

Position der Landesvereinigung Unternehmerverbände Rheinland-Pfalz (LVU)

zu Großraum- und Schwertransporten (GST)

3. Juli 2024

Wer wir sind

Die Landesvereinigung Unternehmerverbände Rheinland-Pfalz (LVU) ist der Spitzenverband der rheinland-pfälzischen Wirtschaft. Wir vertreten die Interessen unserer Unternehmen in den Bereichen Wirtschaft, Infrastruktur, Energie, Arbeit, Soziales, Bildung und Digitalisierung. Hierbei sprechen wir für rund 150.000 Unternehmen mit über einer Million sozialversicherungspflichtig Beschäftigter. Wir verleihen der Wirtschaft eine starke Stimme, indem wir die Positionen unserer Mitglieder in einen gesamtwirtschaftlichen Kontext stellen und in die politische Meinungsbildung einbringen.

Einleitung

Eine funktionierende Infrastruktur und effiziente Genehmigungsverfahren für den Großraum- und Schwertransport (GST) sind von zentraler Bedeutung für die Attraktivität unseres Wirtschaftsstandorts. Die aktuelle Situation stellt die Transportdienstleister und die verladenden Unternehmen auch in Rheinland-Pfalz vor Herausforderungen:

Maschinen, Anlagen und sonstige Produkte können nicht rechtzeitig ausgeliefert werden. Daraus können sich Vertragsstrafen oder Auftragsstornierungen ergeben. Weltweit agierende Unternehmen laufen Gefahr, an Transport- oder Verschiffungstermine gebundene Zahlungssicherheiten, z. B. Akkreditive, zu verlieren und schlimmstenfalls komplette Anlagen nicht veräußern zu können. Dies kann zu sehr hohen Kosten oder zum totalen Zahlungsausfall (ggf. in Millionenhöhe) führen. Neben wirtschaftlichem Schaden droht Unternehmen bei einer nicht termingerechten Anlieferung mitunter ein enormer Imageschaden. Benninghoven in Wittlich konnte beispielsweise im Oktober 2022 seine Komponenten, die auf der Leitmesse Bauma Weltpremiere feiern sollten, nur durch erhebliches finanzielles und zeitliches Eigenengagement pünktlich anliefern.

Die Bau- und Infrastrukturmaßnahmen im Lande können sich verzögern, wenn beispielsweise Betonpumpen und schwere Baumaschinen nicht an die Baustellen gebracht bzw. nicht ausgetauscht werden können. Wenn bei Baumaßnahmen etwa unerwartet ein Großgerät ausfällt, muss es von der Baustelle abtransportiert und Ersatz angeliefert werden. Steht ein Großgerät still, entstehen den Unternehmen pro Arbeitstag hohe Kosten – u.a. für den LKW, die Transportgenehmigung und den Maschinenausfall. Hinzu kommen erhebliche Kosten für die Personalvorhaltung und den Baufortschrittsausfall durch Wartezeit. Allein die beiden letztgenannten Posten beziffert die Firma Jungbluth auf gut 10.000 Euro. Die Unternehmen geben an, dass die Geräte wegen verzögerter Transportgenehmigungen zum Teil ein bis zwei Wochen auf Autobahnparkplätzen stehen.

Wenn Unternehmen, um die Baustellenarbeiten nicht zu verzögern, die Erteilung einer Genehmigung zum Abtransport des defekten bzw. zum Antransport eines neuen Gerätes nicht abwarten, setzen sie sich, im Interesse ihrer Kunden, persönlichen Haftungsrisiken aus.

Gleichzeitig machen (kurzfristige) Baustellen weiträumige Baustellenumfahrten notwendig und produzieren massiv erhöhte Kosten. Beispielsweise fallen für die Firma BOMAG durch die Umfahrung der AS Koblenz/ Dieblich pro Transit zusätzliche Kosten zwischen 1.000 und 1.500 Euro an.

Die Gebührenordnung wird sehr unterschiedlich von den Erlaubnis- und Genehmigungsbehörden ausgelegt. Die Transportdienstleister sind an ihre jeweils örtlich zuständigen Behörden gebunden und können diese nicht nach Dienstleistungsorientierung oder Gebührenmodell auswählen. Gleichzeitig haben sie mit Gebührenerhöhungen zu kämpfen. Das rheinland-pfälzische Transportunternehmen Morschhäuser zahlt beispielsweise mittlerweile monatlich 30.000 bis 40.000 Euro an die zuständige Kreisverwaltung. Dies entspricht in etwa einer Verdopplung der Genehmigungskosten des vergangenen Jahres. Die Transportunternehmen versuchen diese Kosten – ebenso wie Kosten für Antragsverfahren von Fahrten, die nicht zustande kamen – an die Auftraggeber weiterzureichen.

Oftmals stehen die Genehmigungs- und Transportnebenkosten (für Begleitung und Absicherung) nicht mehr im Verhältnis zu den Gesamttransportkosten oder dem Wert des Ladegutes.

Kernforderungen

1.1. Zusammenarbeit mit den Behörden verbessern	3
1.2 Ursachen für Verzögerungen ermitteln	4
1.3 Infrastrukturdefizite beheben.....	4
2.1 Rechtsrahmen / StVO flexibler gestalten	5
2.2 VEMGAS neu aufsetzen.....	6

1. Das bedeutet für die Ausgestaltung der Rahmenbedingungen auf Landes-ebene:

1.1. Zusammenarbeit mit den Behörden verbessern

- **Zentrale Anhörungs- und Erlaubnisbehörde schnell einführen**

Wir begrüßen, dass die Zuständigkeit für Großraum- und Schwertransporte auch in Rheinland-Pfalz auf eine zentrale Anhörungs- und Erlaubnisbehörde übertragen werden soll. Hier ist nun eine schnelle Umsetzung notwendig. Dies setzt voraus, dass der Landesbetrieb Mobilität (LBM) Rheinland-Pfalz so schnell wie möglich seinen Personalbestand massiv aufstockt. Die Erfahrungen bei Hessen Mobil haben gezeigt, dass mit der Aufstockung nicht bis zum Ende der Übergangs-/ Einarbeitungszeit gewartet werden darf.

- **Aus- und Weiterbildung der Behörden stärken:**

Sowohl vor als auch nach der Zentralisierung müssen die aktuell zuständigen Behörden eine ausreichende Personalausstattung und Sachkompetenz gewährleisten. Dafür ist die Aus- und Weiterbildung der Sachbearbeiterinnen und Sachbearbeiter in den Städten und Kommunen, ggf. bei der zentralen Erlaubnis- und Genehmigungsbehörde sowie bei der Niederlassung der Autobahn GmbH erforderlich. Nur mit einer adäquaten Personalsituation sind fundierte Genehmigungsentscheidungen möglich.

Vor allem in den Niederlassungen der Autobahn GmbH sind bundesweit einheitliche Verfahren notwendig. Auch wenn für das nachgeordnete Netz (Bundes-, Land-, Kreis und Kommunalstraßen) oftmals auch Ländererlasse von Bedeutung sind, können einheitliche Schulungen der Sachbearbeiterinnen und Sachbearbeiter zu einer Verbesserung der Genehmigungssituation führen.

Es ist außerdem wichtig, dass vorhandenes Know-how nicht verloren geht. Daher regen wir an, dass die zuständigen Mitarbeitenden weniger häufig rotieren und ihre Aufgaben länger wahrnehmen können. Ferner schlagen wir einen regelmäßigen Austausch zwischen den Erlaubnis- und Genehmigungsbehörden (LBM, Untere Straßenverkehrsbehörden, Autobahn GmbH) im Sinne eines Know-how-Transfers vor.

- **Ermessensspielräume nutzen:**
Ermessensspielräume werden nicht durchgängig genutzt: Der Erlass zur Auslegung der VwV-StVO lässt Ermessensspielräume offen. In der Praxis hängt es vom Know-how der zuständigen Sachbearbeiterinnen und Sachbearbeiter ab, ob vorhandene Spielräume genutzt werden. Eine einheitliche Auslegung ist häufig nicht erkennbar. Die Sachbearbeiterinnen und Sachbearbeiter sollten künftig vorhandenes Ermessen pflichtgemäß ausüben. Dabei müssen sie – unter Berücksichtigung der Infrastruktur und der Verkehrssicherheit – vorhandene Spielräume zum Wohl der Antragsstellenden nutzen. Zudem sollten erteilte Auflagen und Ablehnungen auf Nachfrage begründet werden können.

1.2 Ursachen für Verzögerungen ermitteln

- Die Genehmigungsverfahren für GST dauern auch in Rheinland-Pfalz mitunter mehrere Monate. Wir regen an, in RLP anhand real existierender Genehmigungsprozesse die Ursachen für diese Verzögerungen zu ermitteln (bspw. lange Weiterleitungszeiträume) und die Ergebnisse in einer Prozessanalyse aufzubereiten. Idealerweise sollten daraus Optimierungs-/ Handlungsempfehlungen resultieren.
- Die Ergebnisse der hiesigen Prozessanalyse könnten auch für andere Bundesländer nützlich sein und ggf. geteilt werden (Lessons learned).

1.3 Infrastrukturdefizite beheben

- Die marode Straßeninfrastruktur erschwert die Festlegung von Fahrtstrecken. Vorschläge für Streckenänderungen von den Anhör- und/oder Erlaubnisbehörden würden die Anzahl der Änderungsanträge positiv beeinflussen und damit den Arbeitsaufwand innerhalb der Behörden reduzieren.
- (Kurzfristige) Baustellen erschweren die Planung und machen weiträumige Baustellenumfahrten notwendig und produzieren damit auch massiv erhöhte Kosten. Den verladenden Unternehmen entstehen durch die Ausweichrouten erhebliche Kosten: Für die Firma BOMAG fallen beispielsweise durch die Umfahrung der AS Koblenz/ Dieblich pro Transit zusätzliche Kosten zwischen 1.000 und 1.500 Euro an. Die Firma Benninghoven musste im Herbst und Winter 2023 bei Transporten von Wittlich bis zur französischen Grenze aufgrund von Baustellen erhebliche Umwege in Kauf nehmen. Es war erforderlich in Richtung Norden über die A60 bis Bitburg auszuweichen und dann über die B51 zurück in Richtung Trier zu fahren. Die Strecke hat sich dadurch um fast 50 Prozent von 130 km auf 180 km verlängert, was erhöhte Kosten verursacht und die Umwelt zusätzlich belastet hat.

Auch durch die Umleitung der Schwertransporte über Wiesbaden entstehen zusätzliche Kosten, die zwischen den einzelnen Bundesländern durch die unterschiedliche Handhabung der Leitung der Schwertransporte (Streckenvorgaben, Forderung nach Begleitfahrzeugen, polizeiliche Begleitung) stark variieren. Einheitliche Verfahren sind erforderlich, vor allem in den Niederlassungen der Autobahn GmbH (vgl. Punkt 1 „Aus- und Weiterbildung stärken“).

- Baustellen sollten hinsichtlich ihrer Dauer und der Durchfahrtsbreiten in entsprechenden Portalen verlässlich und im Voraus abrufbar sein. Zudem ist für eine flächendeckende Baustellenkoordinierung zu sorgen, sodass Ausweichstrecken - ohne eine weiträumige Umfahrung - beantragt werden können (aktuelle Beispiele: Koordinierungsprobleme auf der A61 und A48/ gleichzeitige Baustellen mit Durchfahrtsbreiten von 3,50 m; Gewichtsproblem auf der A61/ Moselbrücke zwischen AS Koblenz/Dieblich und AS Koblenz/Metternich).

2. Das bedeutet für die Positionierung von RLP im Bund:

Die Herausforderungen für die Transportdienstleister und die verladende Industrie sind bundesweit vergleichbar. Wir unterstützen daher die Forderungen der Verbändeinitiative Großraum- und Schwertransporte (VI GST) und appellieren, dass Rheinland-Pfalz sich insbesondere bei den folgenden Punkten im Bund im Sinne der betroffenen Unternehmen einsetzt:

2.1 Rechtsrahmen / StVO flexibler gestalten

- **Einführung der Fahrzeug-Clusterung:** Um die Anzahl der erforderlichen Anträge zu reduzieren, sollte sich die Landesregierung weiterhin im Bund dafür einsetzen, dass Zugmaschinen fabrikatsunabhängig gebündelt werden. Im Sinne einer Reduzierung der hohen Anzahl an Genehmigungsanträgen sollte sich die Landesregierung im Bund für eine zeitnahe Änderung der VwV-StVO einsetzen.
- **LKW-Gesamtgewicht:** Das zulässige LKW-Gesamtgewicht im Straßengüterverkehr sollte von 40 auf 44 Tonnen erhöht werden. Aktuell liegt es in Deutschland bei 40 Tonnen, während es in vielen anderen EU-Ländern bei 60 Tonnen und mehr liegt.
- **Untermaßbeschränkung:** Im Fall einer Unterschreitung der Abmessungen und/ oder des Gewichts ist eine neue Genehmigung erforderlich, was Genehmigungsbehörden und antragsstellende Unternehmen gleichermaßen belastet. Die Entwicklungen im Bund gehen in die richtige Richtung. RLP sollte im Bundesrat eine Änderung der VwV der StVO befürworten und unterstützen, so dass die Unterschreitungsparameter in Rn. 95 Abs. 3 VwV-StVO erhöht sowie weitere Unterschreitungen mithilfe von Auflagen-Gruppierungen anhörfrei genehmigt werden dürfen.

- **Dauererlaubnisse oder vereinfachte Ausnahmegenehmigungen:** Bei einem unerwarteten Ausfall eines Großgerätes muss es, wie in der Einleitung ausgeführt, von der Baustelle abtransportiert und Ersatz angeliefert werden. Gerade Baustellen im Bereich der Infrastruktur sind zeitkritisch und stehen im Fokus der Öffentlichkeit. Wenn die Unternehmen die Geräte – im Interesse ihrer Kunden – ohne Genehmigung austauschen, setzen sie sich einem Haftungsrisiko aus. Hier muss, im Interesse der öffentlichen Hand und vor allem der Geschäftsführungen der mit der Bauausführung beauftragten Unternehmen, ein geeigneter rechtlicher Rahmen geschaffen werden. Rheinland-Pfalz sollte sich im Bund für die Einführung von Dauererlaubnissen oder vereinfachten Ausnahmegenehmigungen einsetzen, um diese Haftungsrisiken auszuschließen.

2.2 VEMAGS neu aufsetzen

- VEMAGS erlaubt derzeit keine digitalen Antrags- und Genehmigungsverfahren und wird den Ansprüchen der von Großraum- und Schwertransporten betroffenen Unternehmen nicht gerecht.
- Künftig sollte die Abwicklung aller GST-Prozesse über ein einheitliches Geoinformationssystem möglich sein, das von Transportwirtschaft, verladender Wirtschaft und Behörden gleichermaßen genutzt wird.
- VEMAGS sollte so überarbeitet werden, dass Beantragung, Planung und Genehmigung standardisiert und komplett digital stattfinden können. Die Verbindung zu § 70 StVZO sollte inkludiert werden.
- Zur Realisierung ist eine gute Datenbasis unerlässlich. Das im Koalitionsvertrag auf Bundesebene vereinbarte Datengesetz muss daher schnellstmöglich beschlossen werden. Damit garantiert man eine Open-Data-Struktur auf allen föderalen Ebenen. Rheinland-Pfalz sollte hier eine schnelle Umsetzung unterstützen.