



**VORSCHLÄGE DER VERBÄNDE-INITIATIVE**  
**ZUR VERBESSERUNG**  
**DES GENEHMIGUNGSVERFAHRENS BEI**  
**GROSSRAUM- UND SCHWERTRANSPORTEN**

## **1. Kurzfristige Änderungen 2017 / 2018**

### **1.1 Allgemeines**

In den Bundesländern, in denen die Rückstände bei der Bearbeitung so groß sind, dass sie Wochen hinter der geforderten Bearbeitungszeit von im Durchschnitt 5 Tagen bleiben, könnte wie folgt verfahren werden:

Unter Vorgriff auf die Fahrzeugclusterungen könnten bis zu drei Musterzustimmungen (unter Angabe von Breite, Länge, Höhe, Achslast und Gesamtmasse sowie den erforderlichen Auflagen) erstellt werden. Auf Basis dieser Vorgaben erfolgt die Zustimmung, die an die verbleibenden 15 Bundesländer und an alle nachgeordneten Verkehrsbehörden weitergeleitet werden. Unter der Bedingung einer strikten Übernahme der Auflagen für die jeweiligen passenden adäquaten Anträge kann die ausstellende Straßenverkehrsbehörde den Bescheid fertigstellen und die Anfrage um Zustimmung an das jeweilige Bundesland in das Verfahrensmanagement für Großraum- und Schwertransporte, kurz VEMAGS, stornieren und den Bescheid erstellen.

#### **Ergebnis:**

„Auf einen Schlag“ könnte somit eine Vielzahl von Anträgen erledigt werden, ohne dass sie von der in Bearbeitungsrückstand befindlichen Behörde angefasst werden müssten.

### **1.2 Korridor-Lösungen (Prüfung von VMK beschlossen)**

Definieren von mindestens zwei Makro-Korridoren jeweils West-Ost-West und Nord-Süd-Nord zur Sicherstellung von jeweils einer offenen Verbindung je Richtung im Autobahnnetz (ohne Ablastungen, Fahrstreifenverengungen und Baustellen unter Verkehrsführungen mit Querschnittsverengungen [ersatzweise Sicherstellung einer Umfahrung]).

Falls identifizierbar, dann sollten auch schon entsprechende Micro-Korridore festgelegt werden nach „Quelle – Autobahn“, „Autobahn – Ziel“ und Erreichbarkeit von Umschlagstellen zur Wasserstraße und zur Schiene.

### **1.3 VEMAGS**

In VEMAGS sollten nachstehende Dinge unverzüglich angepasst werden:

Die aus den neuen Verwaltungsvorschriften (VVV, Stand 30.05.2017) hervorgehenden Auflagenänderungen gegenüber der „Richtlinie für Großraum- und Schwertransporte – RGST 1992 –“ sind soweit möglich wörtlich zu übernehmen. Auf die künftige Fortschreibung der Richtlinien für Großraum- und Schwertransporte (RGST 2013) sollte nach Möglichkeit nicht abgewartet werden – eine schnelle Fortschreibung muss unmittelbar in Angriff genommen werden, bzw. ein entsprechender Erlass ist zu formulieren. Zudem kann den zuständigen Straßenverkehrsbehörden nicht zugemutet werden, dass sie zeitintensiv jeweils den Ergänzungstext in den Genehmigungsbescheid aufnehmen.

Das „Integrationsnetz Straße“ sollte dringend hergestellt werden und ist zwingend notwendig zur Beschleunigung des Verfahrens (Routing durch den Antragsteller und

somit Herstellung einer Abfolge von Netzknotenabschnitten) und zur Vorbereitung zur Automatisierung der VEMAGS-internen Schritte.

## **2. Mittelfristige Änderungen 2018 / 2019**

### **2.1 Allgemeines**

Ziel der nachstehenden Maßnahmen ist die Reduzierung und Optimierung der Genehmigungsfälle ohne negativen Einfluss auf die Sicherheit des Verkehrs und der Infrastruktur.

### **2.2 Einführung von Fahrzeugclusterungen (Prüfung von VMK beschlossen)**

Zusammenfassen von Fahrzeugkombinationsgruppen mit Toleranzen bei den Achsabständen und Gesamtlängen unter der Voraussetzung gleicher Auflagenfestlegungen. Bedingung: gleicher Rüstzustand, d. h. Anzahl der Achsen muss gleich sein. Die Toleranzen müssen in einer allgemeingültigen Auflagenformulierung erfasst werden, wie z. B.:

„Die Gesamtlänge der genehmigten Fahrzeugkombination darf um +/- 2 % und der Achsgruppenabstand untereinander jeweils um +/- 8 % divergieren.“

### **2.3 Festlegung / Zulassung unterschiedlicher Sattelzugmaschinen**

Wenn eine Fahrzeugkombination einmal statisch im Genehmigungsverfahren überprüft (gerechnet) und positiv beschieden wurde, können wahlweise auch andere Sattelzugmaschinen mit unterschiedlichen Achsabständen zum Einsatz gebracht werden. Bedingung: gleicher Rüstzustand, d. h. Anzahl der Achsen muss gleich sein.

Hintergrund: Unterschiedliche Achsabstände bei Sattelzugmaschinen haben keinen nennenswerten Einfluss auf das statische Prüfergebnis.

### **2.4 Einführung von Ladungsclusterungen**

Nach derzeitigem Verwaltungsrecht ist eine Unterschreitung von bestimmten genehmigten Abmessungen nicht möglich.

Zulassen von Unterschreitung der Abmessungen bei Breite, Höhe und Ladungsüberhang nach dem Prinzip „maius minus continent“. Bedingung: Einhaltung der Auflagen des ursprünglich genehmigten Transportvorhabens.

Für die Punkte 2.2 bis 2.4 ist eine Anpassung der einschlägigen Verwaltungsvorschriften erforderlich.

### **2.5 Einführung von interaktiven Karten für Autokrane**

Nach dem Vorbild von Straßen NRW (online voraussichtlich noch 2017) sollten interaktive Karten dem Autokranbetreiber die Möglichkeit bieten, plausible Strecken anhand von farblich gestalteten Streckenabschnitten (grün: ohne Auflagen; gelb: mit Auflagen und welche Auflagen; rot: gesperrte Abschnitte) herauszusuchen und entsprechend in den Antrag zu kopieren. (Letzteres ginge nur mit dem vorerwähnten Integrationsnetz Straße).

Denn plausible Streckenvorschläge optimieren das Genehmigungsverfahren, da die Gefahr von Ablehnungen gegen Null reduziert wird. Voraussetzung: ständige Pflege der Karte und Hinterlegung von Baustellen durch den Straßenbaulastträger.

## **2.6 Einigung auf ein interaktives Kartenmodell**

Es ist ungemein wichtig für die Zukunft des Genehmigungsverfahrens, dass sich dieses Verfahren auf der VEMAGS-Plattform im Zusammenspiel mit einer interaktiven Karte darstellen lässt. Dafür ist es unverzichtbar, dass sich der Bund, Bundesländer, Gemeinden und Kommunen auf EINE Kartenlösung einigen. Dies sollte idealer Weise im zeitlichen Zusammenhang mit der Veröffentlichung Integrationsnetz Straße erfolgen, als vor Ablauf 2018.

Hinweis: Baden-Württemberg will diesen Weg einer interaktiven Karte noch in diesem Jahr beginnen und es dabei nicht nur auf den Einsatz für Autokrane belassen, sondern auch den sich ständig ändernden Schwertransport mit einbeziehen.

## **2.7 Verwaltungshelfer**

Umsetzen des Beschlusses des Bund-Länder-Fachausschusses (BLFA) StVO zur Abfassung eines Erlassentwurfes zur bundesweit möglichen Einführung eines Verwaltungshelfers (VwH) im Genehmigungsverfahren nach dem Vorbild des Freistaates Bayern zur Unterstützung der öffentlichen Hand im personal- und zeitaufwendigen Verfahren.

## **2.8 VEMAGS**

In VEMAGS müssen dringend die Weichen für VEMAGS 5.0 spätestens in 2018 gestellt werden. Ein Avisieren von „2020 plus“ ist hinsichtlich der vollständigen Abbildung des Verfahrens weder akzeptabel noch im Hinblick auf eine deutliche Modernisierung des Genehmigungsverfahrens hinnehmbar. Nachdem die Bundesländer sich unisono für dieses Verfahren entschieden haben und dies bald auch mit einem entsprechenden Staatsvertrag dokumentieren werden, müssen zwangsläufig auch entsprechende Haushaltsmittel zur Verfügung gestellt werden, um diese schnellstmögliche Weiterentwicklung durch- und umzusetzen.

Den Antragsstellern wie dem Verfahren selbst ist nicht länger zuzumuten, dass z. B.

- keine Leer-Last-Leerfahrten in einem Antrag möglich sind (mindestens 2 Anträge erforderlich)
- eine Fahrtwegchronologie der Brückenaufgaben / Aufgaben nicht möglich ist (daraus folgt zwingend eine unübersichtliche Bescheiderstellung)
- durch das fehlende Integrationsnetz Straße weder eine Beschleunigung noch eine Automatisierung des Verfahrens möglich ist

Es sollten Möglichkeiten geschaffen werden, alle Anträge nach bestimmten Kriterien zu filtern, um diese gezielter bearbeiten zu können:

- Zeitpunkt des Transports, um Prioritäten unabhängig vom Eingang des Antrags festzustellen
- Fahrtstrecken, Gewichte und andere Kriterien, die eine Zusammenfassung von ähnlichen Anträgen ermöglichen. Durch Bündelung könnten die Mitarbeiter noch effizienter und zielorientierter arbeiten.

- Referenznummer des Auftraggebers, um alle Anträge eines Projektes im Blick zu haben. Mit einer Kennzeichnung von Alternativrouten könnte der Hauptantrag mit höchster Priorität frei gegeben werden.

### **3. Langfristige Änderungen 2019 ff.: Abwicklung über VEMAGS**

Das Genehmigungsverfahren sollte komplett über das nun ertüchtigte, modernisierte VEMAGS-Portal abgewickelt werden. Dabei kommt das Integrationsnetz Straße als interaktive Karte zum Einsatz mit folgenden Funktionen:

- elektronisches Routen durch den Antragsteller
- Darstellung der ersten Prüfung im Hinblick auf plausible Streckenführung
- Darstellung von abgelasteten Bauwerken
- Darstellung von Baustellen (lichte Durchfahrtsbreite) in Echtzeit (siehe Hessen)
- Darstellung von Auflagen und Widerständen entlang der Strecke
- automatische Initiierung des Genehmigungsverfahrens innerhalb VEMAGS
- automatische Antragsbearbeitung über die VEMAGS-Module NOVALAST, die jeweilige SIB und VEMAGS-Statik
- Darstellung des fertigen Bescheides in der Karte
- Abgabe eines Datensatzes zum Einsatz im Fahrzeug („Vorlesen der Auflagen auf Basis von Geodaten“)

Die jeweils zuständige Genehmigungsbehörde sollte den Bescheid nach Plausibilitätsprüfung freigeben.

Die oben erwähnten kurz- und mittelfristigen Änderungen sollten Bestandteil des Verfahrens sein.

Anhand des automatisierten Verfahrens wären nunmehr auch Mikro-Korridor-Notwendigkeiten leicht über die Masse der Bescheide auf einer Route identifizierbar und könnten somit von den zuständigen Behörden „geschützt“ werden.