



Foto: stock.adobe.com – apfelweile

Großraum- und Schwertransporte: Probleme und Lösungen

Neue Vorschriften verlängern Verfahrensdauer

Von Wolfgang Draaf

Das Jahr 2017 war geprägt durch extreme Turbulenzen im Zusammenhang mit dem Genehmigungsverfahren für Großraum- und Schwertransporte (GST). Ab Mai begannen die Verfahren mehr und mehr an Zeit zu beanspruchen, um dann auf dem Höhepunkt der Krise mehr als 8 Wochen in Anspruch zu nehmen. Insbesondere die Bundesländer mit einer hohen Anzahl an Quellen (Verladerstandorte) respektive mit einem sehr hohen Anteil an Transitverkehren waren davon betroffen.

Parallel dazu trat am 30. Mai 2017 die für erwähntes Verfahren maßgebliche Rechtsgrundlage, die Verwaltungsvorschriften zu den Paragraphen 29 Absatz 3 und 46 Absatz 1 Nummer 5 StVO in Kraft. Eine höchst explosive Mischung, denn viele Unternehmen, Transportunternehmen wie die verladende Wirtschaft gleichermaßen, machten nun diese neuen Verwaltungsvorschriften für die extreme Verfahrensdauer verantwortlich. Mag dies auf den ersten Blick so stimmen, muss man aber bei vertiefter Betrachtung andere Gründe für diese Verfahrensdauer heranziehen.

Aufgrund der Änderung im Energie-Erneuerungs-Gesetz (EEG) in 2017 gab es einen regelrechten Run auf die Fertigstellung von genehmigten Windparks. Und da jedes Teil einer Windenergie-Anlage einen Schwertransport benötigt,

schnellten die Antragszahlen extrem in die Höhe, teilweise verdreifachten sich die Zahlen. Erschwerend kam hinzu, dass es im Bereich von Großraum- und Schwertransporten keine Toleranzen z. B. bei den Achsabständen gibt, so dass oft ganze Fuhrparks zur Sicherstellung einer reibungslosen Disposition beantragt wurden, wohlwissend, dass man nicht jede Fahrzeugkombination zum Einsatz wird bringen müssen. Ein Umstand, der in dieser Zeit dem transportierenden Gewerbe von Seiten der öffentlichen Hand auch vorgehalten worden ist. Gleichwohl waren die betroffenen Behörden mit den Zahlen absolut überfordert, so dass sich bei manchen Stellen tausende unbearbeitete Anträge stapelten.

Gemeinsame Verbändeinitiative

Um den politischen Entscheidungsträger auf diese, die Existenz der betroffenen Wirtschaft gefährdende Lage hinzuweisen, scharte die Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK) e. V. im Juli 2017 die Verbände BGL e. V., VDMA e. V. und die Vereinigung hessischer Unternehmerverbände (VhU) e. V. um sich und es wurde eine Verbände-Initiative ins Leben gerufen, der sich auch der Deutsche Industrie- und Handelskammertag (DIHK e. V.) und weitere

18 Spitzenverbände anschlossen. In dieser Initiative, gerichtet an die Länderverkehrsministerien, den BMVI und den BMWi, wurden explizit eine Aufstockung des Personals, eine verbesserte Aus- und Weiterbildung der Behörden sowie eine schnellstmögliche Umsetzung der im Jahre 2016 durch die Verkehrsministerkonferenz beschlossenen Prüfaufträge zur Erleichterung des Genehmigungsverfahrens, wie z. B. die Einführung von Toleranzen, gefordert. Unter dem Strich forderte die Initiative eine durchschnittliche Bearbeitungsdauer im Genehmigungsverfahren von fünf Werktagen.

Diese Initiative kam für die Adressaten überraschend und führte dazu, dass das Thema breit diskutiert wurde. Auch wenn erste Anzeichen einer Entspannung sichtbar wurden, schoben die Spitzenverbände im Oktober 2017 noch eine zweite Initiative hinterher, an dem sich nunmehr 30 (!) Verbände auf höchster Ebene beteiligten, die größte jemals in Deutschland gestartete Initiative zu einem Thema. Mit diesem Schritt stellten die Verbände Vorschläge in den Vordergrund, wie kurz-, mittel- und langfristig das Genehmigungsverfahren umgestellt werden sollte, damit so auch der Wirtschaftsstandort Deutschland, der durch diese dargestellte Lage gefährdet wurde, nachhaltige Sicherung erfährt.

Verfahrensdauer reduziert

Inzwischen – Stand Juni 2018 – steht fest, dass erste Forderungen umgesetzt worden sind und dass in den Problemländern das Personal massiv aufgestockt worden ist und somit das Verfahren auf 10 bis 14 Tage Bearbeitungsdauer reduziert werden konnte. Des Weiteren kann festgehalten werden, dass das Thema „Großraum- und Schwertransporte“ in schöner Regelmäßigkeit auch auf der Tagesordnung der Verkehrsministerkonferenz (VMK) wie auch auf der Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter (GKVS) auftaucht. Dabei wird auch über den Fortschritt im Hinblick auf die Prüfung von Korridorlösungen, Fahrzeuggruppenbildung (Clustering mit Toleranzen) und die Weiterentwicklung des Verfahrensmanagement VEMAGS berichtet. Und auf der Sitzung der VMK am 09. und 10. November 2017 wurde das BMVI aufgefordert, den Refe-

rentenentwurf zur „Straßenverkehrs-Transportbegleitungs-Verordnung“ zeitnah den Ländern vorzulegen und dafür zu sorgen, dass diese Verordnung zeitnah umgesetzt werden kann. Hinter diesem langen Verordnungsnamen verbirgt sich eine so genannte Beleihungsverordnung. Hintergrund sind die Beschlüsse der Innenministerkonferenz (IMK) unter Beteiligung der Verkehrsministerkonferenz (VMK), die bei Großraum- und Schwertransporten oft eingesetzte Polizei von diesen Tätigkeiten zu entlasten, in der Endstufe bis zu 100 Prozent. Seit 12 Monaten greift eine Übergangsregelung. Anstelle der Polizei können im Einzelfall bei so genannten planbaren Transporten Verwaltungshelfer als verlängerter Arm auf Basis straßenverkehrsrechtlicher Anordnungen mit speziellen Begleitfahrzeugen zum Einsatz kommen. Sie bedienen sich dabei einer auf dem Dach des Begleitfahrzeugs angeordneten drehbaren Wech-

selverkehrszeichen-Anlage, welche den Verkehr beeinflussen kann. Im Gegensatz zu einer „beliehenen“ Person, welche wie die Polizei hoheitlich in diesem Bereich tätig werden darf, hat der Verwaltungshelfer keine eigenen Entscheidungsmöglichkeiten.

Der Autor

ist Hauptgeschäftsführer der Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK) e. V.



Foto: privat

Schwerlastverkehr sichern!

Interview mit Armin Rein, Vorsitzender des IHK-Verkehrsausschusses und Präsident des Landesverbandes Verkehrsgewerbe Saarland e. V.

„SaarWirtschaft“: Im Schwerlastverkehr müssen Transporteure immer größere Umwege fahren, weil Brücken und Straßen gesperrt sind. Herr Rein, wie bewerten Sie die Situation der Infrastruktur im Saarland?

Beim echten, genehmigungsbedürftigen Schwerlastverkehr sind zumeist die Brücken das Problem. Bei einem Planungs- und Bauhorizont von 10–12 Jahre wird sich die Situation also weiter verschlechtern. Und dies bedeutet immer größere Umwege und auch immer größere Konzentration der Verkehre auf bestimmte Strecken. Während die Behörden planen und anhören, werden immer mehr Brücken abgelastet oder

ganz für den Schwerlastverkehr gesperrt. Da ändert der Investitionshochlauf für die Infrastruktur auch nichts daran. Wir müssen aufpassen, dass Schwerlastverkehr überhaupt noch möglich bleibt, bis sich die Brückensituation beginnt zu entschärfen.

„SaarWirtschaft“: Viele Unternehmen suchen nach qualifiziertem Nachwuchs. Wie sieht die Situation im saarländischen Verkehrsgewerbe aus?

Der Fahrermangel ist ein allgemeines Problem der Branche, das nicht nur quer durch die Republik besteht, sondern mittlerweile sogar die osteuropäischen Staaten erfasst hat. Heute bestimmt die

Verfügbarkeit von Fahrern das Frachtraumangebot und damit den Preis. Beachtet man noch die steigenden Diesel- und Mautkosten muss man feststellen, dass die Zeiten billigen Transports vorbei sind. Die Transportlogistik ist dabei, sich der Stellung in der Wertschöpfungskette anzunähern, die der Tatsache Rechnung trägt, dass es ohne Transport weder Produktion noch Handel gibt.



Armin Rein Foto: IHK



DIQ

Deutsches Institut für Qualitätsförderung e. V.

Qualität steht im Mittelpunkt.

Deutsches Institut für Qualitätsförderung e. V. (DIQ)

Bismarckstraße 37 · 66121 Saarbrücken

Telefon: +49 681 9987-0 · Fax: +49 681 9987-123 · www.diq.org