

Juni 2025

Effiziente und nachhaltige Großraum- und Schwertransportlogistik für eine starke deutsche Wirtschaft

Forderungen der VI GST an die neue Bundesregierung

Großraum- und Schwertransporte (GST) sichern die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandorts Deutschland und sind unabdingbare Voraussetzung für dringend erforderliche Energie- und Infrastrukturprojekte, den Export von werthaltigen Wirtschaftsgütern sowie den Transport von militärischer Ausrüstung.

Mit der letzten Regierung konnten bereits einige Maßnahmen umgesetzt werden, jedoch behindern weiterhin viele vermeidbare Bürokratiehürden, mangelnde Abstimmungen zwischen den zuständigen Behörden, zunehmende Defizite in der Verkehrsinfrastruktur sowie eine unzureichende Digitalisierung die Durchführung von GST.

Die Verbändeinitiative Großraum- und Schwertransporte (VI GST) schlägt daher folgende Maßnahmen vor:

1. Verkehrsinfrastruktur bedarfsgerecht ausbauen und nachhaltig finanzieren

Effiziente GST erfordern eine funktionierende Infrastruktur. Deshalb müssen Transportwege für GST dringend ertüchtigt werden. Wir fordern, unter Bezugnahme auf den Koalitionsvertrag, eine langfristige und auskömmliche Finanzierung für die Instandhaltung und Instandsetzung sowie den gezielten Ausbau von Straßen, Brücken, Schienen- und Wasserwegen sowie der erforderlichen Verladelogistik.

2. Wirtschaftlichere Großraum- und Schwertransporte durch Entbürokratisierung

Die Wirtschaftlichkeit von GST leidet zunehmend unter überhöhten Nebenkosten. Häufig entstehen diese durch behördliche Auflagen, die in der Praxis nicht erforderlich sind. Unverhältnismäßige Anforderungen – etwa zur Zahl der Begleitfahrzeuge oder der Erforderlichkeit von Strecken- und Schleppkurvenanalysen bei geringfügig überschreitenden Transportabmessungen – belasten Transportunternehmen und deren Auftraggeber. GST müssen durch den Abbau überflüssiger Auflagen wieder bezahlbar und finanziell planbar werden.

3. Antrags- und Genehmigungsverfahren beschleunigen, vereinfachen und digitalisieren

Bürokratische Hürden müssen unbedingt abgebaut werden. Schnelle, transparente, digitalisierte und bundeseinheitliche Antrags- und Genehmigungsverfahren müssen kurzfristig geschaffen werden, um Planungssicherheit für Behörden und Unternehmen zu schaffen sowie Verzögerungen zu vermeiden.

4. Enge Kooperation für gemeinsame Lösungen fördern

Die Entwicklung und Umsetzung praxistauglicher Lösungen erfordert eine abgestimmte und vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen Bund, Ländern, Kommunen sowie den relevanten Verbänden und Wirtschaftsakteuren. Vor diesem Hintergrund setzen wir uns nachdrücklich für einen strukturierten Dialog und eine enge, verlässliche Kooperation aller Beteiligten ein – etwa im Rahmen der gemeinsamen Festlegung effizienter Standards.

Unsere Forderungen im Detail:

Zu 1. Verkehrsinfrastruktur bedarfsgerecht ausbauen und nachhaltig finanzieren

Viele Brücken in Deutschland sind marode. Sie werden gesperrt oder abgelastet und sind damit für GST häufig nicht mehr befahrbar. Dies verursacht lange Umwege, höhere Transportkosten und erhebliche Verzögerungen in der Wertschöpfungskette.

Die Folge: Erhebliche volkswirtschaftliche Schäden.

Deutschland ist Transitland im Herzen Europas. Um wettbewerbsfähig zu bleiben, müssen wir uns an die für GST zulässigen Gesamtgewichte unserer EU-Nachbarn angleichen. Dafür braucht es gezielte Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur – vor allem in Brückenbauwerke. Das im Koalitionsvertrag genannte Sondervermögen „Infrastruktur“ muss hierfür konsequent genutzt werden, und zwar zusätzlich zum ungekürzten Budget im Haushalt.

Die VI GST bietet hierzu folgende Handlungsempfehlungen:

- Gezielte Entwicklung von Schwerlastkorridoren für alle Verkehrsträger in der Fläche und im Autobahnnetz, um Intermodalität zu sichern und Zuverlässigkeit zu gewährleisten
- Effiziente Umsetzung des Sondervermögens Infrastruktur über klare und bedarfsgerechte Mittelzuweisung im Rahmen des Errichtungsgesetzes sowie über das „überragende öffentliche Interesse“ und die Beschleunigungsregelungen des LNG-Beschleunigungsgesetzes im Rahmen des Infrastruktur-Zukunftsgesetzes
- Zweckgebundene, Legislaturperioden übergreifende und verkehrsträgerbezogene Finanzierungsvereinbarungen für langfristige Finanzierungssicherheit und Akzeptanz der Nutzerfinanzierung
- Mittelzuweisung am tatsächlichen Bedarf und allgemeinen Preissteigerungen orientieren sowie Investitionslinien langfristig und dynamisch steigern
- Weitere Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren sowie zügige Realisierung der bereits planfestgestellten und genehmigten Infrastrukturvorhaben -

mit Festlegung der prioritären Bauprojekte im Zusammenhang mit dem Ausbau und Erhalt der Schwerlastrouten und -korridore

- Umsetzung des Brückenmodernisierungsprogramms der Autobahn GmbH durch Erhöhung der finanziellen und personellen Ressourcen beschleunigen.
- Anhebung der Anhörfreigrenze für Großraum- und Schwertransporte auf 44 Tonnen, insbesondere unter Berücksichtigung der Förderung des E-Güterverkehrs, um den durch alternative Antriebe bedingten Verlust von Ladungskapazitäten zu kompensieren
- Vergaberecht flexibilisieren, um Vergabestellen mehr Spielraum für die am besten geeigneten Beschaffungsvarianten zu bieten
- GST-gerechte Rast- und Parkplätze schaffen

Zu 2. Wirtschaftlichere Großraum- und Schwertransporte durch Entbürokratisierung

Ein weiteres Problem ist die derzeitige mangelnde Wirtschaftlichkeit von GST. In der Praxis gibt es Fälle, in denen die Nebenkosten das Vierfache der Transportkosten betragen. Diese Kosten sind für Auftraggeber kaum noch nachvollziehbar – und in vielen Fällen nicht tragbar.

Hauptkostentreiber sind behördlich angeordnete Begleitfahrzeuge (BF). In der Praxis reichen häufig weniger BF aus als behördlich angeordnet, um einen Transport abzusichern. Dennoch werden regelmäßig mehr Fahrzeuge angeordnet – unseres Erachtens aus Unsicherheit einiger Anhörungsbehörden hinsichtlich der anzuwendenden Regelungen.

Die VI GST schlägt folgende Handlungsempfehlungen vor:

- Aufstockung und regelmäßige theoretische sowie praktische Fortbildung des Personals von Antrags- und Genehmigungsbehörden
- Aktualisierung der Verkehrszeichenpläne
- Zentralisierung der Antrags- und Genehmigungsbehörden zur Bündelung von Personal und Fachwissen
- Regelmäßige Überprüfung und Evaluierung von Auflagen sowie entsprechende Anpassung
- Wiedereinführung des begleiteten Transportverbands

Zu 3. Antrags- und Genehmigungsverfahren reduzieren, vereinfachen und digitalisieren

Die zwischen Bund, Ländern und Kommunen fragmentierten Vorgaben für Regelungen und Verfahren zur Beantragung und Durchführung von GST sind komplex und bedürfen der Vereinheitlichung. Um die vorgenannten Herausforderungen zu bewältigen, sind zusätzliche umfassende Reformen und Modernisierungen und vor allem Entbürokratisierung notwendig. Die 2024 begonnene Überarbeitung der allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) stellt diesbezüglich einen guten Auftakt dar und sollte schnellstmöglich fortgeführt werden.

Die VI GST hat hierzu folgende Handlungsempfehlungen:

- Schaffung gesetzlicher Bearbeitungsfristen und Genehmigungsfiktion für nicht fristgemäß bearbeitete GST-Genehmigungsanträge
- Reduzierung der anzuhörenden Stellen im Rahmen des Antrags- und Genehmigungsverfahrens sowie Präklusion von verspäteten Einwänden der anzuhörenden Stellen (Entbürokratisierung bedeutet Reduzierung der durch die Bürokratie verbrieften Beteiligungsansprüche)
- Flexibilisierung und Reduzierung der Genehmigungsanträge durch Einführung von Fahrzeugclustern
- Durchgängig digitales Genehmigungsverfahren (inkl. Integration von aktuellen Baustellendaten sowie relevanten Streckeninformationen), beginnend bei der Transportplanung bis zur Transportdurchführung, inklusive der Schnittstellen für den medienbruchfreien Austausch relevanter Antragsdaten mit allen Beteiligten zur Vermeidung der Doppelerhebung von Daten (One-Stop-Shop & Once-Only-Prinzip)
- Entlastung der Behörden und der Wirtschaft durch Ausgabe verständlicher und übersichtlicher Bescheide sowie verwaltungsinterner Richtlinien
- Einheitliche Protokolle zur Abfahrtskontrolle, die auf das wesentlich beschränkt ist – keine Doppelkontrollen und -nachweise
- Genehmigungsgebühren transparent und nachvollziehbar gestalten durch bundeseinheitliche Auslegung und Anwendung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt) sowie Evaluierung der GebOSt

Zu 4. Enge Kooperation für gemeinsame Lösungen fördern

GST sind essenziell für den Erhalt und Ausbau der Infrastruktur sowie den klimaneutralen Umbau der Industrie – und nicht zuletzt anspruchsvoll in ihrer Durchführung. Dies erfordert eine enge, partnerschaftliche Zusammenarbeit zwischen Wirtschaft, Politik und Behörden sowie eine kontinuierliche Optimierung der Prozesse. Die VI GST steht mit ihrem fachlichen Know-How bereit, um Politik und Behörden bei der Verbesserung der Rahmenbedingungen für GST zu unterstützen.

Die VI GST unterbreitet folgende Handlungsempfehlungen:

- Regelmäßiger Dialog zwischen der VI GST und GST-Gremien in Ministerien und Verwaltung. In der vergangenen Legislaturperiode erfolgte auf Bundesebene ein zielführender Austausch im Rahmen des Runden Tisches „GST“ sowie in der Kommission „Straßengüterverkehr“. Beide sollten auch unter der neuen Hausleitung fortgesetzt werden.
- Kooperation auf allen politischen und fachlichen Ebenen verstetigen und institutionalisieren. Insbesondere frühzeitige Ankündigung und Einbindung branchenübergreifender Expertise bei der Erstellung von Regelwerken

- Partnerschaftliche Zusammenarbeit und lösungsorientierter Dialog zwischen Verwaltung und Wirtschaft, beispielsweise bei der Erarbeitung klarer und unbürokratischer Prüfkriterien für die Zumutbarkeit des Transports über Schiene oder Wasserstraße. Insbesondere hinsichtlich der letzten Thematik ist eine für alle Verkehrsträger – auch die Straße – wirtschaftliche und zweckdienliche Lösung erforderlich

Gerne stehen wir Ihnen auch zukünftig für einen gemeinsamen und zielführenden Austausch zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Steuerungsgruppe Verbändeinitiative Großraum- und Schwertransporte (VI GST):

Marvin-Uwe Marek
bauforumstahl e.V.

Raffael Kalvelage
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.

Benedikt Althaus
Competence Center Schwergut (CCS) im
Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik
und Entsorgung (BGL) e.V.

Die Verbändeinitiative Großraum- und Schwertransporte (VI GST) ist eingetragen im Lobbyregister unter R005912 und wird unterstützt durch:



BAUINDUSTRIE



DEUTSCHE
BETONBAUTEILE



Deutsche
Industrie- und Handelskammer



LANDESVERBAND
BAYERISCHER TRANSPORT- UND
LOGISTIKUNTERNEHMEN

VDA | Verband der
Automobilindustrie

VDBUM | Verband der Baubranche,
Umwelt- und Maschinentechnik e.V.



VESF
Verband Europäischer
Straßenfräsunternehmen e. V.

Verband
Verkehrswirtschaft
und Logistik
Nordrhein-Westfalen e. V.
VVWL NRW