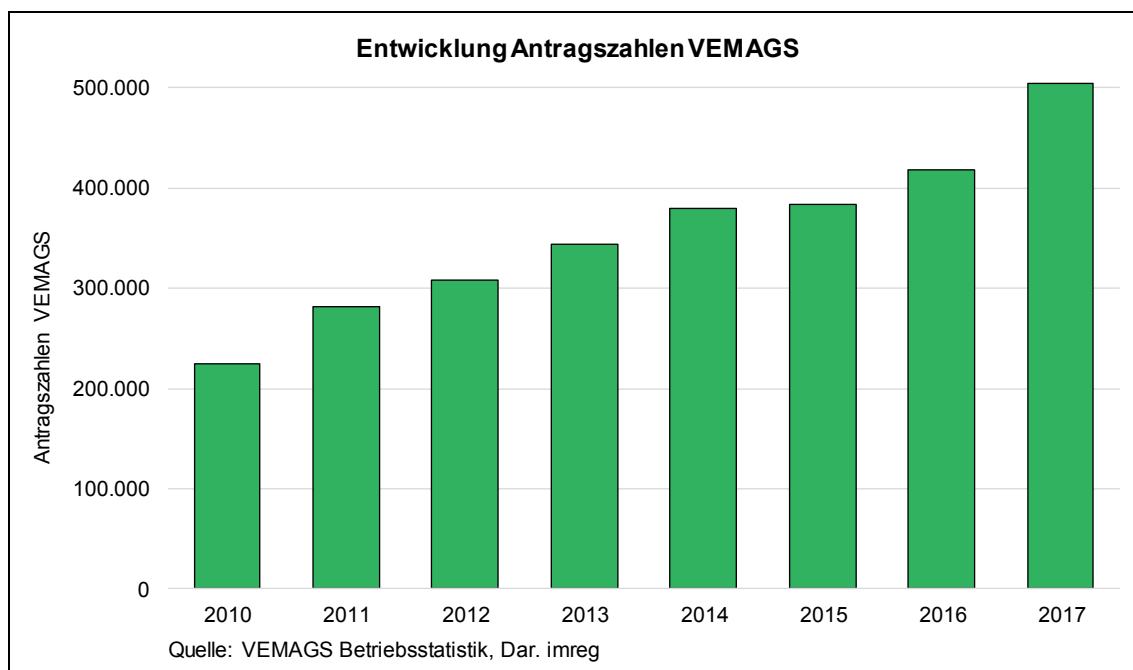


VSW.Kompakt

Forderungen für eine verbesserte Durchführung von Großraum- und Schwertransporten

Großraum- und Schwertransporte als Wirtschaftskatalysator

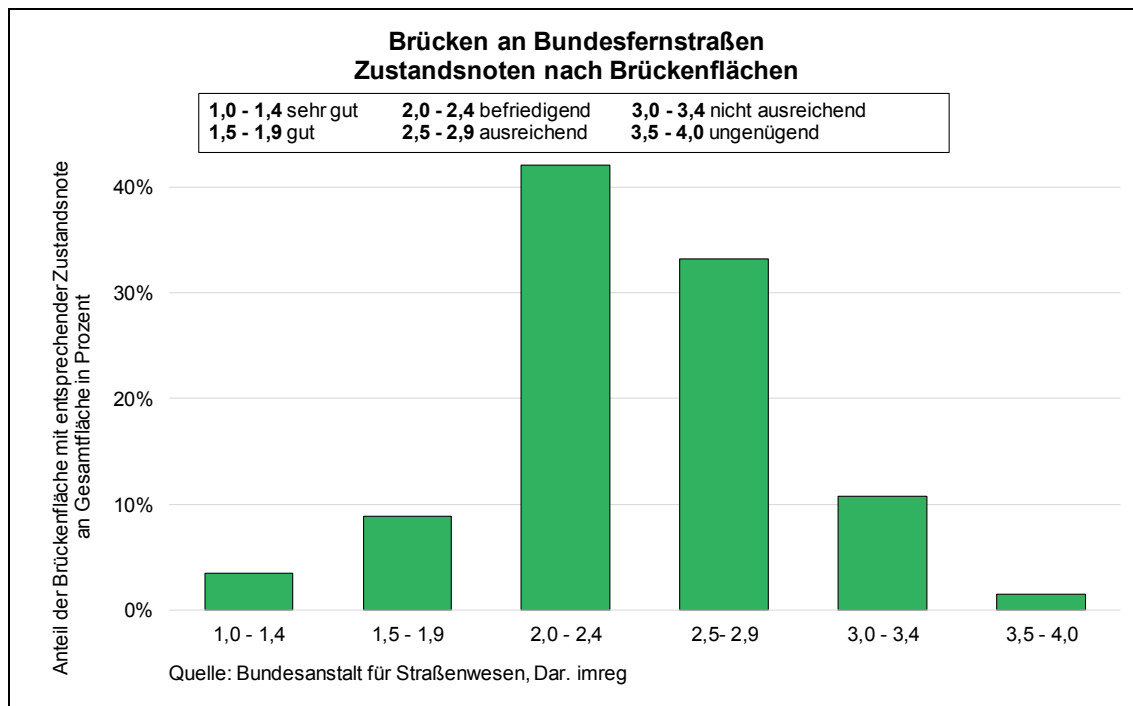
Ob die Energiewende, die Errichtung von Infrastruktur, wie bspw. Brücken, oder der Bau von Großanlagen – keiner der genannten Bereiche ist ohne die Durchführung von Großraum- und Schwertransporten (GST) denkbar. Die Verdopplung der Antragszahlen im Online-Portal VEMAGS von 225.000 im Jahr 2010 auf 505.000 im Jahr 2017 belegt die Relevanz von Großraum- und Schwertransporten für den Güterverkehr und damit den Beitrag für das Funktionieren des Wirtschaftsstandortes Deutschland insgesamt. Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen, die eine maximale Höhe von 4,0 m, eine Breite von 2,55 m, eine Länge von 18,75 m und ein maximales Gesamtgewicht von 44 t überschreiten, können allgemein als Großraum- und Schwertransporte aufgefasst werden und unterliegen nach der Straßenverkehrsverordnung der Erlaubnispflicht.



Belastbare Verkehrsinfrastruktur als Fundament für die Durchführung von Großraum- und Schwertransporten

Der Transport auf der Straße bietet aufgrund des weitverzweigten Straßennetzes und der begrenzten Verfügbarkeit der Verkehrsträger Schiene, Luft und Wasser häufig die einzig verlässliche Möglichkeit für den Transport zum Zielort. Umso unverständlicher ist es dann, wenn bspw. die Durchführung von Großraum- und Schwertransporten in Sachsen auf der Strecke zwischen Görlitz und Dresden mittlerweile drei Tage dauert.

- Im Bereich der Straßenverkehrsinfrastruktur muss der Bund in Deutschland sowohl in Nord-Süd- als auch in West-Ost-Richtung mindestens zwei verlässliche Verbindungen (**Makrokorridore**) auf Bundesautobahnen bestimmen, die überregionale Transporte und die Einbindung in die Transeuropäischen Verkehrsnetze ermöglichen. Der bauliche Zustand der Brücken und Straßen auf diesen Korridoren muss eine uneingeschränkte Nutzung und damit eine automatische Genehmigung für entsprechende Transporte erlauben.
- Die Makrokorridore sind durch die Länder um weitere **Mikrokorridore** (bevorzugt auf Bundesfernstraßen) zu ergänzen, die den relevanten Wirtschaftsakteuren regionale Transporte ermöglichen und den Zugang zu den Makrokorridoren gewährleisten.
- Bei der Bestimmung der Makro- und Mikrokorridore ist der **Zugang zu wichtigen Umschlagsplätzen** (bspw. Binnen- und Seehäfen, Schiene), auch im Hinblick auf die Belieferung wichtiger Exportmärkte, zu gewährleisten. Vor allem für Schwersttransporte mit einem Gewicht von mehr als 100 t, die häufig wichtige Exportmärkte in Übersee zum Ziel haben, stellt der Transport auf Binnenwasserstraßen eine wichtige Alternative zur Beförderung auf der Straße dar. Deshalb sollte auch im Sinne der umweltpolitisch gewollten Verlagerung der Verkehre weg von der Straße die Schiffbarkeit der bestehenden Wasserstraßen gewährleistet und sukzessive verbessert werden.
- Die **eingeschränkte Belastbarkeit von Brücken** stellt eine wesentliche Hürde für die Durchführung von Großraum- und Schwertransporten auf der Straße dar. Im Jahr 2017 erhielten lediglich 54,5% der Brückenflächen auf Bundesfernstraßen eine Bewertung von befriedigend oder besser (12,4% von gut oder besser, siehe Abbildung unten). Die Schaffung eines Korridornetzes für Großraum- und Schwertransporte ist somit in erheblichen Maße von der Ertüchtigung der Brücken abhängig. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur legte für den Zeitraum 2015 - 2018 das Sonderprogramm Brückenmodernisierung mit einem Gesamtvolumen von 2 Mrd. EUR auf. Weitere umfassende Bemühungen auch auf Ebene der Länder und der Kommunen sind jedoch dringend geboten.



- Eine **unzureichend koordinierte Baustellentätigkeit** stellt die Spediteure häufig vor erhebliche operative Herausforderungen. Ein digitalisiertes Baustellenmanagement mit einer hinreichenden Ankündigungspflicht würde die Durchführung von Großraum- und Schwertransporten planbarer machen. Die Einrichtung geeigneter Umleitungsstrecken und deren automatische Genehmigung im Antragsverfahren sollte dabei selbstverständlich sein.
- Grundsätzlich müssen die für die Durchführung von Großraum- und Schwertransporten **notwendigen Instandhaltungsmaßnahmen auf Bundesfernstraßen prioritär im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans** berücksichtigt werden. Eine zentrale Rolle für die Errichtung und den Erhalt der GST-relevanten Infrastruktur muss dabei die Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen und andere Bundesfernstraßen übernehmen, die ab 2020 ihre Arbeit aufnimmt.

Ertüchtigung des bundesweiten Online-Portals VEMAGS für das digitale Zeitalter

Das wichtigste Instrument bei der Antragstellung stellt das bundesweite Online-Portal VEMAGS (Verfahrensmanagement für Großraum- und Schwertransporte) dar. Mittlerweile werden 99% der Anträge für die Genehmigung von Großraum- und Schwertransporten über VEMAGS gestellt. Der Antrag wird unter Angabe der Parameter für den Transport für die Gesamtstrecke gestellt und vom System an die für die Teilstrecken zuständigen Straßenverkehrsbehörden weitergeleitet. Nach erfolgter Bearbeitung durch die einzelnen Genehmigungsbehörden wird ein Bescheid im VEMAGS erstellt. Das Verfahren wurde vom Bundesland Hessen entwickelt und im Rahmen einer Verwaltungsvereinbarung den anderen Bundesländern zur Verfügung gestellt.

- Von herausragender strategischer Bedeutung ist die **Ertüchtigung des Verfahrens für das digitale Zeitalter** (VEMAGS 5). Zielstellung ist eine weitestgehend automatisierte Antragsbearbeitung auf Basis eines interaktiven und routing-fähigen bundeseinheitlichen Kartenmodells und die digitale Zurverfügungstellung aller relevanten Daten für eine optimale Durchführung der Transporte.
- Für die **Überführung von VEMAGS in den Regelbetrieb** und die zügige Weiterentwicklung hin zu VEMAGS 5 muss noch im Jahr 2018 ein Staatsvertrag ratifiziert oder alternativ eine Verwaltungsvereinbarung erzielt werden.
- Eine weitere Herausforderung bildet die **Neukonstituierung des Fernstraßenbundesamtes**, das mit der Aufnahme seiner Tätigkeit im Jahr 2021 für die Genehmigung von Großraum- und Schwertransporten auf Bundesautobahnen und bei einer möglichen Übertragung der Verantwortlichkeit für Bundesstraßen durch die Bundesländer gegebenenfalls auch für diese verantwortlich sein wird. Für die zügige Entwicklung der zentralen Module von VEMAGS 5 sind bereits vor 2021 einvernehmliche zweckdienliche Lösungen zwischen Bund und Ländern zu finden, die langfristig Bestand haben.

Bearbeitungszeiten für die Genehmigung zu lang

In der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) wird eine Bearbeitungszeit der Anträge von 2 Wochen avisiert. Im Jahr 2017 betrug sie jedoch durchschnittlich 5 bis 6 Wochen. Verkehrsbehörden einzelner Bundesländer benötigten deutlich mehr Zeit, was zeigt, dass die Bearbeitungsdauer eines Antrags von den personellen Kapazitäten der jeweils zuständigen Straßenverkehrsbehörden abhängig ist. Diejenige Behörde mit der längsten Bearbeitungsdauer wird dabei zum „Flaschenhals“.

Maßnahmen, welche die aktuell zu langen Bearbeitungszeiten reduzieren, sind deshalb zügig umzusetzen.

- Neben einer deutlichen Aufstockung des Personals in den Verkehrsbehörden der Bundesländer mit besonders hohem Bearbeitungsrückstand (bspw.: Sachsen-Anhalt, Bremen) könnte die **Einführung einer Fahrzeugclusterung** einen wichtigen Beitrag leisten. Bei dieser Maßnahme würden Anträge für Fahrzeugkombinationsgruppen mit Toleranzen bei den Achsabständen und Gesamtlängen unter der Voraussetzung gleicher Auflagenfestlegungen gebündelt bearbeitet. Diese Vorgehensweise würde das Antragsvolumen für die Verwaltung drastisch reduzieren. Im Falle der im Sommer 2018 zu erwartenden (positiven) Ergebnisse eines Rechtsgutachtens und Forschungsauftrags ist eine Fahrzeugclusterung unverzüglich einzuführen.

- Weiterhin ist die **Erteilung von Dauererlaubnissen** auszuweiten. Dabei sollten die vorhandenen Spielräume der VwV-StVO hinsichtlich der maximalen Genehmigungsdauer in der behördlichen Genehmigungspraxis unternehmensfreundlich ausgelegt werden.
- Zudem sollte die prioritäre **Bearbeitung von Anträgen nach dem Zeitpunkt der Durchführung des Transports** und nicht nach dem Zeitpunkt des Antragseingangs für alle Verkehrsbehörden eine Selbstverständlichkeit sein.
- Eine wesentliche Hilfe für die Begrenzung der Bearbeitungszeit würde zudem die **Einführung einer Höchstbearbeitungsdauer** von 5 Werktagen darstellen.
- Das künftige **Fernstraßen-Bundesamt** sollte in Zukunft die GST-Genehmigungsverfahren für Bundesfernstraßen als zentraler Akteur verantworten.
- Die Behörden müssen allgemein verpflichtet werden, die **Durchführung genehmigter Transporte zu gewährleisten**. Nach der Genehmigung auftretenden Änderungen, wie etwa notwendige Umleitungen, ist proaktiv durch die Behörden zu begegnen.

Ausweitung der Transportzeiten – ein Zeitfenster für die Wirtschaft

Eine marode Infrastruktur, eine unzureichend koordinierte Baustellenaktivität, eine Unterbrechung des Transports durch den plötzlichen Abzug der begleitenden Polizeikräfte sowie verkehrliche Hindernisse machen Großraum- und Schwertransporte oftmals zu einer Odyssee. Aufgrund der Einschränkungen, die mit der Durchführung von Großraum- und Schwertransporten für die anderen Verkehrsteilnehmer einhergehen, setzt die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) zeitliche Grenzen für deren Realisierung. So sind Großraum- und Schwertransporte in der Regel nur während verkehrsarmer Zeiten möglich und werden für den Berufsverkehr, Feiertage mit starken Verkehrsaufkommen aber auch für das Wochenende weitestgehend ausgeschlossen.

Um für den Wirtschaftsstandort Deutschland angemessene Transportzeiten zu gewährleisten, sind Maßnahmen zur Ausweitung und Flexibilisierung der Transportzeiten notwendig:

- Die Genehmigung von Transporten am Samstag und die reguläre **Ausweitung der Transportzeiten auf Bundesautobahnen** von 22 bis 6 Uhr auf 20 bis 6 Uhr würden für erhebliche Erleichterungen sorgen.
- Nicht verschuldete Verzögerungen durch ein unkoordiniertes Baustellengeschehen oder sonstige Hindernisse sind durch eine **Ausnutzung der vorhandenen Spielräume bei den Transportzeiten in der VwV-StVO** durch die Behörden flexibel zu kompensieren.

Flexible Begleitung von Großraum- und Schwertransporten durch Beliehene

Bisher waren bestimmte Aufgaben bei der Begleitung von Großraum- und Schwertransporten ausschließlich der Polizei vorbehalten. Dabei traten häufig Probleme auf - einerseits durch die chronische Überlastung vieler Polizeidienststellen aufgrund Personalmangels und andererseits gab es situative Engpässe infolge von Großveranstaltungen und anderen akuten Vorkommnissen, welche die Unterbrechung oder gar die Nichtdurchführung von Großraum- und Schwertransporten zur Folge hatten. Weitere Reibungsverluste traten bei der Übergabe der Transporte zwischen verschiedenen Zuständigkeitsbereichen auf. Die im August 2017 in Kraft getretene Änderung des Straßenverkehrsgesetzes hat die Voraussetzung für die dringend notwendige Entlastung der Polizei und den zukünftigen Einsatz von Verwaltungshelfern und Beliehenen bei der Begleitung von Großraum- und Schwertransporten geschaffen. Damit besteht jetzt die Möglichkeit, unabhängig von der Auslastung der Polizei, Großraum- und Schwertransporte ohne unnötige Verzögerungen durchzuführen.

Diese geplanten Änderungen bei der Begleitung sind zügig umzusetzen.

- Die **Straßenverkehrs-Transportbegleitungs-Verordnung** sollte als rahmensetzende Regulierung auf Bundesebene umgehend in Kraft treten.
- Anschließend müssen die Bundesländer die entsprechenden rechtlichen Bestimmungen treffen. Damit nicht wie in der Vergangenheit bei der Begleitung durch die Polizei Reibungsverluste bei der Übergabe an Zuständigkeitsgrenzen entstehen, ist die **Ermöglichung der gegenseitigen Anerkennung von Beliehenen für bundesländerübergreifende Transporte** von großer Bedeutung.

Die VSW steht für Ihre Fragen und Anregungen gern zur Verfügung:

Kontakt:

Sandra Lange

Tel. 0351 25593-18, Fax 0351 25593-77

sandra.lange@hsw-mail.de