VI GST
VERBÄNDEINITIATIVE GROSSRAUM- UND SCHWERTRANSPORTE

Bundesministerium für Digitales und Verkehr
Leiter des Referats StV 12
[redacted]
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn

NUR per E-Mail

21. Oktober 2024

Anhörung zum Entwurf der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zu Großraum und Schwertransporten (GST)

Sehr geehrter Herr Ministerialrat [redacted],

wir bedanken uns für die Anfrage einer schriftlichen Stellungnahme zum Entwurf der VwV-StVO und nehmen hierzu wie folgt Stellung:

Artikel 1, Ziffer 1, Einfügung neue Rn. 90a

Inhalt:

„90a e) Mitnahme teilbarer Ladung bei Leerfahrten, soweit Gesamtmasse und Achslasten die nach § 34 StVZO zulässigen Werte nicht überschreiten.“

Kommentar:

Wir gehen davon aus, dass hier teilbare Ladung in Bezug auf den Transport (z.B. eigene Fahrzeugkomponenten) als auch sonstige Ladung (z.B. teilbares Baumaterial) transportiert werden kann. Unter diesem Gesichtspunkt begrüßen wir, dass eine solche Regelung geschaffen werden soll, welche die Mitnahme teilbarer Ladung bei Leerfahrten unter dem Vorbehalt, dass Gesamtmasse, Achslasten sowie die Werte nach § 34 StVZO nicht überschritten werden, ermöglicht.

Artikel 1, Ziffer 2, lit. a), Einfügung neue Nr. 1, Rn. 93a

Inhalt:

„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.“

Sohnstraße 65
40237 Düsseldorf

Verbändeinitiative GST
c/o bauforumstahl e.V.

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

Kommentar & Änderungsvorschlag:

Grundsätzlich begrüßen wir die Wiederaufnahme eines Richtwerts für die Dauer der Antragsbearbeitung durch die Erlaubnisbehörden. Da es sich hierbei jedoch schon dem Wortlaut (*„in der Regel“)* nach lediglich um einen Richtwert handelt, ist zweifelhaft, ob allein dadurch eine Verfahrensbeschleunigung zu erwarten ist.

Stellt man auf den Sinn und Zweck der VwV-StVO ab, so ist zu berücksichtigen, dass es sich hierbei um eine verwaltungsinterne Vorgabe mit Empfehlungscharakter handelt. Demgemäß ist Adressat der VwV-StVO der jeweilige Mitarbeitende in der Erlaubnis- und Genehmigungsbehörde und nicht der außenstehende Dritte, hier z.B. Antragsteller, Genehmigungsservice oder Transportunternehmen.

Zusätzlich sehen wir hier das Risiko, dass der Wortlaut der Rn. 93a von Erlaubnis- und Genehmigungsbehörden dahingehend fälschlicherweise ausgelegt wird, dass der Antragsteller in einem gesonderten Dokument auf den Richtwert der Bearbeitungszeit von zwei Wochen hinzuweisen ist. Dies würde der Entbürokratisierung zuwiderlaufen. Deshalb schlagen wir folgende Änderung vor:

„93a 1. Hinweise der Erlaubnisbehörde

Unter Berücksichtigung dessen, dass bei statischer Nachrechnung von Brückenbauwerken sowie bei aus anderen Gründen besonders aufwändigen Verfahren eine längere Bearbeitungsdauer erforderlich sein kann, hat die Bearbeitung der Anträge in der Regel innerhalb von zwei Wochen ab Vorliegen eines vollständigen und fehlerfreien Antrages zu erfolgen. Auf die Unvollständigkeit oder Fehlerhaftigkeit eines Antrags hat die Behörde den Antragssteller unverzüglich~~, mindestens aber innerhalb der Frist nach Satz 1~~ hinzuweisen.

Artikel 1, Ziffer 2, lit. c), aa), Rn. 95, Nr. 3

Inhalt:

„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*

Sohnstraße 65
40237 Düsseldorf

Verbändeinitiative GST
c/o bauforumstahl e.V.

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

– *Gesamtgewicht bzw. Achslasten des Fahrzeuges oder der Fahrzeugkombination einschließlich Ladung in Abhängigkeit vom Gesamtgewicht G des Fahrzeugs 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.“

Kommentar & Änderungsvorschlag:

Hinsichtlich dieser Regelung merken wir an, dass wir es für erforderlich halten, die **Anzahl der baugleichen Einzelfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen zu erhöhen**. Für uns ist nicht ersichtlich, warum hier eine Limitierung der Anzahl der vorgenannten fahrbaren Kombinationen erfolgt. Eine Heraufsetzung der Anzahl der Kombinationen hat den Vorteil der Entbürokratisierung sowie der Übersichtlichkeit. Zudem steht dem aus Kostengesichtspunkten nichts entgegen, da gemäß der GebOSt (Anhang zu Gebühren-Nummer 263.1.1, Nr. 2 lit. e)) unter anderem die Anzahl der baugleichen Einzelfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen entsprechend abgerechnet werden kann.

Des Weiteren erlauben wir uns folgenden Hinweis: Um Rechtssicherheit zu schaffen, sollte die Formulierung in der neuen RGST wie folgt lauten:

„Ein zusammenhängender Fahrtweg erfordert die genaue Angabe des Start- und Zielortes. Hierbei kann ein Fahrtweg aus ein bis maximal drei Fahrtwegteilen bestehen. Folgende Fahrtwegteilkombinationen können je eine Fahrt darstellen:

Last; Last-Last; Last-Leer; Leer-Last; Leer; Leer-Leer; Leer-Last-Leer; Last-Last-Last sowie Leer-Leer-Leer. Die Fahrtwegteilkombination Last-Last-Last setzt u.a. zwingend den Transport derselben Ladung voraus.

Je Fahrtwegteil sind Start und Ziel anzugeben.“

<u>Artikel 1, Ziffer 2, lit. g), neue Rn. 118b, Nr. 7</u>

Inhalt:

„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.“

Kommentar & Änderungsvorschlag:

Wir begrüßen die vorrangige Bearbeitung der Beförderungen von Kabelrollen und Großtransformatoren. Hierbei sollte jedoch nicht vergessen werden, dass auch im Rahmen der Be- und Entladung oder des Umschlags weitere Anträge für Krane oder selbstfahrenden Schwerlastmodule (SMTPs) gestellt und bearbeitet werden müssen. Auch diese sollten vorrangig bearbeitet werden, damit eine schnelle Umsetzung möglich ist. Wir unterbreiten daher folgenden Formulierungsvorschlag:

„118b 7. Anträge für den Transport von Kabelrollen, ~~und~~ Großtransformatoren für die Übertragungsnetze sowie für die Aufrechterhaltung und Instandsetzung kritischer Infrastruktur sind vorrangig zu bearbeiten. Hierzu zählen auch im Rahmen der Be- und Entladung oder des Umschlags weitere Anträge, z.B. für Krane oder selbstfahrende Schwerlastmodule (SMTPs). 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.“

Artikel 1, Ziffer 3, lit. b), Neufassung Rn. 127, lit. f)

Inhalt:

„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 Prüfingenieur 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.“

Kommentar & Änderungsvorschlag:

In der Regel werden Ausnahmegenehmigungen nach § 70 StVZO in Verbindung mit den Empfehlungen zu § 70 StVZO mit einer Einzelachslast von bis zu einschl. 12 t ausgestellt. Im Bescheid ist dann genau angegeben: *“12,0 t”*. Der bisherige Wortlaut der VwV-StVO hat dann dazu geführt, dass bei Einzelachslasten bis zu 12,000 t ein Sachverständigengutachten gefordert wurde. Die Antragsteller haben daraufhin im Antrag einen Wert für die Einzelachslast von 11,999 t angegeben. Weil dies nicht zielführend ist, schlagen wir die nachfolgende Formulierung *“mehr als 12 t”* vor:

„127 f) Sachverständigengutachten

Transporte mit einer Gesamtmasse von mehr als 100 t oder Einzelachslasten mehr als ~~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 Prüfingenieur 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."

In diesem Zusammenhang sehen wir weiteren Gesprächsbedarf. Wir wären Ihnen dankbar, wenn wir die Gelegenheit erhielten, mit Ihnen diesbezüglich noch einmal in Kontakt zu treten.

Artikel 1, Ziffer 3, lit. b), Neufassung Rn. 129, lit. g)

Inhalt:

„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."

Kommentar & Änderungsvorschlag:

Zur besseren Verständlichkeit schlagen wir folgende Änderung des Wortlauts vor:

„129 g) Prüfung des Fahrtweges

Unmittelbar vor der Durchführung des ~~Verkehrs~~ Transports ist durch das transportdurchführende Unternehmen in eigener Verantwortung zu prüfen, ob der genehmigte Fahrtweg für die Durchführung des Transportes tatsächlich geeignet ist."

Da der unbestimmte Rechtsbegriff *„unmittelbar"* hier bedeuten kann, dass der genehmigte Fahrtweg z.B. zwei Stunden oder auch zwei Minuten vor Durchführung des Transports erfolgen muss, bitten wir um dessen Konkretisierung, da eine derart kurzfristige Prüfung in der Praxis unmöglich ist. Ebenso ist eine Konkretisierung des Begriffs *„genehmigter Fahrtweg"* erforderlich, da davon der Umfang der Streckenprüfung abhängt. Da die Straßenbaulastträger für die Geeignetheit der Straßen verantwortlich sind, ist eine solche Verlagerung der Verantwortlichkeit auf die Wirtschaft nicht hinnehmbar. Wir bitten um eine entsprechende Änderung der Rn. 129 g).

Artikel 1, Ziffer 3, lit. c), bb), cc)

Inhalt:

„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."

Sohnstraße 65
40237 Düsseldorf

Verbändeinitiative GST
c/o bauforumstahl e.V.

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

Kommentar:

Diese Änderung wird von uns ausdrücklich begrüßt, da sie erhebliche Erleichterung für die Branche mit sich bringt. Die vorgenommene Änderung entspricht dem Grunde nach den Lenk- und Ruhezeiten.

Artikel 1, Ziffer 3, lit. c), dd), Rn. 145a, lit. d), Sprache

Inhalt:

„145a d) Sprache

Zur Gewährleistung eines sicheren und geordneten Verkehrsablaufs ist es erforderlich, dass bei anhörpflichtigen Transporten während des gesamten Transports entweder der Fahrzeugführende oder der Beifahrende sich hinreichend in deutscher Sprache verständigen können. Sofern sich bei nicht anhörpflichtigen Transporten im Zusammenhang mit der Nutzung der Erlaubnis stehende Verkehrssituationen abzeichnen, die die Anwesenheit einer Person erfordern, die sich hinreichend in deutscher Sprache verständigen kann, kann eine solche Auflage im Einzelfall ebenfalls vorgesehen werden."

Kommentar & Änderungsvorschlag:

Angesichts der Globalisierung sowie unter Hinweis auf die Vorgaben der Richtlinie 96/53/EG zum Spracherfordernis halten wir es für erforderlich, auch die Verständigung in Englisch als *„hinreichende"* Verständigung in der VwV-StVO zu regulieren und somit diese Regelung zu öffnen.

Zudem sollte unserer Ansicht nach die Anforderung an die Sprachkenntnisse von Fahrer und Beifahrer konkretisiert werden, indem auf die Zweckdienlichkeit abgestellt wird. Demgemäß schlagen wir vor, Rn. 145a, lit. d) wie folgt abzuändern:

„145a d) Sprache

Zur Gewährleistung eines sicheren und geordneten Verkehrsablaufs ist es erforderlich, dass bei anhörpflichtigen Transporten während des gesamten Transports entweder der Fahrzeugführende oder der Beifahrende sich ~~hinreichend~~ zweckdienlich in deutscher oder englischer Sprache verständigen ~~können~~kann. Sofern sich bei nicht anhörpflichtigen Transporten im Zusammenhang mit der Nutzung der Erlaubnis stehende Verkehrssituationen abzeichnen, die die Anwesenheit einer Person erfordern, die sich hinreichend in deutscher Sprache verständigen kann, kann eine solche Auflage im Einzelfall ebenfalls vorgesehen werden."

Wir gehen davon aus, dass bei zukünftigen Änderungen der VwV-StVO der digitale Beifahrer in diesem Zusammenhang Berücksichtigung findet.

VI GST
VERBÄNDEINITIATIVE GROSSRAUM- UND SCHWERTRANSPORTE

Abschließende Anmerkungen

Ausdrücklich begrüßen wir Artikel 2 des Referentenentwurfs und die damit verbundene Möglichkeit, mit genügend Vorlauf, unsere Mitglieder über die mit dem Referentenentwurf verbundenen Änderungen zu informieren.

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme und freuen uns sehr, dass die brennenden Themen der Schwergutlogistik vom BMDV weiterhin aufmerksam aufgenommen werden sowie an Problemlösungen gearbeitet wird.

Aufgrund der im Juli 2024 erfolgten Änderungen der StVO sowie der bisherigen Kommunikation mit Ihnen im Zusammenhang mit dem Entwurf der RGST gehen wir davon aus, dass in der ersten Hälfte des Jahres 2025 eine weitere Überarbeitung der VwV-StVO erfolgen wird. Daher haben wir weitere Änderungs- und Ergänzungsvorschläge erarbeitet, die wir Ihnen mit einem gesonderten Schreiben übersenden werden.

Gerne unterstützen wir auch bei zukünftigen Fragestellungen und stehen für einen Austausch zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]
bauforumstahl e.V.

[redacted]
Bundesverband der
Deutschen Industrie e.V. (BDI)

[redacted]
Hauptverband der
Deutschen Bauindustrie e.V.

[redacted]
Bundesverband Schwertransporte und
Kranarbeiten (BSK) e.V.

[redacted]
VDBUM Verband der Baubranche, Umwelt
und Maschinentechnik e.V.

[redacted]
VDMA e.V.

[redacted]
Verband Verkehrswirtschaft und Logistik
Nordrhein-Westfalen e.V.