

Bericht
des Arbeitskreises Straßenbaupolitik

zur Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter der Länder (GKVS)
am 11./12. Oktober 2017 in Hamburg
und zur Verkehrsministerkonferenz (VMK) am 9./10. November 2017 in Wolfsburg

TOP 6.6 / Optimierung von Großraum- und Schwertransporten
TOP 6.2

Die Verkehrsministerkonferenz vom 6./7. Oktober 2016 hat die Bedeutung zeitnaher und effizienter Genehmigungsverfahren für Großraum- und Schwertransporte unterstrichen und zur Entlastung der Polizei den Einsatz von Verwaltungshelfern und Beliehenen befürwortet.

Die zeitnahe und verlässliche Genehmigung ist Voraussetzung für ein reibungsloses Funktionieren dieser Verkehre. Um für die Unternehmen verlässliche Genehmigungsdauern zu erreichen, ist eine Optimierung der Genehmigungsverfahren unerlässlich.

Die im Folgenden dargestellten Optimierungsmöglichkeiten

- Zusammenarbeit der Gremien im Zusammenhang mit VEMAGS
- Automatisierte Abarbeitung der Anträge/Fachliches Prüfmodul
- Aufgaben des BMVI im Bereich „Großraum- und Schwertransport“
- Schwerlastkorridore
- Fahrzeugclusterung
- Richtlinien für die Bearbeitung von Schwertransporten/VwV-StVO

beruhen im Wesentlichen auf Zuarbeiten des Landes Hessen, des Freistaats Bayern und aus den Ergebnissen der zwei Sitzungen der Ad-hoc-Arbeitsgruppe VEMAGS.

1. Zusammenarbeit der Gremien im Zusammenhang mit VEMAGS

Das Land Hessen hat in einem Bericht vom 14. August 2017 die bisherigen Strukturen, die Hauptprobleme an der gegenwärtigen Situation sowie einen Vorschlag für Verbesserungen beschrieben. In der Sitzung der Ad-hoc-AG VEMAGS am 15. September 2017 wurde zu einer künftigen Neuausrichtung einvernehmlich Folgendes festgestellt:

Grundsätzlich soll an den drei Beteiligten AG VEMAGS, Projektleitung und Landesbeauftragte mit nachfolgend beschriebener Fortentwicklung festgehalten werden. Der AK Straßenbaupolitik soll die entsprechenden Schritte zur Fortentwicklung der Gremien veranlassen.

a) AG VEMAGS

Die künftigen Aufgaben der AG VEMAGS müssen verstärkt auch die strategische Ausrichtung des Managements von Großraum- und Schwertransporten umfassen. Die AG VEMAGS hat dabei u. a. die Leitlinien sowie die künftige Weiterentwicklung aller erforderlichen Module und zugehörigen Schnittstellen festzulegen.

Die AG VEMAGS besteht weiterhin aus je einem Ländervertreter (möglichst aus dem zuständigen Ministerium). Die Projektleitung, der Sprecher der Fachgruppe Landesbeauftragte sowie der Vertreter des BMVI sind wie bisher nicht stimmberechtigte Mitglieder (nach Beitritt des Bundes zum Staatsvertrag wird der Bund auch stimmberechtigtes Mitglied).

Um die notwendige Sach- und Fachkompetenz in der AG VEMAGS sicherzustellen, sollten die Fachrichtungen Straßenbau, Straßenverkehrsrecht, IT und Haushalt ausgewogen vertreten sein.

Auf Grund der komplexen Materie sollte die Leitung der AG VEMAGS nicht nur einer Person (einem Land) übertragen werden. Es wird vorgeschlagen, dass künftig die AG VEMAGS durch eine Lenkungsgruppe bestehend aus 4 Personen (drei Länder und der Bund; die Fachrichtungen Straßenbau, Straßenverkehrsrecht und IT sollen vertreten sein) repräsentiert wird. Diese vier Lenkungsgruppenmitglieder sollen einen Sprecher bestimmen, der die AG VEMAGS nach außen vertritt.

Die Lenkungsgruppe bereitet die AG VEMAGS-Sitzungen vor, d. h. sie legt die Tagesordnung fest, lädt zu den Sitzungen ein, berichtet zu den einzelnen Tagesordnungspunkten in der Sitzung und legt die Entscheidungsempfehlungen vor. Alle das Projekt betreffenden Entscheidungen können nur durch die AG VEMAGS getroffen werden. Die Lenkungsgruppe wird von der Projektleitung und dem Sprecher der Landesbeauftragten dabei aktiv unterstützt. Der Projektleiter und der Sprecher der Landesbeauftragten nehmen auch beratend an den Lenkungsgruppen-Sitzungen als nicht stimmberechtigte Mitglieder teil.

Die Lenkungsgruppe ist Ansprechpartner für die Projektleitung und hat die Projektleitung hinsichtlich ihrer Aufgabenwahrnehmung zu steuern und zu kontrollieren.

b) Projektleitung

Die Projektleitung besteht aus einem Projektleiter und weiteren ihn unterstützenden Dienstleistern. Eine Vertretung des Projektleiters ist auf Länderebene sicherzustellen.

Im Wesentlichen soll der bisherige Aufgabenumfang der Projektleitung beibehalten werden. Es sollte allerdings keine Personenidentität bzw. Länderidentität zwischen der Projektleitung und der Mitgliedschaft in der Lenkungsgruppe der AG VEMAGS bestehen. Der Projektleiter soll beratendes Mitglied der Lenkungsgruppe der AG VEMAGS werden.

c) Landesbeauftragte

Neben den bisherigen Aufgaben sollen die Landesbeauftragten künftig verstärkt die Schulung der Anwender sicherstellen. Der Sprecher der Landesbeauftragten soll beratendes Mitglied der Lenkungsgruppe der AG VEMAGS werden. Verbesserungs- oder Änderungsvorschläge sollen nur auf diesem Weg eingebracht werden.

2. Automatisierte Abarbeitung der Anträge/Fachliches Prüfmodul

Neben der Weiterentwicklung des VEMAGS-Verfahrensmoduls als wesentliche Voraussetzung für eine effiziente Bearbeitung der Anträge für Großraum- und Schwertransporte ist das Zusammenwirken aller VEMAGS-Module von entscheidender Bedeutung.

Eine zügige und effektive – vollautomatisierte – Bearbeitung der GST-Anträge im Rahmen des Anhörungsverfahrens kann nur durch Nutzung von optimal verknüpften Modulen erfolgen. Neben dem bundesweit einheitlichen VEMAGS-Verfahrensmodul und dem VEMAGS Statik-Rechenkern kommt dabei den in den Bundesländern jeweils verwendeten Fachlichen Prüfmodulen eine besondere Bedeutung zu.

Die Ad-hoc-Arbeitsgruppe VEMAGS des AK Straßenbaupolitik hat daher eine Länderabfrage durchgeführt, um eine Übersicht über die derzeit in Verwendung befindlichen Fachlichen Prüfmodule zu erhalten und den Handlungsbedarf für eine Vereinheitlichung des Fachlichen Prüfmoduls abzuklären.

Die Länderabfrage zeigt, dass in den Ländern derzeit teilweise Fachliche Prüfmodule im Einsatz sind, die weder den VEMAGS Statik-Rechenkern ansteuern noch weitere Fachinformationen (Höhenprüfung, Arbeitsstellen usw.) automatisiert verarbeiten können. In allen Ländern muss zudem die Übernahme des Fahrtweges manuell erfolgen. Insgesamt kann festgestellt werden, dass die Prozesse zumeist nur teilautomatisiert ablaufen und vergleichsweise umfangreiche manuelle Arbeiten im Rahmen der Fahrtwegüberprüfung erforderlich sind.

Es sind daher in mehreren Ländern Fort- oder Neuentwicklungen Fachlicher Prüfprogramme in der Entwicklung (NWSIB-Last, NOVALAST, BayGuStiS), wobei der Praxiseinsatz dieser Programme frühestens für Ende 2017/Anfang 2018 erreichbar ist.

Die Länderabfrage hat zudem ergeben, dass mehrheitlich eine Fort- oder Neuentwicklung eines bundesweit einheitlichen Prüfmoduls positiv beurteilt wird.

In einem ersten Schritt soll daher die AG VEMAGS einen Vergleich aller derzeit verfügbaren bzw. in Entwicklung befindlichen Fachlichen Prüfprogramme veranlassen. In einem zweiten Schritt können darauf basierend und unter Einbeziehung der Vorstellungen des Bundes (Fachliches Prüfprogramm für die künftige Infrastrukturgesellschaft) Entscheidungen hinsichtlich einer Vereinheitlichung der Fachlichen Prüfprogramme getroffen werden. Es ist hierbei auch zu klären, inwieweit das Modul Integrationsnetz Straße (INS) für die GST-Bearbeitung eine einheitliche, geeignete Straßendatenbank sein kann.

Die Länder werden, da eine Neu- oder Fortentwicklung eines gemeinsamen Fachlichen Prüfprogrammes einen längeren Zeitraum beanspruchen wird, ihre bisherigen Entwicklungen zügig weiter vorantreiben.

3. Aufgaben des BMVI im Bereich GST

Großraum- und Schwertransporte haben bundesweit für unsere Wirtschaft eine große Bedeutung. Grundsätzlich handelt es sich hierbei um ein Verkehrs- und Mobilitätsthema, bei dem auch die Interessen des BMVI stark tangiert werden.

Mit der Gründung einer Infrastrukturgesellschaft für den Bereich der Bundesautobahnen und möglicherweise einen Teil der Bundesstraßen wird der Bund künftig eine bedeutende Rolle im Bereich der Genehmigung der Großraum- und Schwertransporte einnehmen. Es wird davon ausgegangen, dass die Infrastrukturgesellschaft für die Fahrtwegprüfung im Rahmen der Genehmigung von Großraum- und Schwertransporten in ihrem Zuständigkeitsbereich vollumfänglich verantwortlich sein wird.

Seitens des Bundes ist daher bereits in der Vorbereitungsphase der Infrastrukturgesellschaft eine Entscheidung zu treffen, mit welchem Fachlichen Prüfmodul die Infrastrukturgesellschaft künftig arbeiten wird. Neben der Verwendung und ggf. Anpassung eines der bereits vorhandenen Systeme ist dabei auch eine Neuentwicklung grundsätzlich denkbar.

4. Schwerlastkorridore

Mit der bundesweiten und damit länderübergreifenden Festlegung des sog. „Vorrangnetzes Brückenertüchtigung“ (ausschließlich Bundesautobahnen) und dem Ziel, die Bauwerke im Zuge dieser Strecken bis zum Jahr 2030 auf das Ziellastniveau LM1 zu ertüchtigen, ist bereits der Weg zur Verbesserung der Verfügbarkeit herausragender Strecken auch für Schwertransporte eingeschlagen.

Einige Bundesländer haben bereits im Netz außerhalb der Bundesautobahnen geeignete Streckenzüge für den genehmigungspflichtigen Großraum- und Schwerverkehr festgelegt. Dabei wurden für Großraum- und Schwerverkehr bedeutende Strecken (z. B. Anbindung an Häfen usw.) definiert, die für bestimmte Transporte hinsichtlich Gewicht und Geometrie ohne unmittelbar erforderliche bauliche Maßnahmen bereits verfügbar (ggf. mit Fahrauflagen) waren. Zur langfristigen Sicherung der Verfügbarkeit dieser Strecken ist bei Planungen an diesen Strecken zu berücksichtigen, dass beispielsweise neue Überführungen eine ausreichende lichte Höhe aufweisen oder neue Kreisverkehrsplätze überfahrbar gestaltet werden. Je nach Erfordernis kann auch die Ertüchtigung von Brücken erforderlich sein.

Die Länder sollten daher den bereits vorhandenen Beispielen (z. B. Baden-Württemberg) folgend, auch im Netz außerhalb der Bundesautobahnen geeignete Streckenzüge für den genehmigungspflichtigen Schwerverkehr zu definieren. Die AG Schwerverkehr befasst sich mit diesem Thema und kann Länder hierbei beraten.

5. Fahrzeugclusterung

Die Leistungsbeschreibung für die Ausschreibung des Forschungsvorhabens (Parameterstudie) befindet sich in der finalen Abstimmung. Das BMVI wird die Ausschreibung in Kürze veröffentlichen. Die AG Schwerverkehr wird das Forschungsvorhaben inhaltlich begleiten. Ergebnisse der Untersuchung werden Mitte 2018 vorliegen. Vorschläge zum weiteren Umgang mit den Ergebnissen werden von der AG Schwerverkehr und dem BMVI erarbeitet und dem AK Straßenbaupolitik vorgelegt.

Das BMVI sollte ergänzend dazu eine juristische Prüfung zur Klärung der rechtlichen Zulässigkeit einer Clusterung veranlassen. (Hinweis: Die durch die streckenbezogene Erlaubnis getroffene Regelung muss hinreichend klar, verständlich und in sich widerspruchsfrei sein. Dazu muss der Entscheidungsinhalt aus sich heraus verständlich sein und den Erlaubnisinhaber in die Lage versetzen, zu erkennen, was genau durch die Erlaubnis geregelt ist.)

6. Richtlinien für die Bearbeitung von Schwertransporten/VwV-StVO

Die BEM-ING, Teil 3, Abschnitt 1 (Richtlinie für die Bearbeitung von Schwertransporten im Bereich des konstruktiven Ingenieurbaus, RIBS-ING) liegt aktuell in der Fassung 08/2016 vor. Die AG Schwerverkehr wird sich aufgrund von Problemen mit der Einführung dieser Richtlinie in einzelnen Bundesländern mit der Notwendigkeit einer nochmaligen Überarbeitung der BEM-ING, Teil 3, Abschnitt 1 beschäftigen.

Die im Mai 2017 bekannt gegebenen VwV-StVO (Änderungen zu § 29 „Übermäßige Straßenbenutzung“) beinhalten einige Formulierungen, die einen Interpretationsbedarf hervorrufen. Vereinzelt sind auch Widersprüche bzw. fehlerhafte Formulierungen enthalten. Die Landesbeauftragten haben sich in einer Sitzung damit auseinandergesetzt und den grundsätzlichen Änderungs- bzw. Anpassungsbedarf auf die Richtlinie zum Antrags- und Genehmigungsverfahren für die Durchführung von Großraum- und/oder Schwertransporten (RGST) sowie das VEMAGS-Verfahrensmodul herausgearbeitet.

Es wird für erforderlich erachtet, dass sich der BLFA-StVO erneut mit der VwV-StVO beschäftigt.