

LeseprobeLeseprobe

LeseprobeLeseprobe

Bundesministerium für Digitales und Verkehr
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn

NUR per E-Mail

11. April 2024

**Anhörung zum Entwurf der überarbeiteten Richtlinie für Großraum- und
Schwertransporte (RGST 2024)
Aktenzeichen: StV 12/7332.4_11**

LeseprobeLeseprobeLeseprobeLeseprobe

wir bedanken uns für die Anfrage einer schriftlichen Stellungnahme zum Entwurf der überarbeiteten Richtlinie für Großraum- und Schwertransporte (RGST 2024).

Gerne nehmen wir hierzu wie folgt Stellung:

**Zu I. Hinweise für das Erlaubnis- und/oder Genehmigungsverfahren nach §§ 29
Absatz 3 und 46 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 und 5 StVO**

1.: Seite 2, Vorbemerkung

Es erscheint sinnvoll, die Vorbemerkung um einen vierten Absatz zu ergänzen. Darin sollte zur Klarstellung auf die zwingende Anwendung der GebOSt zur Festsetzung von Gebühren für das Erlaubnis- und Genehmigungsverfahren hingewiesen werden.

2.: Seite 3, Ausfüllhinweise, Ziffer 1 Allgemeine Angaben, Absatz 2

Inhalt:

Hiernach ist durch das transportdurchführende Unternehmen eine unterzeichnete Haftungserklärung dem Antrag beizufügen.

Kommentar/Änderungsvorschlag:

Zum Zwecke der Rechtssicherheit, sowohl für die Transportbranche als auch die Erlaubnis- und Genehmigungsbehörden, würden wir es begrüßen, wenn das BMDV für diese Haftungserklärung ein Muster zur Verfügung stellen würde. Durch diese Vereinheitlichung würde Unsicherheiten hinsichtlich des Wortlauts sowie des Umfangs der Haftungserklärungen gegengewirkt.

3.: Seite 3, Ausfüllhinweise, Ziffer 2 Antragsart, Absatz 1

Inhalt:

Die hier aufgeführten Antragsarten erscheinen nicht vollständig. Die allgemeine Dauererlaubnis fehlt und sollte hier aufgenommen werden.

Kommentar/Änderungsvorschlag:

„Das Zutreffende ist auszuwählen. Es sind Einzel-, Kurzzeit-, streckenbezogene Dauer- oder flächendeckende Dauer- oder allgemeine Dauererlaubnisse und/oder - Ausnahmegenehmigungen möglich.“

4.: Seite 3, Ausfüllhinweise, Ziffer 3 Zeitraum/Fahrten

Inhalt:

Hiernach sind bei Anträgen zu Einzel- und Kurzzeiterlaubnissen der Antragszeitraum sowie die Anzahl der durchzuführenden Fahrten anzugeben.

Kommentar/Änderungsvorschlag:

Es wäre zu begrüßen, wenn die Anzahl der Fahrten für Einzel- und Kurzzeiterlaubnisse nicht anzugeben wäre. Dieser Punkt erscheint bürokratisch, da die Anzahl der Fahrten in der Praxis nicht kontrollierbar ist.

Es wird vorgeschlagen, die Angabe der Anzahl der Fahrten zu streichen:

„Bei Anträgen zu Einzel- und Kurzzeiterlaubnissen sind ist der Antragszeitraum sowie die Anzahl der durchzuführenden Fahrten anzugeben. Bei einem Antrag auf Dauererlaubnis ist nur der Antragszeitraum anzugeben.“

4.: Seite 3, Ausfüllhinweise, Ziffer 4 Ladung, Absatz 1

Inhalt:

Dieser Passus betrifft die Angaben zu Art und Bezeichnung der Ladung im Antrag.

Kommentar/Änderungsvorschlag:

Die Angabe von Art und Bezeichnung der Ladung, Bezeichnung des Zubehörs und der Beiladung, sofern diese vorhanden sind, sowie Angaben zu den tatsächlichen Maßen und Massen des Ladungsgutes erscheint sehr umfangreich. Wir weisen darauf hin, dass diese Informationen über die Ladung regelmäßig im Begleitpapier im Sinne von § 413 HGB dargestellt werden. Dieses wird 24 Stunden vor dem Transport ausgefüllt, da so weit im Voraus das transportdurchführende Unternehmen selbst nicht über derart detaillierte Informationen über die Ladung verfügt.

Gleiches gilt für die Bezeichnung des Zubehörs. Hier sieht Rn. 89 zu § 29 Absatz 3 der VwV zur StVO ebenso vor, dass diese Angaben im Begleitpapier aufgeführt werden.

Zudem sind unserer Erfahrung nach die Anforderungen der Straßenverkehrsbehörden hinsichtlich der Angabe von Art und Bezeichnung der Ladung sehr unterschiedlich. Hier bitten wir das BMDV um Schaffung einer **Definition**, damit diese von allen Straßenverkehrsbehörden einheitlich verwendet werden kann.

5.: Seite 4, Ausfüllhinweise, Ziffer 5 Fahrzeug, Absatz 3

Inhalt:

„Als baugleich gelten Fahrzeugkombinationen, deren Maße (Länge, Breite, Höhe), Sichtfeld, Gesamtmassen, Achslasten und Achsabstände sowie Kurvenlaufverhalten übereinstimmen.“

Kommentar/Änderungsvorschlag:

Zur Vermeidung von Dopplungen sprechen wir uns dafür aus, die o.g. Textpassage zu streichen. Diese ist bereits in Rn. 95 zu § 29 Abs. 3 VwV-StVO enthalten. Im Hinblick auf zukünftige Änderungen der VwV-StVO empfiehlt sich eine Streichung dieser Textpassage auch, um Widersprüchen zwischen der RGST und der VwV-StVO vorzubeugen.

6.: Seite 4, Ausfüllhinweise, Ziffer 6,

Inhalt:

„Es sind die tatsächlichen Maße und Massen sowohl für die Leer- als auch für die Lastfahrten anzugeben. Die Werte der hinausragenden Ladung müssen in den Angaben zur Lastfahrt enthalten sein. Bei Überhang nach hinten ist zusätzlich der Abstand von der letzten Achse bis zum Ladungsende anzugeben.“

Kommentar/Änderungsvorschlag:

Die tatsächlichen Maße und Massen für die Leerfahrt sind nur bei einer erlaubnispflichtigen Leerfahrt anzugeben. Wir bitten um entsprechende Ergänzung:

„Es sind die tatsächlichen Maße und Massen sowohl für die erlaubnispflichtigen Leer- als auch für die Lastfahrten anzugeben. Die Werte der hinausragenden Ladung müssen in den Angaben zur Lastfahrt enthalten sein. Bei Überhang nach hinten ist zusätzlich der Abstand von der letzten Achse bis zum Ladungsende anzugeben.“

7.: Seite 4, Ausfüllhinweise, Ziffer 7./8. Leerfahrt/Lastfahrt, Absatz 1, letzter Satz

Inhalt:

„Das Achsbild ist für den erlaubnispflichtigen Transport in der Lastfahrt, der Leerfahrt oder der Last- und Leerfahrt auszufüllen. Es sind die tatsächlichen Werte anzugeben. Geliftete Achsen sind dabei nicht anzugeben.“

Kommentar/Änderungsvorschlag:

Geliftete Achsen sind bei der Anzahl der Achsen und Achslasten nicht anzugeben. Bei der Angabe der Achsabstände müssen diese aber berücksichtigt werden. Wir schlagen vor, dies entsprechend zu ergänzen:

„Das Achsbild ist für den erlaubnispflichtigen Transport in der Lastfahrt, der Leerfahrt oder der Last- und Leerfahrt auszufüllen. Es sind die tatsächlichen Werte anzugeben. Geliftete Achsen sind bei Anzahl der Achsen sowie bei den Achslasten dabei nicht anzugeben. Hingegen müssen sie bei der Angabe der Achsabstände berücksichtigt werden.“

8.: Seite 4, Ausfüllhinweise, Ziffer 9 Fahrtweg/Geltungsbereich, Absatz 3

Inhalt:

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

Je Fahrtwegteil sind Start und Ziel anzugeben.“

Kommentar/Änderungsvorschlag:

Hier scheint eine Fahrtwegteilkombination zu fehlen: „Leer-Leer-Leer“. Diese sollte entsprechend aufgenommen werden.:

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

Je Fahrtwegteil sind Start und Ziel anzugeben.“

9.: Seite 5, Ausfüllhinweise, Ziffer 11 Nachweise zur Beförderung, Absatz 2

Inhalt:

„Können mit dem Antrag keine Bescheinigungen vorgelegt werden, ist plausibel zu begründen, warum der Transport nach Nr. 1 und Nr. 2 nicht möglich ist oder unzumutbare Mehrkosten verursacht. An den Nachweis sind strenge Anforderungen zu stellen.“

Kommentar/Änderungsvorschlag:

Hier bitten wir um eine Konkretisierung der strengen Anforderungen für den Nachweis. Hintergrund sind Vereinheitlichung und Rechtssicherheit.

Zudem regen wir an, Autokrane und selbstfahrende Arbeitsmaschinen von dieser Bestimmung auszunehmen, da diese lediglich in seltenen Ausnahmefällen über die Schiene oder den Wasserweg transportiert werden können.

10.: Seite 5, Ausfüllhinweise, Ziffer 12 Erklärung

Inhalt:

„Diese Erklärung ist für jeden Großraum- und/oder Schwertransport abzugeben. Sie kann im Antragsverfahren VEMAGS auch durch eine qualifizierte elektronische Signatur bestätigt oder in unterschriebener Form der Erlaubnis- und Genehmigungsbehörde vorgelegt werden.

Der Antrag ist zu unterschreiben und ggf. mit Firmenstempel zu versehen bzw. das Unterschreiben des Antrages inklusive des Firmenstempels kann durch eine qualifizierte elektronische Signatur ersetzt werden.“

Kommentar/Änderungsvorschlag:

Diese Regelung kann den Eindruck erwecken, dass die Erklärung für jeden einzelnen Antrag abzugeben ist. Dies wäre sehr bürokratisch. Insbesondere in den Fällen, in denen ein Antragsteller sehr häufig dieselbe EGB nutzt. Zum Bürokratieabbau regen wir an klarzustellen, dass die Erklärung vom Antragsteller z.B. nur einmal für das laufende Kalenderjahr abzugeben ist.

11.: Seite 5 Ausfüllhinweise, Ergänzung um Ziffer 13

Inhalt:

In der RGST 2013 (und auch in RGST 1992) ist ein Eintragungshinweis für den Verwaltungshelfer im Erlaubnis- und Genehmigungsverfahren vorhanden.

Dieser wurde auch im Jahr 1996 vom BLFA-StVO beschlossen, so dass die Anhörungsbehörden Kenntnis davon haben und die Stellungnahmen sowie etwaige Rückfragen direkt an den Verwaltungshelfer gehen.

Kommentar/Änderungsvorschlag:

Wir schlagen vor, die Ausfüllhinweise um eine Ziffer 13 wie folgt zu ergänzen:

„Wenn ein Verwaltungshelfer die Erlaubnis- und Genehmigungsbehörde im Genehmigungsverfahren unterstützen soll, ist dies zu kennzeichnen.“

12.: Seite 7, Hinweise zu Nebenbestimmungen, Ziffer 2 Katalog der Besonderen Nebenbestimmungen (Anlage 2), Absatz 8

Inhalt:

„Nur Nummer, Stichworte und Text der Nebenbestimmung dürfen in der Erlaubnis oder Ausnahmegenehmigung erscheinen. Alle Textformularfelder sind bei Verwendung der jeweiligen besonderen Nebenbestimmungen auszufüllen.“

Kommentar/Änderungsvorschlag:

Die RGST und ihre Inhalte haben u.a. zum Zweck, den Inhalt des Bescheids auf das Wesentliche zu beschränken. Die horizontale Aufteilung des Katalogs der Nebenbestimmungen in der RGST wurde bisher dafür genutzt, dass die Auflagennummer zur Kommunikation innerhalb des Anhörverfahrens diene. Die Auflagennummer konnte ggfs. um Angaben in einem Fließtext ergänzt werden.

Da sich Stichwort und Anwendungsbereich an die Sachbearbeiter der Erlaubnis- und Genehmigungsbehörde richten und diesen als Orientierungshilfe dienen, sollte auf die zusätzliche Angabe von Nummer und Stichwort im Genehmigungsbescheid, neben dem Fließtext der Auflage verzichtet werden. Dadurch würde der Genehmigungsbescheid verschlankt und übersichtlicher

13.: Seite 7, Hinweise zu Nebenbestimmungen, Ziffer 4 Verkehrsrechtliche Anordnungen

Inhalt:

„Hinweise zu den verkehrsrechtlichen Anordnungen für den Einsatz von Verwaltungshelfern können dem Bescheid als Anhang beigelegt werden.“

Kommentar/Änderungsvorschlag:

Fraglich ist aus unserer Sicht, ob es der Hinweise zu verkehrsrechtlichen Anordnungen für den Einsatz von Verwaltungshelfern bedarf. Verkehrsrechtliche Anordnungen müssen aus sich heraus deutlich, klar nachvollziehbar und selbsterklärend sein. Zusätzliche Hinweise könnten die verkehrsrechtliche Anordnung weniger nachvollziehbar gestalten. Dies wird dadurch verstärkt, dass beim Bescheid zwischen der jeweiligen verkehrsrechtlichen Anordnung und den anliegenden Hinweisen in Anlage 4 des Bescheids hin-und-her geblättert werden müsste.

14.: Seite 8, Hinweise zu Nebenbestimmungen, Ziffer 5, Absatz 8

Inhalt:

„Eine Ablehnung ist zu begründen.“

Kommentar/Änderungsvorschlag:

Gemäß Rn. 106 zu § 29 Absatz 3 zur VwV StVO ist in der Begründung zur besseren Nachvollziehbarkeit die konkrete Stelle, für die die Voraussetzungen nicht vorliegen, anzugeben.

Wir schlagen vor, den o.g. Passus entsprechend zu ergänzen:

„Eine Ablehnung ist zu begründen. In der Begründung ist zur besseren Nachvollziehbarkeit die konkrete Stelle (z.B. Straße, Brücke), für die die Voraussetzungen nicht vorliegen, anzugeben.“

15.: Seite 8, Hinweise zu Nebenbestimmungen, Ziffer 5, Absatz 10

Inhalt:

„Nach Eingang aller Stellungnahmen bei der Erlaubnis- und Genehmigungsbehörde sind die besonderen Nebenbestimmungen so weit wie möglich zusammenzufassen, um Wiederholungen zu vermeiden. Eine fahrtwegchronologische Sortierung der besonderen Nebenbestimmungen soll zudem bestmöglich erfolgen, damit eine bessere Nachvollziehbarkeit und zugleich Übersichtlichkeit des Bescheides erreicht werden kann.“

Kommentar/Änderungsvorschlag:

Hiernach sollen die besonderen Nebenbestimmungen **„so weit wie möglich“** zusammengefasst und die fahrtwegchronologische Sortierung **„bestmöglich“** erfolgen. Da diese Begriffe sehr viel Interpretationsspielraum ermöglichen sehen wir hier das Risiko, dass die gewünschte fahrtwegchronologische Sortierung und das Zusammenfassen der besonderen Nebenbestimmungen nicht vorgenommen werden mit der Begründung, dass im gegenständlichen Fall das Zusammenfassen nicht möglich war.

Wir schlagen vor, diese Begriffe zu konkretisieren bzw. spezifischere Anforderungen zu schaffen.

16.: Seite 9, Hinweise zu Nebenbestimmungen, Ziffer 5., Abkürzung „mittig =“

Inhalt:

„mittig = Bei Statik-Hindernissen bezieht sich „mittig“ auf den gesamten Überbau des Bauwerks und nicht auf die Fahrbahn (= Fahrbahn zzgl. Seitenstreifen). Die erforderliche Position des GST soll vorab markiert werden, sofern dies aufgrund der örtlichen Gegebenheiten geboten ist. Die Markierung ist nach der Überfahrt wieder zu entfernen.

Bei Geometrie-Hindernissen und im Bereich von Baustellen bezieht sich „mittig“ auf den Fahrbahnbereich.“

Kommentar/Änderungsvorschlag:

a) Hier besteht in der Praxis das Problem, dass für den Transportführer oder Begleiter nicht eindeutig erkennbar ist, ob das Bauwerk ein geteiltes (je Richtungsfahrbahn) oder ein gesamtes Bauwerk ist. Die korrekte Platzierung des Fahrzeugs kann deshalb nicht umgesetzt werden. Die Fahrauflage sollte sich demnach nur auf die jeweils befahrene Richtungsfahrbahn beziehen.

Zusätzlich kann es irreführend sein, dass Statik-Hindernisse und Geometrie-Hindernisse unterschiedlich bemessen werden.

Wir schlagen vor, die Abkürzung wie folgt zu definieren:

„mittig = Sowohl bei Statik-Hindernissen, wie auch bei Geometrie-Hindernissen bezieht sich „mittig“ auf den Fahrbahnbereich (ausgenommen Fahrstreifen von Aus- und Abfahrten oder temporär für den Verkehr freigegebene Seitenstreifen).“

b) Die Nebenbestimmung, die erforderliche Position des GST vorab zu markieren, stellt eine nicht unerhebliche Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit dar und kann deshalb auf der Autobahn nicht erfüllt werden. Außerhalb der Autobahn ist diese Nebenbestimmung ebenfalls nicht praktikabel.

Wir möchten darauf hinweisen, dass dem gut geschulten Fahrperson von Transportunternehmen zugemutet und zugetraut werden kann, die Mitte der Fahrbahn bei der Überfahrt/Unterfahrt auch ohne eine entsprechende Markierung zu erkennen und einzuhalten.

Wir schlagen vor, diesen Teil der Nebenbestimmung zu streichen:

„mittig = Bei Statik-Hindernissen bezieht sich „mittig“ auf den gesamten Überbau des Bauwerks und nicht auf die Fahrbahn (= Fahrbahn zzgl. Seitenstreifen). ~~Die erforderliche Position des GST soll vorab markiert werden, sofern dies aufgrund der örtlichen Gegebenheiten geboten ist. Die Markierung ist nach der Überfahrt wieder zu entfernen.~~

Bei Geometrie-Hindernissen und im Bereich von Baustellen bezieht sich „mittig“ auf den Fahrbahnbereich.“

17.: Seite 9, Hinweise zu Nebenbestimmungen, Ziffer 5., Abkürzung „Alleinfahrt =“

Inhalt:

„Alleinfahrt = Ist eine Überfahrt über ein Hindernis in Alleinfahrt erforderlich, ist das Bauwerk von jeglichen weiteren Lasten während der Überfahrt freizuhalten (kein weiterer Verkehr, keine zusätzlichen Lasten wie Schnee, Baustelleneinrichtung oder dgl.)“

Kommentar/Änderungsvorschlag:

Wir erlauben uns hier den Hinweis, dass der Begriff „Schnee“ sehr dehnbar ist. Je nach Auslegung hätte dies zur Folge, dass bei einer ganz geringen Schneedecke eine Überfahrt eines Bauwerks nicht möglich ist. Dies dürfte nicht dem Telos dieser Nebenbestimmung entsprechen.

Gleiches kommt für den Begriff „Baustelleneinrichtung oder dgl.“ in Betracht. Baustelleneinrichtungen können auch Fahrbahnteiler oder Baken sein. Diese dürften gewichtstechnisch keine relevante Last für ein Bauwerk darstellen, welche bei der Überfahrt Schäden verursachen könnten. Als markante zusätzliche Lasten kommen vielmehr Baugeräte wie Bagger oder Krane in Betracht.

Wir bitten hier um Begründung für diesen Klammerzusatz sowie dessen Streichung in der RGST. Alternativ schlagen wir vor, die Begriffe „weitere Lasten“ und „zusätzliche Lasten“ anders zu definieren, so dass nur solche zusätzlichen Lasten aufgeführt werden, die z.B. mindestens mit dem KFZ-Verkehr vergleichbar sind.

18.: Seite 9, Ziffer 6 Hinweise zum Prüfungsverfahren und zum Bescheid, 2. Spiegelstrich

Inhalt:

- *„nicht bestehende oder unzumutbare Transportmöglichkeit auf der Schiene oder dem Wasserweg ist anhand der Maßgaben der VwV-StVO darzulegen (Negativbescheinigung, plausible Darlegung)“*

Kommentar/Änderungsvorschlag:

Da die Begriffe „Negativbescheinigung, plausible Darlegung“ im Klammerzusatz nicht in der VwV zur StVO enthalten sind, schlagen wir die Streichung dessen vor. Die Anforderungen erheben sich aus der VwV, auf die in der hier zitierten Regelung ausdrücklich verwiesen wird.

Zudem bitten wir hier um eine Erläuterung der Begrifflichkeit „unzumutbare Transportmöglichkeit“, da sich diese nicht in der VwV wiederfindet.

19.: Seite 9, Ziffer 6 Hinweise zum Prüfungsverfahren und zum Bescheid, 6. Spiegelstrich

Inhalt:

- *„bei Einschränkung der Geltungsdauer im Rahmen der Anhörung ist die kürzeste Geltungsdauer festzusetzen. Dies gilt auch bei der Beantragung von mehreren Fahrtwegen. Schließen sich die Geltungsdauern laut Anhörverfahren gegenseitig aus, ist der Antrag entweder teilweise oder vollständig abzulehnen;“*

Kommentar/Änderungsvorschlag:

In Rn. 106 und Rn. 101 VwV-StVO zu § 29 III wird darauf verwiesen, dass grundsätzlich bei Einzelerlaubnissen einer Geltungsdauer von 3 Monaten und bei Dauererlaubnissen grundsätzlich einer Geltungsdauer von 3 Jahren zugestimmt werden soll (gilt auch für die EGB). In Satz 7 der Rn 106 wird darauf verwiesen, dass eine zeitliche Begrenzung auf

einen kürzeren Zeitraum besonders zu begründen ist. Mit diesem Spiegelstrich wird suggeriert, dass die Einkürzung von Geltungszeiträumen, speziell auch bei Dauererlaubnissen z. B. auf nur 1 Jahr, ein ermessensfehlerfreies Verwaltungshandeln darstellt. Im Sinne der Vereinfachung von Verwaltungsvorgängen sollten aber die Vorgaben der VwV-StVO uneingeschränkt ausgenutzt werden.

Auch ist es möglich, innerhalb eines Bescheides mit Befristungen zu arbeiten, die den Geltungszeitraum einschränken. Somit müsste nur die befristende Behörde erneut angehört werden. Dies ist ebenfalls eine Möglichkeit der Verwaltungsvereinfachung und -beschleunigung.

Aus den vorgenannten Gründen bitten wir darum, diese Regelung zu streichen.

20.: Seite 10, Ziffer 6 Hinweise zum Prüfungsverfahren und zum Bescheid, 7. Spiegelstrich

Inhalt:

- *„die von den gesetzlichen Regelungen abweichenden Fahrzeiten sind zu beachten;“*

Kommentar/Änderungsvorschlag:

Zur besseren Nachvollziehbarkeit für alle Beteiligten bitten wir hier um Konkretisierung, welche Fahrzeiten hier gemeint sind.

21.: Seite 10, Ziffer 6 Hinweise zum Prüfungsverfahren und zum Bescheid, 9. Spiegelstrich

Inhalt:

- *„erfolgt die Begleitung des Transportes auf der Grundlage einer verkehrsrechtlichen Anordnung, ist der Transport frühzeitig, mindestens 48 Stunden (Sonntage und gesetzliche Feiertage werden nicht mitgezählt) vor Fahrtantritt bei allen in den entsprechenden besonderen Auflagen (Nr. 61) genannten Polizeidienststellen anzuzeigen; vor Beginn des Transportes ist allen eingesetzten Verwaltungshelfern eine Ausfertigung des Bescheides auszuhändigen;“*

Kommentar/Änderungsvorschlag:

Problematisch ist hier aus unserer Sicht der letzte Satz dieser Regelung und zwar, dass der gesamte Bescheid an alle Verwaltungshelfer auszuhändigen ist. Für uns ist nicht nachvollziehbar, warum Verwaltungshelfer so detaillierte Kenntnisse über die Ladung haben müssen. Problematisch ist daran insbesondere, dass sich aus derart detaillierten Informationen Geschäftsbeziehungen ableiten lassen, was geschäftsschädigend sein kann.

Diesbezüglich bitten wir um weiterführende Gespräche mit Ihnen.

22.: Seite 10, Ziffer 6 Hinweise zum Prüfungsverfahren und zum Bescheid, 9. Spiegelstrich

Inhalt:

- „aus Gründen der Rechtsklarheit muss bei allen Änderungen des Fahrzeugs bzw. der Fahrzeugkombination, der Maße und Massen sowie der Achskonfiguration, des Starts und Ziels, der Fahrtwegteile, des Ladeguts, des Kfz-Kennzeichen oder der FIN ein neuer Bescheid ergehen. Der vorherige Bescheid ist aufzuheben;“

Kommentar/Änderungsvorschlag:

Um hier den Bürokratieabbau zu beschleunigen schlagen wir vor, die Formulierung „ein neuer Bescheid“ ist in „eine neue Bescheidversion“ abzuändern. Ein neuer Bescheid bedeutet auch, dass eine neue Antrags-ID generiert wird und die bisherigen Zustimmungen nicht übernommen werden können. Ein neues Anhörverfahren wäre demnach erforderlich. Zudem sollte der Begriff „Bescheidausfertigungen“ aufgenommen werden. Diese sind erforderlich, bei gleichzeitiger Nutzung des Bescheides durch mehrere baugleiche Fahrzeuge/Fahrzeugkombinationen.

Dabei würde die bisherige Bescheidversion nicht ihre Gültigkeit verlieren.

- „aus Gründen der Rechtsklarheit muss bei allen Änderungen des Fahrzeugs bzw. der Fahrzeugkombination, der Maße und Massen sowie der Achskonfiguration, des Starts und Ziels, der Fahrtwegteile, des Ladeguts, des Kfz-Kennzeichen oder der FIN eine neue Bescheidversion ergehen. ~~Die~~er vorherige Bescheidversion ist aufzuheben; bei gleichzeitiger Nutzung des Bescheids durch mehrere baugleiche Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen kann eine weitere Bescheidausfertigung ausgestellt werden. Der bisherige Bescheid bzw. die bisherige Bescheidversion behält dabei ihre Gültigkeit“

23.: Seite 10, Ziffer 6 Hinweise zum Prüfungsverfahren und zum Bescheid, 13. Spiegelstrich

Inhalt:

- „wird im Auftrag des transportdurchführenden Unternehmens gehandelt, so ist dies durch eine Vollmacht nachzuweisen, die der Antragstellung beizufügen ist. Adressat der Erlaubnis und/oder Ausnahmegenehmigung ist dann das transportdurchführende Unternehmen;“

Kommentar/Änderungsvorschlag:

In der Praxis ist diese Vorgehensweise sehr bürokratisch. Wir bitten hier um eine Erläuterung, warum diese konkrete Vorgehensweise erforderlich ist.

24.: Seite 10, Ziffer 6 Hinweise zum Prüfungsverfahren und zum Bescheid, 15. Spiegelstrich

Inhalt:

- „Für den Bescheid sind Kosten (Gebühren und Auslagen) geltend zu machen. Sofern Gebührenfreiheit besteht, können dennoch Auslagen gemäß § 2 Abs. 2 GebOst geltend gemacht werden.“

Kommentar/Änderungsvorschlag:

Aus Gründen des Bürokratieabbaus sollte auf die Dopplung von Regelungen verzichtet werden. Die hier zitierte Regelung im Entwurf der RGST wird in der GebOST geregelt. Daher kann sie gestrichen werden.

25.: Seite 11, Ziffer 7 Hinweise zur Nutzung von VEMAGS

Inhalt:

- „Ein in VEMAGS erfasster Antrag ist zwingend mittels VEMAGS zu bearbeiten und zu bescheiden.“
- Ein schriftlich, z.B. per Fax, bei der EGB eingehender Antrag ist in VEMAGS durch die Erlaubnis- und Genehmigungsbehörde zu erfassen und über VEMAGS an die anzuhörenden Behörden weiterzugeben.
- Handschriftliche Änderungen von mittels VEMAGS beschiedenen Anträgen sind unzulässig.“

Kommentar/Änderungsvorschlag:

Wir schlagen vor, die gesamte Ziffer 7 ersatzlos zu streichen.

Die hier als „zwingend“ formulierten Bearbeitungsvorgänge entsprechen nicht den Grundlagen der VwVfG. So sind z.B. handschriftliche Änderungen in Bescheiden rechtmäßig. Auch wenn die Weitergabe durch VEMAGS nachweislich das Verfahren beschleunigt und vereinfacht, kann die Antragsweitergabe (Anhörung) auch weiterhin bspw. per Mail erfolgen.

In diesem Zusammenhang möchten wir darauf hinweisen, dass der in Ziffer 7 formulierte „Nutzungszwang“ von VEMAGS davon abhängt, dass das System VEMAGS stets uneingeschränkt nutzbar ist. Unter Berücksichtigung der gegenwärtig zunehmenden Cyber-Angriffe ist dies ein realistisches Risiko.

Alternativ schlagen wir vor, das Verbot in ein Gebot umzuformulieren:

- „Ein in VEMAGS erfasster Antrag ~~ist zwingend~~ ist sollte grundsätzlich mittels VEMAGS ~~zu bearbeiten~~ zu bearbeiten und ~~zu bescheiden~~ beschieden werden.“
- Ein schriftlich, z.B. per Fax, bei der EGB eingehender Antrag ~~ist zwingend~~ ist sollte grundsätzlich in VEMAGS durch die Erlaubnis- und Genehmigungsbehörde ~~zu erfassen~~ zu erfassen und über VEMAGS an die anzuhörenden Behörden ~~weiterzugeben~~ weitergegeben werden.“
- ~~Handschriftliche Änderungen von mittels VEMAGS beschiedenen Anträgen sind unzulässig.“~~

Zu II. Antragsdeckblatt

26.: Seite 13, II. Antragsdeckblatt, Zeile 2

Inhalt:

„Ich beantrage eine...“

Kommentar/Änderungsvorschlag:

Aufgrund unterschiedlicher Rechtsformen der Antragsteller, sollte der o.g. Satz wie folgt erweitert werden:

„Ich/Wir beantrage(n) eine...“

Dieser Änderungsvorschlag kann auch an weiteren entsprechenden Stellen im gesamten Antragsdeckblatt übernommen werden.

27.: Seite 13, II. Antragsdeckblatt, Zeile 4

Inhalt:

Hier soll eine detaillierte Bezeichnung der Ladung, des Zubehörs und der Beiladung laut Antragsblatt erfolgen.

Kommentar/Änderungsvorschlag:

Zur Förderung des Bürokratieabbaus sollte auf diese Angaben im Antrag verzichtet werden. Zudem führen diese umfangreichen Angaben nicht dazu, dass die Erlaubnis- und Genehmigungsbehörde (EGB) oder sonstige beteiligte Behörden einen Mehrwert an Informationen erhalten. Prüfrelevant ist die Frage nach der Unteilbarkeit der Ladung als Voraussetzung, einen Antrag entgegennehmen zu dürfen. Dabei hilft der EGB keine Angabe über den Typ einer Baumaschine oder ihren Hersteller.

28.: Seite 13, II. Antragsdeckblatt, Zeile 6

Inhalt:

Hier werden Angaben darüber verlangt, um wie viel die Ladung nach rechts und/oder links über das Fahrzeug hinausragt.

Kommentar/Änderungsvorschlag:

Diese Angaben sollten gestrichen werden, da sie sich nicht aus der VwV zur StVO ergeben.

Zu III. Allgemeine Nebenbestimmungen und Hinweise

29.: Seite 20, III. Allgemeine Nebenbestimmungen und Hinweise (Anlage 1)

Hier möchten wir im Vorfeld anmerken, dass wir bei der Sichtung dieses Abschnitts feststellten, dass in dem Entwurf der RGST 2024 viele Auflagen enthalten sind, die

besondere Praxisfälle regeln, die jedoch in der Praxis nicht regelmäßig vorkommen. Dennoch befinden sich diese „besonderen“ Nebenbestimmungen im Abschnitt „III. Allgemeine Nebenbestimmungen“. Dies würde den Bescheid vermeidbar „aufblähen“, da viele dieser besonderen Nebenbestimmungen automatisch mit dem Bescheid verbunden würden, obwohl tatsächlich kein Bedarf dafür besteht.

Des Weiteren ist in diesem Abschnitt auffällig, dass viele Regelungen, die in der RGST 2013 als Auflagen gestaltet sind, in diesem Entwurf nun Bedingungen sind. Dies ist eine für uns nicht nachvollziehbare Verschärfung. Deshalb bitten wir hier um entsprechende Begründung des BMDVs.

Gerne stehen wir hierfür zu einem erläuternden Austausch zur Verfügung.

30.: Seite 20, Allgemeine Nebenbestimmungen und Hinweise (Anlage 1), Bedingungen, Ziffer 2

Inhalt:

„Eine Fahrt darf nur angetreten werden, wenn eine Prüfung unmittelbar vor Transportbeginn durch die transportdurchführende Person bzw. das transportdurchführende Unternehmen ergeben hat,

- *dass die in der Erlaubnis/Ausnahmegenehmigung festgelegten Abmessungen, Achslasten und Gesamtmasse eingehalten werden und*
- *dass der genehmigte Fahrtweg für die gefahrlose Durchführung des Transports tatsächlich geeignet ist (insbesondere keine Einschränkungen durch Linienführung, Zustand und Breite der Straßen und Brücken, Bahnübergänge einschließlich Oberleitungen, Verkehrsbeschränkungen, Sperrungen und Umleitungen oder durch Steigungen bzw. Gefälle bestehen). Bei Überhöhe ist die Prüfung zusätzlich in Bezug auf das Lichtraumprofil und Freileitungen vorzunehmen. Die Bodenfreiheit ist hinsichtlich des gesamten Fahrtwegs insbesondere an Kuppen, Senken und Bahnübergängen zu beachten.“*

Kommentar/Änderungsvorschlag:

a) Wir haben festgestellt, dass diese Regelung der Abfahrtkontrolle in der RGST 2013 als Auflage und nun als Bedingung ausgestaltet ist.

Wir bitten hierzu um Begründung, warum diese Auflage jetzt eine Bedingung sein soll.

b) In diesem Zusammenhang stellt sich zudem die Frage, ob die Bedingung eine aufschiebende Bedingung oder eine auflösende darstellt. In der Verwaltungspraxis handelt es sich in vergleichbaren Fällen aus Gründen der Entbürokratisierung in der Regel um eine auflösende Bedingung, da somit der Widerrufsbescheid entfällt.

Wir bitten hier ebenfalls um eine Klarstellung von Seiten des BMDV.

c) Da die Abfahrtkontrolle sowohl in der o.g. Bedingung Nr. 2 als auch auf Seite 21 in der Auflage Nr. 5 geregelt wird, schlagen wir zur Vermeidung dieser Dopplung und somit zur Entbürokratisierung vor, die Bedingung Nr. 2 zu streichen und entsprechend in Auflage Nr. 5 aufzunehmen. Des Weiteren schlagen wir im Hinblick auf **die Problematik der Unterschreitung von Massen (-5%) und Maße (-15cm)** in Rn. 95 zu § 29 Absatz 3 VwV-StVO und im Vorgriff auf eine zukunftsweisende RGST und VwV-StVO vor, die o.g. Auflage Nr. 5 noch wie folgt zu ergänzen:

- „(...) dass die in der Erlaubnis/Ausnahmegenehmigung festgelegten Abmessungen, Achslasten und Gesamtmasse sowie die jeweils zulässigen Unterschreitungen eingehalten werden (...)“

31.: Seite 20, Allgemeine Nebenbestimmungen und Hinweise (Anlage 1), Auflagen, Ziffer 4

Inhalt:

„4. 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 Prüflingenieur 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.“

Bei wiederkehrenden Transporten, bei denen das gleiche Fahrzeug oder die gleiche Fahrzeugkombination oder ein baugleiches Fahrzeug oder eine baugleiche Fahrzeugkombination eingesetzt und die gleiche Ladung oder die gleiche Ladungsart transportiert werden und ein beanstandungsfreies Erstgutachten nach dem vorstehenden Absatz vorliegt, ist ab dem zweiten Transport ein Gutachten eines amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfers mit Fachverstand für das Fahrzeug, die Fahrzeugkombination und das Ladungsgut oder eines Prüflingenieurs einer amtlich anerkannten Überwachungsorganisation mit Fachverstand für das Fahrzeug, die Fahrzeugkombination und das Ladungsgut, der die Übereinstimmung des Transports mit dem beanstandungsfreien Erstgutachten nach Kontrolle des Transports bestätigt, ausreichend. Die Bestätigung und das Erstgutachten sind beim Transport mitzuführen und auf Verlangen zuständigen Personen auszuhändigen. Die Bestätigung oder das Erstgutachten können auch in digitalisierter Form auf einem Speichermedium derart mitgeführt werden, dass es bei einer Kontrolle auf Verlangen der zuständigen Personen lesbar gemacht werden kann.“

Kommentar/Änderungsvorschlag:

Anstelle eines (ersten) Gutachtens wird angeregt, eine Checkliste durch den dort beschriebenen Gutachter erstellen zu lassen, hilfsweise eine checklistenähnliche Kurzfassung eines Gutachtens.

Das Erfordernis eines zweiten Gutachtens wird bei Vorliegen (des entsprechenden Erstgutachtens in Kurzfassung) oder der gutachterlichen vorgeschlagenen Checkliste für entbehrlich gehalten, da dieses nur der Bestätigung des Erstgutachtens zu dienen scheint.

Dies dient in erheblichem Maße dem Bürokratieabbau und der Kostensenkung sowie der Beschleunigung des Verfahrens. Die Bestätigung durch das Erstgutachten wird für ausreichend erachtet, gegebenenfalls sollte hilfsweise statt eines zweiten Gutachtens lediglich eine gutachterliche Kurzbestätigung des Gutachtens durch den Gutachter erfolgen an Stelle eines umfassenden Zweitgutachten.

32.: Seite 21 f., Allgemeine Nebenbestimmungen und Hinweise (Anlage 1), Auflagen, Ziffer 8

Inhalt:

„Ist auf Straßen außerhalb von Autobahnen, die wie eine Autobahn ausgebaut sind, der Transport auf der gesamten Strecke oder auf einer Teilstrecke nach hinten durch ein privates Begleitfahrzeug mit einer WVZ-Anlage abzusichern, sind das Zeichen 101 und die nach hinten wirkenden gelben Blinklichter stets einzuschalten:

- bei Auffahrt auf Straßen, die wie eine Autobahn ausgebaut sind;*
- an Steigungen/Gefällen bei einer Geschwindigkeit von weniger als 40 km/h;*
- bei liegen gebliebenen Fahrzeugen und beim Halt oder*
- 400 m vor der ersten verkehrsregelnden Maßnahme und während der Durchfahrt von Baustellen.*

Auf Straßen, die wie eine Autobahn ausgebaut sind, ist bei Inanspruchnahme des 2. Fahrstreifens das Zeichen 276 StVO und bei 3 Fahrstreifen das Zeichen 277 StVO zu setzen.

Zur Anzeige von Überholverböten (Zeichen 276 und 277 StVO) darf das private Begleitfahrzeug mit WVZ-Anlage straßenmittigg bzw. links fahren.“

Kommentar/Änderungsvorschlag:

Wir schlagen vor, diese Auflage in Anlage 2 zu den besonderen Nebenbestimmungen zu verschieben.

Denn diese Auflage betrifft nicht jede Transportdurchführung, sondern kommt nur in den Einzelfällen in Betracht, in denen eine Begleitung mit einer Wechselverkehrszeichenanlage erforderlich ist. Andernfalls sehen wir hier das Risiko, dass diese Auflage ohne Prüfung, ob die Auflage tatsächlich für den konkreten Transport erforderlich ist, mit dem Genehmigungsbescheid verbunden wird. Dies würde die Genehmigungsbescheide unnötig verlängern.

33.: Seite 22, Allgemeine Nebenbestimmungen und Hinweise (Anlage 1), Auflagen, Ziffer 9

Inhalt:

„Auf privaten Begleitfahrzeugen mit WVZ-Anlage darf nur geschultes Fahrpersonal eingesetzt werden. Die Mindestanforderungen an die Schulung richten sich nach Nr. 2 des Merkblatts über die Ausrüstung von privaten Begleitfahrzeugen zur Absicherung von Großraum- und Schwertransporten in der jeweils gültigen Fassung. Abweichend von dem Merkblatt dürfen neben dem Bundesverband Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK) auch andere Ausbildungsstätten die Schulungen durchführen, sofern die oberste Landesbehörde des Landes, in dem die Schulung stattfindet, diese anerkannt hat. Eine weniger als zwei Jahre alte Bescheinigung des BSK oder der anderen Ausbildungsstätte über die erfolgreiche Teilnahme an der Schulung ist während der Fahrt mitzuführen und bei einer Kontrolle auf Verlangen zuständigen Personen auszuhändigen.“

Kommentar/Änderungsvorschlag:

Hier schlagen wir ebenfalls vor, diese Auflage in Anlage 2 (besondere Nebenbestimmungen) zu verschieben. Denn diese Auflage betrifft nicht jede Transportdurchführung, sondern kommt nur in den Einzelfällen in Betracht, in denen eine Begleitung mit einer Wechselverkehrszeichenanlage erforderlich ist.

34.: Seite 22, Allgemeine Nebenbestimmungen und Hinweise (Anlage 1), Auflagen, Ziffer 11

Inhalt:

„11. Bei anhörpflichtigen Transporten ist es zur Gewährleistung eines sicheren und geordneten Verkehrsablaufs erforderlich, dass während des gesamten Transports der Fahrzeugführende oder der Beifahrer sich hinreichend in deutscher Sprache verständigen können.“

Kommentar/Änderungsvorschlag:

Das Erfordernis deutscher Sprachkenntnisse für den Fahrer bzw. Beifahrer sollte gänzlich gestrichen werden.

Hilfsweise sollte die Aufrechterhaltung nur an das Fehlen des Einsatzes des sogenannten „digitalen Beifahrers“ gekoppelt werden.

Wir weisen zudem ausdrücklich darauf hin, dass die EU-Vorgabe zur Änderung der **Richtlinie 96/53/EG** zum **Spracherfordernis** im Entwurf bereits vorsieht, dass:

„Außerdem führt er die Verpflichtung zur Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten in Bezug auf die Anforderungen an die Fahrzeugsignalisierung oder Kennzeichnung ein und verhindert unverhältnismäßige Hindernisse in Form von Anforderungen bezüglich der Kenntnis der Landessprache.“

Ferner heißt es in Erwägungsgrund 8:

„Die Mitgliedstaaten sollten auch dafür sorgen, dass die nationalen Anforderungen verhältnismäßig und nichtdiskriminierend sind, wobei sie davon absehen sollten, ungerechtfertigte Anforderungen wie die Beherrschung der Landessprache des betreffenden Mitgliedstaats zu stellen. Um den Verwaltungsaufwand für die Unternehmen zu verringern und einen effizienten, fairen und sicheren Betrieb zu gewährleisten, ist es von entscheidender Bedeutung, ein transparentes, harmonisiertes und benutzerfreundliches System für die Erteilung von Genehmigungen einzurichten.“

Gerade mit Blick auf die zukünftige Entwicklung auch zum digitalen Beifahrer in mehreren Sprachen sollte im Vorfeld die RGST zukunftstauglich offen gestaltet werden, auch um zukünftige weitere verfahrens- und arbeitsintensive Anpassungen zu reduzieren.

35.: Seite 22, Allgemeine Nebenbestimmungen und Hinweise (Anlage 1), Auflagen, Ziffer 12

Inhalt:

„Beim Überqueren eines Bahnübergangs im anhörfreien Bereich (nach Randnummer 114 Satz 2 der VwV-StVO zu § 29 Abs. 3) ist bei Bedarf durch Zuwarten auf eine Lücke im Verkehrsfluss sicherzustellen, dass im Bereich des Bahnübergangs auf einer Länge von 50 m vor und hinter dem Bahnübergang kein Gegenverkehr stattfindet. Die Querung des

Bahnübergangs darf nur im Alleingang unter Ausschluss des gesamten Gegenverkehrs erfolgen. Das Überqueren des

Bahnübergangs muss mit einer Mindesträumgeschwindigkeit von 20 km/h ohne Rangieren erfolgen.

Beim Befahren eines Bahnübergangs an elektrifizierten Strecken muss sichergestellt sein, dass sich keine Personen auf dem Fahrzeug befinden, noch Gegenstände, Fahrzeugteile (z.B. Antennen) oder Ladungsteile über eine Höhe von maximal 4,50 m hinausragen.

Begleitfahrzeuge dürfen auf dem Bahnübergang nicht zum Stehen kommen.“

Kommentar/Änderungsvorschlag:

a) In Absatz 1 dieser Auflage heißt es, dass im Bereich des Bahnübergangs auf einer Länge von 50 m vor und hinter dem Bahnübergang kein Gegenverkehr stattfindet. Hier merken wir an, dass das entsprechende Merkblatt¹ der Deutschen Bahn lediglich eine Länge von 25 m vorgibt. Wir regen an, dies in Abstimmung mit der Deutschen Bahn zu prüfen.

b) Um hervorzuheben, dass es sich hier um den anhörfreien Bereich der Schienenweg-Betreiber handelt, schlagen wir vor, Absatz 1 Satz 1 wie folgt zu ändern:

„Beim Überqueren eines Bahnübergangs im anhörfreien Bereich der Schienenwegbetreiber (nach Randnummer 114 Satz 2 der VwV-StVO zu § 29 Abs. 3) ist bei Bedarf durch Zuwarten auf eine Lücke im Verkehrsfluss sicherzustellen, dass im Bereich des Bahnübergangs auf einer Länge von 50 m vor und hinter dem Bahnübergang kein Gegenverkehr stattfindet.

c) In Absatz 2, Satz 2 wird geregelt, dass Begleitfahrzeuge auf dem Bahnübergang nicht zum Stehen kommen dürfen.

Wir bitten um Erläuterung, ob daraus zu schließen ist, dass der Großraum- und Schwertransport auf dem Bahnübergang zum Stehen kommen darf.

36.: Seite 22, Allgemeine Nebenbestimmungen und Hinweise (Anlage 1), Auflagen, Ziffer 13

Inhalt:

„Beim Einsatz von Verwaltungshelfern auf der Grundlage einer verkehrsrechtlichen Anordnung ist diesen vor Beginn des Transportes eine Kopie der Erlaubnis-/Ausnahmegenehmigung auszuhändigen. Es genügt die digitalisierte Form auf einem Speichermedium, wenn diese derart mitgeführt wird, dass sie bei einer Kontrolle auf Verlangen zuständigen Personen lesbar gemacht werden kann.“

Kommentar/Änderungsvorschlag:

Da diese Auflage nicht für den Regelfall der Transportdurchführung, sondern lediglich für diejenigen Einzelfälle von Transporten in Betracht kommt, für die eine Absicherung bzw. Begleitung durch Verwaltungshelfer erforderlich ist, schlagen wir vor, diese Auflage in Anlage 2 (besondere Nebenbestimmungen) zu verschieben.

Dies verschlankt den Genehmigungsbescheid und fördert die Entbürokratisierung.

¹ Rahmenbedingungen bei der Beteiligung der DB InfraGO AG zur Durchführung von Großraum- und/oder Schwertransporten vom 01.01.2024, gültig für Anträge am 01.05.2022.

37.: Seite 23, Allgemeine Nebenbestimmungen und Hinweise (Anlage 1), Auflagen, Ziffer 13

Inhalt:

„Soweit nach Anlage 2 dieses Bescheids eine Begleitung durch Verwaltungshelfer (Nr. 1–3), eine Begleitung durch Polizei (Nr. 33–36) oder Maßnahmen durch Polizei (Nr. 50–51) vorgeschrieben sind, dürfen stattdessen nach den folgenden Maßgaben auch Transportbegleitungsunternehmen nach der Straßenverkehrs-Transportbegleitungsverordnung eingesetzt werden:

- Die Kommunikation zwischen dem Transportfahrzeug und dem begleitenden Transportbegleiter muss durchgängig sichergestellt sein.*
- Soweit in der Anlage 2 eine frühzeitige Anmeldung oder Anzeige der Transportdurchführung bei der Polizei oder bei Stellen der Autobahn GmbH des Bundes vorgeschrieben wird (RGST-Nr. 60, 61 oder 62), gilt dies mit der Maßgabe, dass auf den Einsatz eines Transportbegleitungsunternehmens anstelle der Polizei bzw. anstelle eines Verwaltungshelfers hinzuweisen ist.*
- Soweit ein Transportbegleitungsunternehmen anstatt eines Verwaltungshelfers eingesetzt wird, darf dieses von den umzusetzenden verkehrsrechtlichen Anordnungen nur bei unvorhergesehenen Umständen abweichen.“*

Kommentar/Änderungsvorschlag:

Da diese Auflage nicht für den Regelfall der Transportdurchführung, sondern lediglich für diejenigen Einzelfälle von Transporten in Betracht kommt, für die eine Absicherung bzw. Begleitung durch Verwaltungshelfer erforderlich ist, schlagen wir vor, diese Auflage in Anlage 2 (besondere Nebenbestimmungen) zu verschieben.

Dies verschlankt den Genehmigungsbescheid und fördert die Entbürokratisierung.

38.: Seite 23, Allgemeine Nebenbestimmungen und Hinweise (Anlage 1), Hinweise, Ziffer 16

Inhalt:

„Die Beschilderung vor Ort ist zu beachten; gegebenenfalls sind gesonderte straßenverkehrsrechtliche Ausnahmegenehmigungen einzuholen. Die Erteilung einer Erlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO ersetzt nicht das Erfordernis einer Ausnahmegenehmigung nach § 46 StVO im Übrigen. Hierzu zählen beispielsweise bestehende Durchfahrtsverbote, Transporte an Sonn- und Feiertagen, Gewichts- und Höhenbeschränkungen (ggf. mit entspr. Verkehrszeichen, z.B. Zeichen 262 ff) oder das Betreten von Autobahnen sowie Kraftfahrtstraßen).“

Kommentar/Änderungsvorschlag:

Das formale Erfordernis einer zusätzlichen Ausnahmegenehmigung nach § 46 StVO sollte antragsmäßig zusammen mit der Beantragung einer Erlaubnis nach § 29 StVO, also gebündelt erfolgen.

Wir regen an, im Antrag bereits die Voraussetzungen einer etwaig notwendigen Genehmigung nach § 46 StVO mit einzuschließen. Es sollte vermieden werden, dass der Antragsteller eine weitere Ausnahmegenehmigung mit einem gesonderten Antragsformular und einem gesonderten Verfahren beantragen muss. Beide Verfahren (§§ 29 und 46) sollten miteinander gekoppelt und idealerweise von derselben Stelle (Referat/Abteilung) bearbeitet werden.

Diese Bündelung würde die Entbürokratisierung und Verfahrensbeschleunigung fördern.

Sofern mit der oben zitierten Formulierung eine gebündelte Sachbearbeitung in den Erlaubnis- und Genehmigungsbehörden und eine einheitliche Bescheidung erfolgt, so kann dem zugestimmt werden. Andernfalls wird angeregt, die Genehmigungen nach den §§ 29 und 46 StVO bei einer einheitlichen zuständigen Stelle bearbeiten zu lassen.

Zu IV. Katalog der besonderen Nebenbestimmungen

39.: Seite 25, Katalog der besonderen Nebenbestimmungen, Abkürzungen und Erklärungen

Kommentar/Änderungsvorschlag:

Wir schlagen vor, diesen Katalog um folgende Abkürzungen zu ergänzen:

- *GST* *Großraum- und/oder Schwertransport*
- *VRA* *Verkehrsrechtliche Anordnung*
- *Vwh* *Verwaltungshelfer*

40.: Seite 28, Katalog der besonderen Nebenbestimmungen, Besondere Auflagen

Bei Sichtung des Katalogs der besonderen Nebenbestimmungen haben wir festgestellt, dass darin, insbesondere im Katalog der besonderen Auflagen, keine Bestimmungen zur Konvoifahrt enthalten sind. In der aktuell noch gültigen RGST 2013 sind unter IV. Auflagenkatalog (Besondere Auflagen) die Auflagen Nr. 05 und 06 zur Konvoifahrt enthalten.

Alternative Regelungen zur Konvoifahrt unter dem Begriff des „geschlossenen Transportverbands“ konnten wir ebenfalls nicht im aktuellen Entwurf der RGST feststellen.

Wir bitten diesbezüglich das BMDV um Erläuterung, warum sich diese Auflagen im aktuellen Entwurf nicht wiederfinden.

41.: Seite 29, Besondere Auflagen, Auflagen Nr. 20 und 21

Inhalt:

Auflage Nr. 20:

*„Zur Absicherung des Transportes nach hinten ist ein privates Begleitfahrzeug mit Kennleuchten für gelbes Blinklicht (Rundumlicht) auf der gesamten Strecke der Autobahn und Straßen, die wie eine Autobahn ausgebaut sind, erforderlich.
Die Kommunikation zwischen Transportfahrzeug und dem Begleitfahrzeug muss durchgängig sichergestellt sein.“*

Auflage Nr. 21:

*„Zur Absicherung des Transportes nach hinten ist ein privates Begleitfahrzeug mit Kennleuchten für gelbes Blinklicht (Rundumlicht) auf den nachfolgend genannten Teilstrecken der Autobahn und Straßen, die wie eine Autobahn ausgebaut sind, erforderlich.
Die Kommunikation zwischen Transportfahrzeug und dem privaten Begleitfahrzeug muss durchgehend sichergestellt sein.“*

Kommentar/Änderungsvorschlag:

Uns ist unklar, warum in diesen Auflagen zwischen „gesamter Strecke“ und „Teilstrecke“ unterschieden wird. Wir bitten hier um entsprechende Erläuterung durch das BMDV.

42.: Seite 29, Besondere Auflagen, Auflagen Nr. 22

Inhalt:

Der Anwendungsbereich der Auflage Nr. 22 betrifft im Regelfall Transporte mit einer Breite > 3,00 m

Stichwort	Anwendungsbereich	Nr.	Auflage
Begleitung privat, ohne WVZ-Anlage außerhalb AB nach vorne auf gesamter Strecke	Im Regelfall bei Transporten mit einer Breite > 3,00 m	22	Zur Absicherung des Transportes nach vorne ist ein privates Begleitfahrzeug mit Warnleuchten für gelbes Blinklicht (Rundumlicht) auf der gesamten Strecke außerhalb der Autobahn und außerhalb Straßen, die wie eine Autobahn ausgebaut sind, erforderlich. Die Kommunikation zwischen Transportfahrzeug und dem Begleitfahrzeug muss durchgängig sichergestellt sein.

Kommentar/Änderungsvorschlag:

Dies stellt eine nicht unerhebliche Verschärfung der Anforderungen für die Durchführung von Großraum- und Schwertransporten dar. In der RGST 2013 gilt diese Auflage *„nur im Einzelfall“*. Wir bitten das BMDV um Begründung für diese Verschärfung, da der Bedarf dieser Auflage für uns nicht ersichtlich ist.

Wir schlagen vor, die aktuelle Regelung in der RGST 2013, Auflage Nr. 17, IV. Auflagenkatalog (Besondere Auflagen) beizubehalten.

Auflage 22 könnte dann wie folgt lauten:

„Nur im Einzelfall bei geringem Straßenquerschnitt (jedoch nicht bei Transportbreiten < 3,00 m)“

43.: Seite 30, Besondere Auflagen, Auflagen Nr. 24 und 25

Inhalt:

Begleitung privat, ohne WVZ-Anlage außerhalb AB nach hinten auf gesamter Strecke		24	Zur Absicherung des Transportes nach hinten ist ein privates Begleitfahrzeug mit Warnleuchten für gelbes Blinklicht (Rundumlicht) auf der gesamten Strecke außerhalb der Autobahn und außerhalb Straßen, die wie eine Autobahn ausgebaut sind, erforderlich. Die Kommunikation zwischen Transportfahrzeug und dem Begleitfahrzeug muss durchgängig sichergestellt sein.
Begleitung privat, ohne WVZ-Anlage außerhalb AB nach hinten auf Teilstrecken	Im Regelfall bei Transporten mit einer Breite > 3,00 m	25	Zur Absicherung des Transportes nach hinten ist ein privates Begleitfahrzeug mit Warnleuchten für gelbes Blinklicht (Rundumlicht) auf den nachfolgend genannten Teilstrecken außerhalb der Autobahn und außerhalb Straßen, die wie eine Autobahn ausgebaut sind, erforderlich. Die Kommunikation zwischen Transportfahrzeug und dem Begleitfahrzeug muss durchgängig sichergestellt sein. <Teilstrecken>

Kommentar/Änderungsvorschlag:

Wir verweisen hier auf die oben dargestellte Begründung der Nr. 41 und bitten hier um Beibehaltung der entsprechenden Auflagen der RGST 2013.

44.: Seite 33, Besondere Auflagen, Auflagen Nr. 31 und 32

Inhalt:

Stichwort	Anwendungsbereich	Nr.	Auflage
Fahrzeiten an Feiertagen auf AB auf gesamter Strecke	„Feiertagssperzeitenregelung“ Nur anwendbar auf AB in der Zeit von - Gründonnerstag bis Dienstag nach Ostern und - Freitag vor Pfingsten bis Dienstag danach	82	Der Transport ist auf der Autobahn von Gründonnerstag 22.00 Uhr bis Dienstag nach Ostern 6.00 Uhr und von Freitag vor Pfingsten 22.00 Uhr bis Dienstag danach 6.00 Uhr nicht erlaubt.
Fahrzeiten an Feiertagen auf wieAB auf gesamter Strecke	„Feiertagssperzeitenregelung“ Nur anwendbar auf wieAB in der Zeit von - Gründonnerstag bis Dienstag nach Ostern und - Freitag vor Pfingsten bis Dienstag danach	83	Der Transport ist auf Straßen, die wie Autobahnen ausgebaut sind, von Gründonnerstag 22.00 Uhr bis Dienstag nach Ostern 6.00 Uhr und von Freitag vor Pfingsten 22.00 Uhr bis Dienstag danach 6.00 Uhr nicht erlaubt.
Fahrzeiten individuelle Regelung auf gesamter Strecke	Z.B. Weihnachten ist analog der Feiertags-Auflage hier zu formulieren: 24.12. ab 22:00 Uhr bis 27.12. 6:00 Uhr sofern kein Weihnachtsfeiertag auf Samstag oder Sonntag fällt.	84	<frei zu formulieren>
Fahrzeiten individuelle Regelung auf Teilstrecken		85	<frei zu formulieren>

Kommentar/Änderungsvorschlag:

Bezüglich der Fahrzeitbeschränkung bitten wir um Prüfung, ob Sondertransporte nicht bereits ab 20:00 Uhr bis 06:00 Uhr ermöglicht werden können. Der Beginn um 22:00 Uhr erscheint nicht mehr zeitgemäß.

45.: Seite 46, Besondere Auflagen, Auflagen Nr. 82 bis 85

Inhalt:

Beifahrer bei privater Begleitung, ggf. mit WVZ-Anlage, auf gesamter Strecke		31	Der zu begleitende Schwertransport ist auf der gesamten Strecke mit einem Beifahrer zu besetzen, der die angeordneten Auflagen sowie die Auflagenbereiche über ein geeignetes Kommunikationsmittel an die Begleitung übermittelt.
Beifahrer bei privater Begleitung, ggf. mit WVZ-Anlage, auf Teilstrecken	Einsatz bei privater Begleitung, ggf. mit WVZ, im Regelfall jedoch nicht bei weniger als 4 Streckenaufgaben (Anlage 3)	32	Der zu begleitende Schwertransport ist auf den nachfolgend genannten Teilstrecken mit einem Beifahrer zu besetzen, der die angeordneten Auflagen sowie die Auflagenbereiche über ein geeignetes Kommunikationsmittel an das Begleitfahrzeug übermittelt. <Teilstrecken>

Kommentar/Änderungsvorschlag:

Wir merken an, dass in den Auflagen 31 und 32 der elektronische Beifahrer (E-Beifahrer) nicht enthalten ist. Derzeit laufen jedoch in einigen Bundesländern und der Autobahn GmbH des Bundes entsprechende Pilotprojekte.

Um einer erneuten Änderung der RGST vorwegzugreifen, empfiehlt sich die Aufnahme des E-Beifahrers in diesen Auflagen. Diese könnte wiederum unter der aufschiebenden Bedingung stehen, dass entsprechende Bestimmungen in Bund und/oder Ländern in Kraft treten.

Zu V. Darstellung der Strecken-Nebenbestimmungen

46.: Seite 49 ff., Anlagen 3 A bis 3 C, Formblätter

Inhalt:

Anlage 3 A: Formblatt für streckenbezogene Erlaubnisse oder Genehmigungen Streckenbestimmungen (je Fahrtwegteil)

Anlage 3 B: Formblatt für flächendeckende Dauererlaubnisse oder -genehmigungen, Streckenbestimmungen, Negativliste

Anlage 3 C: Formblatt für flächendeckende Dauererlaubnisse oder -genehmigungen, Streckenbestimmungen - Positivliste

Kommentar/Änderungsvorschlag:

Wir regen an, die Anlagen 3 A bis 3 C (Formblätter) bezüglich der entsprechenden Tabellen dahingehend zu überprüfen, ob einige Spalten entfernt werden können. Wir möchten hier vorschlagen zu prüfen, ob beispielsweise die Spalten F, G, H, I und J gegebenenfalls gestrichen werden könnten bzw. für den Unternehmer unsichtbar gemacht werden können.

Das Formblatt sollte einfach und für den beantragenden Unternehmer verständlich und praktikabel sein.

Die Beachtung und Regelbefolgung steigen im Interesse der Verkehrssicherheit, je verständlicher und einfacher die Regelungen für den Unternehmer gefasst sind. Auch das Risiko einer gerichtlichen oder bußgeldrechtlichen Verfahrenseinstellung wird dadurch

reduziert, da der Unternehmer sich bei einfachen Regelungen, die jedermann verständlich sind, kaum auf überbordende Bürokratie und Unverständlichkeit berufen können wird.

Abschließende Anmerkungen

Neben unseren oben dargestellten Änderungsvorschlägen möchten wir anregen, dass der BLFA-StVO eine kurzfristige Unterarbeitsgruppe einrichtet, die damit beauftragt wird, innerbehördliche Verfahrensabläufe auf den Prüfstand zu stellen mit dem Ziel, Empfehlungen auszusprechen und selbstbindende Richtlinien festzulegen, die die innerbehördlichen Abläufe und Verfahrensanweisungen gegenüber den Sachbearbeitern verschlanken und effizienter gestalten.

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

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

Mit freundlichen Grüßen

Marvin-Uwe Marek
bauforumstahl e.V.

Uta Maria Pfeiffer
Bundesverband der
Deutschen Industrie e.V. (BDI)

Dirk Siewert
Hauptverband der
Deutschen Bauindustrie e.V.

Helmut Schgeiner
Bundesverband Schwertransporte und
Kranarbeiten (BSK) e.V.

Peter Guttenberger
VDBUM Verband der Baubranche, Umwelt
und Maschinentechnik e.V.

Sebastian Steul
VDMA e.V.