

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden),
Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, weiterer Abgeordneter und
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/9608 –**

Großraum- und Schwerlasttransporte in Deutschland

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Anzahl der Großraum- und Schwerlasttransporte nimmt seit Jahren stetig zu; die Tendenz ist weiterhin steigend (vgl. www.vemags.de/informationen/).

Im Mai 2017 sind die Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) geändert worden. Der Schwerpunkt der Änderungen betraf die allgemeinen Verwaltungsvorschriften zur Genehmigung von Großraum- und Schwertransporten (§ 29 Absatz 3 der Straßenverkehrs-Ordnung – StVO). Die Änderungen der VwV-StVO zu § 29 Absatz 3 StVO hatten das Ziel, die Polizeibehörden von den Aufgaben der Begleitung von Großraum- und Schwertransporten zu entlasten. Das bis dahin bestehende Erfordernis, bestimmte Großraum- und Schwertransporte ganz oder teilweise polizeilich zu begleiten, sollte auf die Fälle beschränkt werden, in denen unter den Gesichtspunkten Sicherheit und Ordnung des Verkehrs sowie zum Schutz der Infrastruktur Ermessensentscheidungen vor Ort und polizeiliche Weisungen unersetzlich sind. Für alle im Vorhinein planbaren und regelbaren Streckenabschnitte mit Standardsituationen, bei denen vor Ort keine Ermessensentscheidung der Polizei zur Gewährleistung eines sicheren und flüssigen Verkehrsablauf erforderlich ist, sollte die Polizeibegleitung entfallen und es sollten Verwaltungshelfer zum Einsatz kommen. Hierbei soll es sich um Verwaltungshelfer der Straßenverkehrsbehörde handeln, die die von der Straßenverkehrsbehörde im Vorhinein erlassene verkehrsrechtliche Anordnung visualisiert mittels Begleitfahrzeug mit Wechselverkehrszeichen-Anlage darstellen. Die Bundesregierung hat 2018 eine entsprechende Straßenverkehr-Transportbegleitungsverordnung erlassen. Der Ersatz bzw. die Ergänzung der polizeilichen Begleitung durch private Begleitunternehmen wurde 2018 von einigen Bundesländern getestet und wird aufgrund der Entlastungswirkung der Polizeibehörden sowie der positiven Erfahrungen mit geschulten Privatdienstleistern auch 2019 fortgesetzt.

Die Koalition aus CDU, CSU und SPD hat sich mit ihrem Koalitionsvertrag zum Ziel gesetzt „die Genehmigungspraxis für Schwer- und Großraumtransporte [zu] beschleunigen und [zu] verbessern“ (vgl. Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD, Randnummer 3840 – 3841, S. 83). Noch immer sind die

Genehmigungsverfahren für Großraum- und Schwertransporte in vielen Bundesländern komplex und dauern zu lange. Zum Teil warten Transportunternehmen über fünf Wochen auf die Genehmigungen für Schwertransporte (www.verkehrsrundschau.de/nachrichten/forderung-nach-schneller-genehmigungen-fuer-schwerlasttransporte-2233888.html).

1. Mit welchen konkreten Maßnahmen plant die Bundesregierung die allgemeine Zielsetzung des Koalitionsvertrages zwischen CDU, CSU und SPD der Beschleunigung und Verbesserung der Genehmigungspraxis für Schwer- und Großraumtransporte umzusetzen, und welche konkreten Beschleunigungseffekte will die Bundesregierung mit ihren Maßnahmen jeweils erreichen (vgl. Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD, Randnummer 3840 – 3841, S. 83)?

Der geplante Erlass einer Straßenverkehr-Transportbegleitungsverordnung soll die Polizei von der Aufgabe der Begleitung von Großraum- und Schwertransporten entlasten, indem diese Aufgabe künftig auf Private übertragen werden kann. Dies wird für mehr Flexibilität bei der Durchführung von Großraum- und Schwertransporten sorgen. Darüber hinaus werden weitere Änderungen an der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO), insbesondere zu § 29 Absatz 3 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), sowie an den Richtlinien für Großraum- und Schwertransporte (RGST) geprüft, um das Erlaubnis- bzw. Genehmigungsverfahren zu vereinfachen und zu beschleunigen.

Schwerpunkt der Maßnahmen ist die zügige Weiterentwicklung und Fertigstellung des elektronischen Verfahrensmanagements VEMAGS (Verfahrensmanagement Großraum- und Schwertransporte) in Zusammenarbeit mit den Ländern, in deren Zuständigkeit die Erteilung der Genehmigung für die Durchführung von Großraum- und Schwertransporten liegt.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 16 und 17 verwiesen.

2. Plant die Bundesregierung, die „Richtlinie zum Antrags- und Genehmigungsverfahren für die Durchführung von Großraum- und/oder Schwertransporten“ (RGST 2013) zu überarbeiten, und wenn ja, aus welchen Gründen, welchen konkreten Überarbeitungsbedarf hat die Bundesregierung identifiziert, für wann plant sie den Beginn eines Überarbeitungsprozesses, und wann soll dieser nach den Planungen der Bundesregierung abgeschlossen sein, und wenn nein, warum nicht?

Die RGST 2013 bedürfen insbesondere der Anpassung an die bereits erfolgte Änderung der VwV-StVO zu § 29 Absatz 3 und § 46 Absatz 1 Satz 5 StVO. Darüber hinaus wird derzeit weiterer Änderungsbedarf geprüft. Dieser Prozess ist noch nicht abgeschlossen: Ein konkreter Zeitpunkt für die Änderung kann noch nicht genannt werden.

3. Plant die Bundesregierung in Zusammenarbeit mit den Bundesländern die Einführung einer Fahrzeugclusterung, also der Bündelung von Anträgen für Fahrzeuge bzw. Transporte mit ähnlichem Rüstzustand und ähnlicher Straßenbelastung, und wenn ja, wie ist der aktuelle Stand der Planungen, wann soll die Fahrzeugclusterung eingeführt werden, und welche Verkürzung der Bearbeitungszeit erwartet die Bundesregierung durch diese Maßnahme, und wenn nein, warum nicht?

Eine Bündelung von Anträgen dieser Art ist rechtlich nicht möglich. Jeder Verkehr mit Fahrzeugen, deren Abmessungen oder Gewichte die Grenzen nach § 70 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) übersteigen, bedarf einer Erlaubnis bzw. Genehmigung nach § 29 Absatz 3 StVO, deren Erteilung für jeden Einzelfall zuvor bei den zuständigen Erlaubnis- und Genehmigungsbehörden beantragt werden muss. Zuständig für die Erteilung der Erlaubnis von Großraum- und Schwertransporten sind die Straßenverkehrsbehörden der Länder.

4. Plant die Bundesregierung eine Reform der gesetzlichen Bestimmungen für das Genehmigungsverfahren für Großraum- und Schwerlasttransporte in Deutschland, sodass die Straßenverkehrsbehörden Musterzustimmungen erstellen können, welche an die für die weiteren Streckenabschnitte zuständigen Genehmigungsbehörden weitergeleitet werden und dort als Grundlage für eine vereinfachte Bearbeitung dienen können, und wenn ja, wie ist der aktuelle Stand der Planungen, und für wann plant die Bundesregierung ein Inkrafttreten der entsprechenden Regelungen, und wenn nein, warum nicht?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 1 und 2 verwiesen.

5. Plant die Bundesregierung eine Reform der gesetzlichen Bestimmungen für das Genehmigungsverfahren für Großraum- und Schwerlasttransporte in Deutschland, sodass die Genehmigungsbehörden bei Ablehnung einer beantragten Route bzw. Trasse für den Großraum- oder Schwertransport zugleich eine Alternative vorschlagen müssen und die Unternehmen somit darauf verzichten können mehrere Routen bzw. Trassen zu beantragen, und wenn ja, für wann plant die Bundesregierung ein Inkrafttreten der entsprechenden Regelungen, und wenn nein, warum nicht?

Nein. Das Erlaubnisverfahren würde unnötig verlängert, wenn die Erlaubnis- bzw. Genehmigungsbehörde bei Ablehnung einer beantragten Route selbstständig Alternativrouten erarbeiten und vorlegen müsste.

6. Plant die Bundesregierung, die Genehmigungsregelungen für Großraum- und Schwerlasttransporte in Deutschland so zu reformieren, dass die entsprechenden Anträge nach dem Zeitpunkt der Durchführung des Transports und nicht wie bisher nach dem Zeitpunkt der Antragsstellung priorisiert werden, und wenn ja, wie ist der aktuelle Stand der Planungen, und für wann plant die Bundesregierung ein Inkrafttreten der entsprechenden Regelungen, und wenn nein, warum nicht?

Die Reihenfolge, nach der eingehende Anträge bearbeitet werden, liegt in der Verantwortung der zuständigen Länder.

7. Plant die Bundesregierung, die Genehmigungsregelungen für Großraum- und Schwerlasttransporte in Deutschland so zu reformieren, dass für Leer-Lastfahrten nur noch eine Genehmigung beantragt werden muss, statt bisher zwei Genehmigungen (eine für den eigentlichen Transport und eine für die Leer-Lastfahrt), und wenn ja, wie ist der aktuelle Stand der Planungen, und für wann plant die Bundesregierung ein Inkrafttreten der entsprechenden Regelungen, und wenn nein, warum nicht?

Die geltende Rechtslage ermöglicht bereits einen Transportumlauf bestehend aus Leerfahrt (Standort oder Firmensitz des Fahrzeugs zum Beladeort), anschließender Lastfahrt (vom Belade- zum Zielort) und abschließender Leerfahrt (vom Zielort zurück zum Firmensitz).

8. Welche Makrokorridore für Großraum- und Schwerlasttransporte in Deutschland in Nord-Süd und West-Ost-Richtung auf Bundesautobahnen sind derzeit definiert, und inwiefern sind hierbei die Zugänge zu zentralen Umschlagplätzen wie Seehäfen und Terminals des kombinierten Verkehrs berücksichtigt?
9. Plant die Bundesregierung weitere Makrokorridore für Großraum- und Schwerlasttransporte in Deutschland in Nord-Süd und West-Ost-Richtung auf Bundesautobahnen zu definieren, und wenn ja, wann sollten diese Korridore definiert sein, welche Korridore kommen nach Einschätzung der Bundesregierung grundsätzlich in Betracht, und inwiefern wird bei der Definition der Korridore der Zugang zu zentralen Umschlagplätzen wie Seehäfen und Terminals des kombinierten Verkehrs berücksichtigt, und wenn nein, warum nicht?
10. In welchem Umfang müssen die Verkehrsinfrastrukturen entlang der Makrokorridore saniert, ertüchtigt und/oder ausgebaut werden (bitte den konkreten Investitionsbedarf je Makrokorridor beziffern)?
11. Welche Mikrokorridore für Großraum- und Schwerlasttransporte in Deutschland für den regionalen Transport und den Zugang zu den Makrokorridoren sind derzeit definiert?
12. Plant die Bundesregierung, weitere Mikrokorridore für Großraum- und Schwerlasttransporte in Deutschland für den regionalen Transport und den Zugang zu den Makrokorridoren zu definieren, und wenn ja, wann sollten diese Korridore definiert sein, und welche Korridore kommen nach Einschätzung der Bundesregierung grundsätzlich in Betracht, und wenn nein, warum nicht?
13. In welchem Umfang müssen die Verkehrsinfrastrukturen entlang der Mikrokorridore saniert, ertüchtigt und/oder ausgebaut werden (bitte den gesamten Investitionsbedarf für die Mikrokorridore beziffern)?

Die Fragen 8 bis 13 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Hauptanteil der Großraum- und Schwertransporte wird über die Bundesautobahnen abgewickelt. Derzeit sind vielfach umfangreiche Modernisierungsmaßnahmen aufgrund steigender Verkehrsaufkommen insbesondere im Güterverkehr erforderlich. Hierbei wird auf die Modernisierung ausgewiesener, überwiegend hochbelasteter Transitstrecken fokussiert („Brückenmodernisierungsnetz“), um diese Strecken vordringlich zu ertüchtigen und zugleich übrige Strecken vorerst möglichst unbeeinträchtigt für die Verkehrsabwicklung zur Verfügung zu haben.

Ziel ist, bis 2030 ein durchgängiges, leistungsfähiges Netz von Bundesautobahnen mit der erforderlichen Tragfähigkeit der darin befindlichen Brückenbauwerke herzustellen.

Die Festlegung der Korridore des Brückenmodernisierungsnetzes wurde in Abstimmung mit den zuständigen Straßenbauverwaltungen der Länder erarbeitet. Bei der Korridorbildung sind landesspezifische und regionale Aspekte, wie z. B. Zugänge zu zentralen Umschlagplätzen an Seehäfen und Terminals des kombinierten Verkehrs, berücksichtigt worden. Darüber hinaus berücksichtigt das Brückenmodernisierungsnetz einen Vorschlag der Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK) e. V., die die Herrichtung von konkreten Korridoren („Mikro- und Makrokorridore“) für Großraum- und Schwertransporte fordert.

Im Übrigen wird auf den „Bericht zum Stand der Ertüchtigung von Straßenbrücken im Bestand der Bundesfernstraßen“ des BMVI an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages vom 16. Januar 2019 (Ausschussdrucksache 19(15)171) verwiesen.

14. Inwiefern plant die Bundesregierung, die Transportzeiten für Großraum- und Schwerlasttransporte in Deutschland auf Bundesautobahnen anzupassen?

Eine Anpassung der Vorschriften zu Fahrzeitbeschränkungen ist nicht geplant.

15. Welche Erkenntnisse und Erfahrungen liegen der Bundesregierung über die Nutzung der flexiblen Begleitung von Großraum- und Schwertransporten durch Beliehene und Verwaltungshelfer in den Bundesländern vor, und welchen weiteren Regulierungsbedarf leitet die Bundesregierung hieraus ab?

Die Begleitung durch Beliehene ist mangels Rechtsgrundlage bislang nicht möglich. Erfahrungswerte zum Einsatz von Verwaltungshelfern liegen der Bundesregierung nicht vor.

16. Wie ist der aktuelle Stand bei der Weiterentwicklung des Verfahrensmanagements für Großraum- und Schwertransporte (VEMAGS) in Bezug auf die Aspekte
- a) Bereitstellung von Filterfunktionen für Zeitpunkte des Transports, Fahrstrecken und relative Maße der Transporte,
 - b) Zurverfügungstellung einer routing-fähigen bundeseinheitlichen interaktiven Kartenlösung,
 - c) Bereitstellung der digitalen Daten für den Transport mit Auflistung der Auflagen und Hindernisse in Echtzeit,
 - d) Statikprüfmodell, basierend auf dem Statikrechenkern, das für alle Bundesländer nutzbar ist bzw. Entwicklung und Verknüpfung des VEMAGS-Statikmoduls als bundeseinheitlicher Rechenkern mit dem VEMAGS,
 - e) Neuprogrammierung des VEMAGS-Verfahrensmodells hinsichtlich der aktuell geltenden „Richtlinie für Großraum- und Schwertransporte“,
 - f) Entwicklung und Verknüpfung des INS-GST-Moduls (Integrationsnetz Straße für GST) mit dem VEMAGS?
17. Wann wird ein automatisiertes Genehmigungsverfahren in Betrieb gehen bzw. zur Verfügung stehen (bitte nach Monat und Jahr angeben)?

Die Fragen 16 und 17 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das aus verschiedenen Modulen bestehende elektronische Verfahrensmanagement für die Beantragung und Bescheidung von Erlaubnissen für Großraum- und Schwertransporte VEMAGS wird derzeit überarbeitet. VEMAGS bildet den Gesamtprozess von der Antragstellung bis hin zu Stellungnahmen und zum Bescheid vollständig ab und berücksichtigt dabei auch rechtliche und fachliche Regelungen, z. B. Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) und Richtlinien für Großraum- und Schwertransporte (RGST). Das Verfahrensmodul wird bereits als Kommunikations- und Arbeitsplattform genutzt. Das BMVI wirkt aktiv auf eine zügige Entwicklung und Fertigstellung von VEMAGS als Gesamtsystem hin.

Schrittweise wird auf eine vollständige Digitalisierung und somit Beschleunigung des Verfahrens hingearbeitet. Erreichte Stufen werden sofort umgesetzt. Nach Fertigstellung aller Module werden Bescheide inkl. etwaiger Fahrauflagen digital verfügbar gemacht und über geeignete VEMAGS-Schnittstellen mit entsprechenden Web-Services barrierefrei bereitgestellt. Die Daten können dann ausgelesen und/oder audio-visuell (z. B. elektronischer Beifahrer) vermittelt werden.

Parallel zur Programmierung der digitalen und visuell gesteuerten Fahrtwegeingabe bis zur zweiten Jahreshälfte 2019 folgt die Programmierung des Moduls INS-GST (digitale Straßennetzkarte) als Grundlage für ein automatisiertes Routing bis Mitte 2020 sowie die Fertigstellung des Statik-Moduls, in welches IT-Sicherheitsbausteine noch zu implementieren sind. Hinsichtlich der Prüfmodule, die bisher län­derbezogen aufgestellt sind, wird derzeit die Kompatibilität mit dem Statik-Modul geprüft und entsprechend angepasst.

18. Auf welche Art und Weise tauschen die Bundesregierung, die Bundesländer und/oder ihre jeweiligen Behörden Informationen über Verkehrsbehinderungen und Baustellen insbesondere für die Planung und Durchführung von Großraum- und Schwertransporten derzeit aus?
19. Wie soll der Informationsaustausch zwischen der Bundesregierung, den Bundesländern und/oder ihren jeweiligen Behörden über Verkehrsbehinderungen und Baustellen insbesondere für die Planung und Durchführung von Großraum- und Schwertransporten in Zukunft erfolgen, und welche konkreten Maßnahmen hat die Bundesregierung in Zusammenarbeit mit den Bundesländern bisher ergriffen, um einen transparenten und nahezu in Echtzeit erfolgenden Informationsaustausch zu ermöglichen?

Die Fragen 18 und 19 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Verantwortung für die Planung und Durchführung von Großraum- und Schwertransporten obliegt den jeweiligen Frachtführern, die bei den zuständigen Stellen entsprechende Anträge stellen. Sie können sich dabei insbesondere bei den Baustelleninformationssystemen der Länder und dem Baustelleninformationssystem des Bundes und der Länder (www.bast.de/BASt_2017/DE/Fahrzeugtechnik/Fachthemen/Baustelleninformation/baustelleninformation.html) über Baustellen auf dem Netz der Bundesautobahnen informieren.

20. Welche Grünbrücken im Bundesfernstraßennetz sind für Großraum- und Schwertransporte mit einer Höhe über 4,50 Metern, 4,70 Metern und 5,00 Metern nicht geeignet, da ihre Durchfahrthöhe niedriger ist (bitte die einzelnen Grünbrücken mit exaktem Standort und konkreter Durchfahrthöhe sowie Zuordnung zu einer Autobahn und Bundesstraße auflisten und nach Bundesländern differenzieren)?

Gemäß der Richtlinie für den Entwurf, die konstruktive Ausbildung und Ausstattung von Ingenieurbauten ist eine lichte Höhe unterführter Wege und Straßen im Regelfall von 4,70 m, mindestens jedoch 4,50 m, bei der Planung und baulichen Umsetzung einzuhalten. Dies gilt auch für Grünbrücken.

21. Welche Mautkontrollbrücken im Bundesfernstraßennetz sind für Großraum- und Schwertransporte mit einer Höhe über 4,50 Metern, 4,70 Metern und 5,00 Metern nicht geeignet, da ihre Durchfahrthöhe niedriger ist (bitte die einzelnen Mautkontrollbrücken mit exaktem Standort und konkreter Durchfahrthöhe sowie Zuordnung zu einer Autobahn und Bundesstraße auflisten und nach Bundesländern differenzieren)?

Kontrollbrücken für das LKW-Mautsystem befinden sich ausschließlich auf Autobahnen. Für Kontrollbrücken des LKW-Mautsystems muss von Oberkante Fahrbahn bis Unterkante Kontrollbrücke eine vertikal gemessene Höhe von mindestens fünf Metern eingehalten werden.

22. Welche Brücken im Bundesfernstraßennetz sind nicht für Großraum- und Schwertransporte mit einem Gewicht von mehr als 100 Tonnen geeignet (bitte die einzelnen Brücken mit exaktem Standort und konkretem Brückentraglastindex und Zustandsnote sowie Zuordnung zu einer Autobahn und Bundesstraße auflisten und nach Bundesländern differenzieren)?

Im Rahmen des Erlaubnis- und Genehmigungsverfahrens prüfen die Straßenbau- lasträger die Tragfähigkeit der im Fahrweg liegenden Brücken. Entsprechend der beantragten Achslasten, Achskonfigurationen und Fahrzeuggesamtlasten ergibt sich für jede Brücke unter Beachtung ihres baulichen Zustands eine individuelle Befahrbarkeit. Entsprechende Fahrauflagen können die Folge sein. Verallgemeinerungsfähige Aussagen lassen sich daraus nicht ableiten.

23. Welchen Umfang hat der aktuelle Kostenrahmen laut Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt), der für die Durchführung und Begleitung der Großraum- und Schwertransporte angesetzt ist?

Für eine Erlaubnis nach § 29 Absatz 3 StVO wird eine Gebühr nach Ziffer 263 GebOSt erhoben. Der Gebührenrahmen der Ziffer 263 GebOSt liegt zwischen 10,20 und 767 Euro.

24. Welche Lkw-Mautgebühren fallen für Groß- und Schwerlasttransporte an, und inwiefern werden hierbei Mautausfälle infolge von Straßensperrungen und Einschränkungen in der Straßennutzung durch andere Lkw berücksichtigt?

Die Höhe der Mautsätze ist im Bundesfernstraßenmautgesetz (BFStrMG) geregelt. Die Höhe etwaiger entgangener Mauteinnahmen infolge von Straßensperrungen und Einschränkungen in der Straßennutzung durch andere Lkw kann nicht beziffert werden, da nicht beurteilt werden kann, ob und in welchem Umfang bei der Umfahrung das mautpflichtige Streckennetz genutzt wurde.

25. Welche Kosten werden durch Schwer- und Großraumtransporte nach Kenntnis der Bundesregierung jährlich seit 1990 verursacht (z. B. polizeiliche Begleitung), und inwieweit werden diese durch die Gebühreneinnahmen gedeckt?
26. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung der auf Schwer- und Großraumtransporte ab 41,8 Tonnen Gesamtgewicht entfallende Anteil an den Kosten für die Straßeninfrastruktur gemäß der im Wegekostengutachten verwendeten Prinzipien zur Kostenallokation in den Jahren 1990 bis 2018 (bitte für jedes Jahr aufschlüsseln)?

Die Fragen 25 und 26 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.