

Schlussbericht der „Ad-hoc-Kommission“ Großraum- und Schwertransporte beim BMDVI vom 04.09.2024

„Genehmigung von Großraum- und Schwertransporten vs. Bürokratieabbau“

„Bürokratieabbau ist seit Jahrzehnten ein beliebtes Schlagwort auf allen politischen Ebenen. Die aktuelle Bundesregierung hat große Anstrengungen unternommen, die Bürokratie zu reduzieren und die Unternehmen so zu entlasten. Doch offenbar ist davon in der Praxis noch nicht viel angekommen. Zudem erwartet uns alle noch ein regelrechter Verordnungs-Tsunami aus Brüssel“, so HDE-Präsident Alexander von Preen.



Dr. Rudolf Saller

Referat von Dr. Rudolf Saller zum 9. Straßenbautag der Länder Hessen, Thüringen, Bayern, Niedersachsen und Bremen 12.11.24, Frankfurt/M.

Die aktuelle HDE-Umfrage vom Sept. 2024 macht deutlich, dass sich für die vergangenen fünf Jahre 97 Prozent der Handelsunternehmen mit einem Zuwachs an Bürokratie konfrontiert sehen, fast zwei Drittel sprechen sogar von einer deutlichen Erhöhung der Bürokratielasten. „So kann es nicht weitergehen. In den letzten Jahren gab es gute Ansätze, aber es reicht nicht. Wir brauchen mutigere und größere Schritte bei der Entbürokratisierung“, so der HDE-Präsident von Preen.

Die bekannte Eiskunstlauf-Olympiasiegerin Katharina Witt hat sich Ende Sept. 2024 gegenüber der Osnabrücker Zeitung dazu wie folgt geäußert: „Ein zehnter Platz im Medailenspiegel ist beschämend für so eine führende Sportnation, die wir einmal waren. Dies ist ein Spiegelbild für die Situation, in der unser Land insgesamt steckt. Wir werden immer bedeutungsloser – leider will das die Politik weiterhin nicht wahrhaben. Wahrscheinlich sind deshalb die Wahlen so, wie sie sind und deshalb bäumt sich der Osten ein bisschen mehr auf, als er es bisher getan hat.“ Da spricht sie ein wahres Wort gelassen aus. **Wir werden immer bedeutungsloser und in der Politik will es keiner wahrhaben!!!**

Die Mayer-Werft in Papenburg kann nur mit Staatsbürgschaften über 400 Mio. € weiterarbeiten, Volkswagen gab Ende Sept. 2024 die zweite Gewinnwarnung binnen 3 Monaten heraus und kündigte Ende Okt. 2024 die Schließung von drei der zehn Automobilwerke in Deutschland an, 10tausenden Beschäftigten droht die Arbeitslosigkeit, Mercedes Benz hat im Luxussegment (Maybach, AMG usw.) in China im Okt. 2024 einen Gewinneinbruch von sage und schreibe 54 % zu verzeichnen, das größte BMW-Werk Europas in Dingolfing steht seit Mitte Sept. 2024 still, Ford schließt nächstes Jahr das Automobilwerk in Saarlouis und verlegt es nach Spanien, Audi hat die Kurzarbeit seit Juli 2024 verlängert, Kurzarbeit herrscht auch bei den Zulieferern wie ZF, Bosch, ThyssenKrupp, Wacker Siltronic. Autozulieferer Schäffler will 4.700 Mitarbeiter freistellen. INTEL verschiebt den Bau der Chipfabrik in Magdeburg um vorerst 2 Jahre, ZF-Wolfspeed hat den Bau der Chipfabrik in Ensding/Saarland für die weltweit größte Chipfabrik für Halbleiter aus Siliziumkarbid bereits vollständig abgesagt. Wolfspeed zieht sich in die USA zurück. ZF selbst will drei Standorte in Deutschland schließen – 4.500 Mitarbeiter werden arbeitslos. Gerry Weber, Esprit und Escada sind pleite, um nur einige Beispiele zu nennen,

die aufzeigen, wo uns der Weg hinführen wird.

Deutschland steht vor einem Strukturbruch, so die Dt. Bundesbank am 22.10.24. Die Direktinvestitionszuflüsse nach Deutschland sind laut Daten der Bundesbank in den vergangenen Jahren eingebrochen. Die Industrie wandert ab und investiert lieber im Ausland. Leitindustrien wie Bau- und Automobilindustrie brechen ein. Deutschland wird in eine Depression fallen.

Laut BDI sind mind. 1/5 der Industriebetriebe in Deutschland bedroht. Der T'Sunami der Industrieentwicklung findet derzeit in Asien statt. Nach dem WISO-Bericht vom 30.09.2024 strecken die Kernindustrien in Deutschland die Waffen. Zu hohe Energie- und Lohnkosten, massive Konkurrenz aus China zum einen und viel zu viel Bürokratie zum anderen sind die Beschleunigungsfaktoren. Größte Baustelle ist die Digitalisierung, wo wir so viel verschlafen haben. Wir reden von der 4-Tage-Woche, work-life-balance und vom Chillen zum physischen Wohlbefinden sowie der geistigen und kulturellen Orientierung und Erhalt der Werte, während Griechenland die freiwillige Einführung der 6-Tage Woche für Unternehmen schon umgesetzt hat und Dienstleistungen rund um die Uhr anbietet. Das Adjektiv »freiwillig« gilt dabei natürlich nur für das Unternehmen, nicht



für die Arbeiterinnen und Arbeiter. Made in Germany ist tot, crafted in China ist der heutige Status der Wirtschaft.

Die durchschnittliche Inflationsrate in Europa lag 2023 bei rund zehn Prozent, in Deutschland lag der Durchschnitt bei 5,9 %. Ein Rekordwert, der zuletzt in der Nachkriegszeit erreicht wurde. Kein Wunder also, dass Unternehmen, Verbraucher und Investoren momentan verunsichert sind. Denn einerseits belasten die steigenden Preise für Lebensmittel, Energie und viele andere Dienstleistungen und Produkte die Haushaltskasse bzw. das Sparkonto. Andererseits reichen sogar die steigenden Zinsen nicht aus, um die Rekord-Inflationsrate auch nur annähernd zu kompensieren. Der daraus resultierende Vermögensschwund ist eine Herausforderung, weil sonst der konsequente Wohlstandsabbau in Deutschland droht.

Am 24.09.2024 hat immerhin der Landespräsident in Rheinland-Pfalz, Herr Alexander Schweizer, zusammen mit Frau Katharina Binz, Ministerin für Familie, Frauen, Kultur und Integration und Ministerin Daniela Schmitt, Ministerin für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau, in der Staatskanzlei in Mainz ein Bürokratie-Abbau-Paket mit 57 Abbau-Maßnahmen vorgestellt.

Alle Ministerialressorts und alle nachgeordneten Behörden in RLP hatten zuvor Vorschläge zum Bürokratieabbau identifiziert. „Einfacher –

schneller – günstiger“ lautet das Schlagwort des Bürokratie-Abbau-Gesetzes. Mit der Entbürokratisierung sollen alle Möglichkeiten genutzt werden, um die Ziele des Landes schneller zu erreichen, insbesondere das Genehmigungsverfahren zu beschleunigen. Gemeint ist damit aber die lange Dauer der Genehmigungen für den Bau von Windkraftanlagen und andere Baugenehmigungen. Von den Erlaubnissen und Genehmigungen für Großraum- und Schwertransporte sprach in diesem Zusammenhang lange Zeit niemand, obwohl Tillmann Gerwin bereits im Stern vom 19.03.2015, S. 53 ff, geschrieben hat „Deutschland bröckelt“ und die Welt am 04.07.2014 titelte „Autobahnbrücken am Rande der Belastbarkeit!“ Pfusch am Bau und rapide Zunahme des Lkw-Verkehrs lassen viele Brücken in Deutschland bröckeln, so der Bericht schon vor 10 Jahren. Ab Dez. 2021 wurde daher die Rahmedetalbrücke auf der A 45 zwischen Lüdenscheid-Nord und Lüdenscheid wegen Einsturzgefahr aus Sicherheitsgründen vollständig gesperrt und inzwischen in die Luft gesprengt. Der unvorhergesehene Einsturz der Carolabrücke in Dresden spricht ebenfalls Bände. Sie wurde am 04. Juli 1971 für den Verkehr öffentlich freigeben, war also zum Zeitpunkt ihres Zusammenbruchs mehr als 50 Jahre alt. Die Schande von Schandau, die Sperrung der Elbbrücke auf der B 172, ist Mitte Nov. 2024 noch dazu gekommen.

Wir müssten daher eigentlich viel mehr in die Infrastruktur investieren, um sie zu ertüchtigen. Verkehrsminister Andreas Scheuer hat das mit dem 5 Mrd. Infrastruktur-Zusatzpaket p.a. auch geplant und wollte diese Investitionen aus den Einnahmen der Pkw-Maut finanzieren. Diese scheiterte bekanntlich aber kläglich. Die geplante Einführung der Pkw-Maut war in Deutschland nach jahrelangem Streit geplatzt. Der Europäische Gerichtshof (EuGH) erklärte das Prestigeprojekt der CSU in der großen Koalition am 18.06.2019 für rechtswidrig, weil es Autofahrer aus dem Ausland angeblich benachteilige (Urt. v. 18.06.2019, Az. C-591/17). Wie das geht, wenn in Österreich, Italien und Frankreich wie selbstverständlich und seit Jahrzehnten Pkw-Maut kassiert wird, ist selbst mir unklar.

Aber ich bin eben Jurist und auch sonst nur von mäßigem Verstande, wie Ludwig Thoma schon vor über 120 Jahren über den königlichen Landgerichtsrat Alois Eschenberger am LG Dachau geschrieben hat.

Verkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) und die SPD machten damals klar, dass das beschlossene Modell damit vom Tisch war und die Modernisierung der Infrastruktur in Deutschland damit auf Jahre hinaus auch.

Der Hype des Brückenbaus in Deutschland war zu Zeiten des Wiederaufbaus von 1965 bis 1985. Die meisten Straßenbrücken in Deutsch-

land sind daher zwischen 60 und 40 Jahre alt und marode. Mehr als 50 % der Eisenbahnbrücken sind über 100 Jahre alt, und damit fast doppelt so alt, wie die meisten Straßenbrücken.

Im Nov. 2022 stauten sich bei der Autobahn GmbH des Bundes 15.000 Anhörverfahren, weil die Zugangspunkte und Niederlassungen der AdB nicht über ein lauffähiges EDV-Tool verfügten, sondern GST.Autobahn als alpha-Version erst im Sept. 2023 in acht von 10 Niederlassungen überhaupt lauffähig wurde. Auch dazu habe ich mich geäußert u.a. im Kranmagazin Nr. 146/2022 mit dem Titel „Bürokratiechaos bei der Autobahn GmbH“ und im Schwertransportmagazin 107/2022 berichtete ich: „Die Autokran- und Schwerlastbranche sind die Prügelknaben der Nation“ und im Kranmagazin Nr. 150 im Frühjahr 2023, „Bearbeitungsstau bei der Autobahn GmbH des Bundes – AdB ein Lagebericht“. Die DVZ gipfelte schon am 11.10.2021 in dem Bericht mit dem Titel: „Es knirscht an allen Ecken und Kanten“. Am 06.12. 2022 habe ich daher beim LBT in München neben vielen anderen Teilnehmern die Verbändeinitiative Großraum- und Schwertransporte VI GST mitinitiiert, kurz darauf erschien das Positionspapier des Verbandes Baustoffe-Steine-Erden mit dem Titel „G'na is!“, also es reicht. Am 22.02.2023 berichtete die Tageschau: „Marode Brücken bremsen die Industrie aus!“ Daniel Delhaes schrieb am 08.05.2023 im Handelsblatt: 10.000ende Schwertransporte warten auf eine Autobahn-Genehmigung und wurde daraufhin als Berichterstatter beim BMDV in Berlin abgezogen. Am 24.07.2023 berichtete die Tagesschau erneut: „Konvois für Windkraftanlagen: Transportstau bremst die Energiewende aus!“ Die Presseinformation des VDBUM in der VI GST vom 27. November 2023 lautete: „Die VI GST verschafft sich Gehör. Die Verbändeinitiative Großraum- und Schwertransporte trifft Politik“. Die im Januar 2023 gegründete Verbändeinitiative Großraum- und Schwertransporte (VI GST) hatte sich in einem offenen Brief an die Politik gewandt und die aktuellen Missstände für die Branche benannt. Im Rahmen des Dialogs Großraum- und Schwertransporte am 20. November 2023 in Berlin konnte sie dem Bundesverkehrsministerium nun Forderungen und Lösungsvorschläge präsentieren. Die Anliegen des Branchenzusammenschlusses wurden dabei wohlwollend aufgenommen.

Deswegen haben wir ein Gespräch mit Oliver Luksic, Parlamentarischer Staatssekretär beim BMDV und rechte Hand vom Verkehrsminister Wissing, gesucht und auch Gehör gefunden. Die DVZ berichtete daher auch am 25.09.2024 „Die Großraum- und Schwertransportbranche lobt den Austausch über die neue Richtlinie“.

Nach dem Abschlussbericht der im Nov. 2023 geschaffenen Ad-hoc-Kommission der Verkehrsministerkonferenz zur Vereinfachung und Beschleunigung von GST mit Stand vom

04.09.2024 soll ein Vorschlag zur Beschleunigung der Entwicklung hin zu einem zeitgemäßen, eindeutigen, effizienten und praktisch umsetzbaren Erlaubnis- und Genehmigungsverfahren erarbeitet werden, also weg von VEMAGS, einem veralteten, einfältigen und muffigen Antragsverfahren für Großraum- und Schwertransporte und hin zur Verbesserung einer automatisierten und digitalem Antragsbearbeitung. Ein guter Ansatz zur Entbürokratisierung und Digitalisierung des Verfahrens, der m.E. schon längst überfällig war.

I. Vollständiges, digitales Baustellenerfassungssystem

Da Baustellen häufig der Durchführung von GST entgegenstehen solle mit einem neuen Management- und Informationssystem für Arbeitsstellen (MIA) auf Bundesautobahnen erstmals ein deutschlandweites System für Planung, Koordination und Anordnung von Dauer- und Tagesbaustellen geschaffen werden, das von den Ländern flankiert werden soll, um die Gesamtroutenführung von Abgangsort bis zum Ziel vom Antragsteller überprüfbar zu machen. Die Ad-hoc-Gruppe schlägt hierzu vor, alle aktuellen und möglichst vollständigen Baustellendaten aller Länder in die Mobilithek bis Ende 2025 einzupflegen und alle technischen Voraussetzungen hierfür möglichst zeitnah zu schaffen sowie in VEMAGS im Rahmen der Neukonzipierung des Straßendatenmoduls INS-GST bis Mitte 2025 einzubinden.

Die GEO-Koordinaten werden derzeit in unterschiedlichen Formaten gepflegt und in VEMAGS übertragen, z.B. Gauß-Krüger-Koordinaten, dabei handelt es sich um ein kartesisches Koordinatensystem, das es ermöglicht, hinreichend kleine Gebiete der Erde mit metrischen Koordinaten konform zu verorten, außerdem GPS-Koordinaten, Kilometrierungen etc.. Darüber hinaus mangelt es bei den fachlichen Prüfmodulen an einer vollständigen Straßennetzgrundlage, da z.B. auch die AdB aktualisierte Daten den Ländern bislang nicht meldet.

Daher soll die Gemeinsame Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleitungen der Länder (GKVS) bis Ende 2025 einen Beschluss zur einheitlichen Datenlieferung in einer einheitlichen Form, zu Vermeidung von Systembrüchen, und hinreichender Aktualisierungsrate, beschließen, die in den Ländern und bei der AdB bis Ende 2025 umgesetzt und regelmäßig aktualisiert werden soll.

II. Anschluss- und sog. Über-Kreuz-Erlaubnisse

Ferner soll die Möglichkeit von Anschlussgenehmigungen und Dauergenehmigungen erleichtert werden. VEMAGS biete bereits die Möglichkeit, Geo-Koordinaten per sog. „Steck-

nadelfunktion“ in der interaktiven Karte beim Antrag anstelle postalischer Adressen einzutragen. Die RGST und die VwV zu § 29 Abs. 3 StVO verbieten derartig zusammengesetzte Anträge nicht, treffen aber auch keine Aussage dazu, ob und unter welchen Bedingungen das Aufspalten einer eigentlich zusammenhängenden Fahrt in mehrere Anträge zulässig ist.

Die Ad-hoc-Gruppe schlägt dazu vor, ein Konzept zur Abbildung zusammengesetzter Anträge in VEMAGS und den RGST bis Herbst 2024 zu erarbeiten und bis Mitte 2025 umzusetzen.

III. Widerrufsfunktion in VEMAGS und Lückenschluss durch Teilstrecken

Die Erteilung von Erlaubnissen und Genehmigungen für GST hängt stark vom Zustand der zu befahrenden Straßen und insbesondere der Brückenbauwerke ab. Verschlechtert sich deren Zustand und müssen Brücken z.B. herabgelastet werden, müssen bereits erteilte Erlaubnisse und Genehmigungen neu bewertet und u.U. widerrufen werden. Dieser Prozess kann sehr aufwendig sein. Eine Optimierung des Widerrufsprozesses verspricht daher eine großzügigere Praxis bei der Erlaubniserteilung und bei deren Befristung sowie bei Dauererlaubnissen. Für mich ist diese Regelung nicht ganz nachvollziehbar. Der Widerrufsvorbehalt ist gesetzlich in § 36 Abs. 2, Nr. 3 VwVfG verankert. Danach darf ein Verwaltungsakt nach pflichtgemäßem Ermessen mit Nebenbestimmungen erlassen werden, u.a. mit einem Widerrufsvorbehalt. Und natürlich darf ein begünstigender Verwaltungsakt widerrufen werden, wenn seine Voraussetzungen weggefallen sind, z.B. eine bestimmte Straße wegen Ablastung einer Brücke nicht mehr befahren werden kann. Aus diesem Grunde wurde auch bereits in den RGST 2013 im Bescheiddeckblatt ein Widerrufsvorbehalt aufgenommen (vgl. Verkehrsblatt Dokument 320, Vers. 1/14, S. 23). Die RGST 2013 vom 10.12.2013 wurden auch veröffentlicht im Verkehrsblatt AT 21014, S. 154 ff Az.: BMDV LA 22/7332.4/11) und sind damit einen Tag später eigentlich wirksam geworden. Das Bescheiddeckblatt wurde aber von VEMAGS nie umgesetzt. Das sollte nunmehr mit den RGST 2025 schleunigst nachgeholt werden.

Allerdings geht es nicht nur um den Widerrufsvorbehalt, sondern auch um die Reparatur des Erlaubnisbescheids durch eine Fahrtstreckenänderung für den weggefallenen Streckenabschnitt. Dies ist bei Antragstellung selbstverständlich, wenn z.B. eine Anhörung für einen Streckenabschnitt verweigert wird, eben wegen Ablastung von Brückenbauwerken, Baustellen etc.. Im Erlaubnisbescheid erfolgt dann beim gebundenen Fahrtweg der Vermerk „Fahrtstreckenänderung“.



Dies sollte m.E. beim Widerruf genauso erfolgen, insbesondere bei Dauererlaubnissen, weil diese sonst wegen einer u.U. geringfügigen Teilstreckenänderung insgesamt unwirksam werden, oder bei einer Einzelerlaubnis, weil das Fahrzeug die Teilstrecke ja schon längst passiert haben kann, nach dem erfolgten Widerruf aber dann insgesamt illegal unterwegs wäre. Die Schwerlastkontrollgruppe freut sich dann und verhängt die Einziehung des illegal erworbenen Vermögensvorteils wegen „Schwarzfahrt“ usw..

Die Ad-hoc-Kommission schlägt daher eine möglichst kurzfristige Umsetzung der Widerrufsfunktion in einem kommenden VEMAGS Release vor und die Schulung der Sachbearbeiter in den EGBs und der Anhörbehörden zu der neuen Funktion. Ich hoffe, sodann mit sofortiger Fahrtwegeänderung für den widerrufenen Teil.

IV. Dauererlaubnisse wieder bis 60 t zGM

Diskutiert wir in Bayern auch wieder eine flächendeckende Dauererlaubnis bis 60 t Gesamtmasse und auf den bundesdeutschen Autobahnen. Dies deswegen, weil nach einem Bericht der Passauer Neuen Presse vom 02.10.2024 die Brücken auf Bundes- und Staatsstraßen in Bayern nach Darstellung der Bayer. Staatsregierung in einem besseren Zustand sind, als in den anderen Bundesländern. Nicht einmal drei Prozent der Brückenbauwerke werden demnach aktuell so eingeschätzt, dass bald Handlungsbedarf bestünde. Alle 11.500 Brücken, für die der Freistaat zuständig ist, werden regelmäßig überprüft. Weniger als drei Prozent der Brücken haben demnach eine Bewertung, aus der sich naheliegender oder mittelfristiger Handlungsbedarf ergäbe. Wir können daher feststellen, dass der Freistaat Bayern beim Erhalt seiner Brücken seinen Hausaufgaben erledigt hat „Der Zustand der Brücken in Bayern sei besser als anderswo“, so der Staatskanzleichef Florian Herrmann (CSU). Der Freistaat Bayern betreibt seit vielen Jahren ein striktes Erhaltungsmanagement. Die Ausgaben hierfür haben sich allein von 2023 auf 2024 von 160 Mio. € auf

185 Mio. € erhöht. Zuletzt sei bekannt geworden, dass viele Autobahnbrücken in Deutschland nach einer Auswertung von Bauexperten in einem bedenklichen Zustand seien. Insgesamt 43 Brücken mit einer Länge von mehr als 50 m hätten einen ungenügenden Zustand, heißt es in einer Analyse der Bundesgütegemeinschaft zur Instandsetzung von Brückenbauwerken. Das bedeute, dass die Standsicherheit oder die Verkehrssicherheit oder beides erheblich beeinträchtigt seien. Acht davon stehen in Bayern. Bei einer Zählung der 100 schlechtesten Brücken ist Bayern mit 14 Brückenbauwerken vertreten und liegt damit auf Platz 4 aller Bundesländer; allerdings hat Bayern als größter Flächenstaat im Bund und durch die vielen Gebirgsabflüsse auch die meisten Autobahnbrücken im Zuständigkeitsbereich der AdB Süd-West. Nach den Worten des Bayer. Verkehrsministers Christian Bernreiter (ebenfalls CSU) in einem Presseinterview im Okt. 2024, können sich die Autofahrer*innen in Bayern sicher fühlen.

In Bayern soll daher im Dez. 2024 ein weiteres Gespräch über die Wiedereinführung der Dauererlaubnis bis 60 t zGM für Großraum- und Schwertransporte stattfinden. Die AdB Südwest hat sich bereits am 30.10.24 im Home of Logistics and Mobility (HOLM) positiv dazu geäußert.

„Gott mit Dir, Du Land der BayWa!“ bin ich versucht zu singen, aber die ist auch kurz vor der Pleite und braucht bis Jahresende 500 Mio. € fresh money oder sogar staatliche Hilfen, so der Münchner Merkur am 25.07.2024.

Allerdings müsse auch der Bund verstärkt seine Autobahnbrücken in den Blick nehmen, was die AdB aber zuletzt auch getan hat. In Ihrem Zuständigkeitsbereich sollen Dauererlaubnisse auf Bundesautobahnen für GST sogar bis 68 t zGM und 4,35 m Höhe, und 3,50 m Breite, ermöglicht werden, weil dies auf Autobahnen als unbedenklich gilt. Gleichzeitig hat am 16.09.2024 Olaf Thiel im Toll-Collect-Blog veröffentlicht, dass sich die AdB mit einem Belastungsmonitoring externes Wissen ins Haus holt. In der ersten sog. Toll-Collect-Challenge sollen die Grundlagen für dieses Belastungsmon-

itoring des Autobahnnetzes und seiner baulichen Infrastruktur gelegt werden. Das neue Konzept bietet angeblich eine wegweisende und skalierbare Lösung für die Planungen und Priorisierung von Bau- und Erhaltungsmaßnahmen, der für einen modernen Schwerlastverkehr erforderlichen Straßeninfrastruktur. Nach dem Ergebnis dieses Monitorings sollten wir auch noch einmal über die Unbedenklichkeitsgrenzen generell diskutieren. Derzeit ist diese Grenze in der VwV zu § 29 Abs. 3 StVO generell bei 41,8 t zGM, 3 m Breite und 23 m Länge festgelegt, obwohl wir gerade lernen, dass das von Straßenklasse zu Straßenklasse sehr unterschiedlich ist und auf Autobahnen grds. bis 4,35 m Höhe, 3,5 m Breite und 68 t zGM kein Problem darstellen. Wir sollten daher die Unbedenklichkeitsgrenze auf Bundesstraßen und Staatsstraßen bis 44 t zGM, 3 m Breite und 4 m Höhe diskutieren bei Zugkombinationen ab 6 und mehr Achsen, weil dies auch im Containerverkehr von und zu Seehäfen grds. zugelassen wird und bei mehr als 5 Achsen die Achslastverteilung bei GST dann ohnehin günstiger wird.

V. Primat der alternativen Verkehrsträger Schiene und BiSchi

Die alternativen Verkehrsträger, insbesondere Binnenwasserstraßen sollen in VEMAGS eingebunden werden, weil die Kombination Verkehr Straße/Schiene bzw. Straße/BiSchi in vielen Fällen im Hauptlauf von GST als alternativer Verkehrsträger in Betracht komme. Das wird seit 5 Jahren schon diskutiert. Schon am 01.12.2019 hat die Bundesanstalt für Wasserbau über HENRY (Hydraulic Engineering Repository) ihren Schlussbericht veröffentlicht. Danach sei aber für eine Verlagerung von GST auf die Wasserstraße auch ein wesentlicher Beitrag von der Binnenhafenwirtschaft notwendig (<https://henry.baw.de/bitstream/handle/>schlu...).

Am 16.12.2020 veröffentlichte das SPC = ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC), dass finanzielle Anreize für die



am GST Beteiligten zur Verlagerung von GST auf die Wasserstraße und Schiene notwendig seien (<https://shortseashipping.de> › binnenschiffahrt-erfaehrt-g...)

Am 19.07.2022 veröffentlichte das BMDV den Bericht zum Masterplan über die Verlagerung von Verkehren auf die Wasserstraße. Es besteht daher der politische Wille, den Transport auf der Wasserstraße zu stärken und Güterverkehre auf diesen Verkehrsträger zu verlagern. Die Verlagerung von Verkehren auf die Wasserstraße und das umweltfreundliche Binnenschiff liefert einen Beitrag für die Erreichung von Nachhaltigkeits- und Klimaschutzzielen der Bundesregierung. Die Stärkung des Gesamtsystems aus Häfen und Wasserstraßen soll durch eine bessere Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger in der multimodalen Transportkette erfolgen. Die Verlagerung von GST auf die Wasserstraße ist notwendig, um den Infrastrukturbereich Straße zu entlasten. Die Wasserstraße soll im Genehmigungsverfahren VEMAGS sichtbar werden (<https://bmdv.bund.de> › Anlage › presse › kurzin...)

Am 21.08.2024 schließlich erfolgte die Veröffentlichung des BMDVI von über 160 GST-Umschlagsstellen an den Bundeswasserstraßen und in See- und Binnenhäfen in einem Kartenlayer in ELWIS (<https://bmdv.bund.de> › Shared-Docs › Anlage › s...)

Am 16.10.2024 meldete sich dazu die Dt. Verkehrszeitung mit der Überschrift: „GST: Der Weg über das Wasser bleibt schwierig.“ Gerade

Großraum- und Schwertransporte (GST) bieten sich für eine Verlagerung auf das Binnenschiff an. Insbesondere für überdimensionierte Ladung. (<https://www.dvz.de> › ... › Binnenschiffahrt › Detail).

Einen Tag später stand dort zu lesen: Die Schleusen am Neckar werden nicht verlängert. Kritik an der Entscheidung kam von den Grünen und der Wirtschaft. Nach Absage des Bundes stieg auch das Land bei der Verlängerung der Neckarschleusen aus. Die seit vielen Jahren angestrebte und immer wieder eingeforderte Sanierung und Verlängerung der Schleusen am Neckar war damit vom Tisch. Der BDB bedauert den Stopp der Neckarschleusen-Verlängerung (<https://www.dvz.de> › ... › Binnenschiffahrt › Detail).

Großraumtransporte gehören aufs Wasser – so dennoch Binnenschiffahrt-Online. Das mag gut und gerne so sein, allerdings wird das, was derzeit auf Binnenwasserstraßen und Schiene befördert werden kann, auch im gebrochenen Verkehr dort schon sehr lange befördert, weil das Primat der alternativen Verkehrsträger schon seit 1989 gilt. Allerdings sind die Hälfte der Schleusen in der Binnenschiffahrt nicht betriebsfähig. Der Schlussbericht des BMDV vom 16.12.2020 auf der Grundlage eines Gutachtens des Bundesamtes für Straßenwesen zur Verlagerung von Großraum- und Schwertransporten auf Schiene und Wasserstraßen bringt uns daher auch nicht viel weiter, obwohl das die Pressestelle des BMDV noch am 19.07.2022 ver-

kündet hat, dass die Verlagerung von GST z.B. auf die Wasserstraße notwendig sei, um den Infrastrukturbereich Straße zu entlasten. Dabei haben wir im Winter u.U. Eiswasser, im Frühjahr regelmäßig Hochwasser und im Sommer mitunter gar kein Wasser oder wegen Dauerregens wie in diesem Jahr viel zu viel davon. Die Schiene ist für viele dieser Transporte durch vorgegebene Tunnelprofile, feste Kurvenradien, erhöhte Bahnsteigkanten und Elektrifizierung häufig vollständig blockiert.

Dennoch schlägt die Ad-hoc-Kommission vor, die RGST um einen Antragstyp gebrochener Transport in die Überarbeitung für Herbst 2024 mit aufzunehmen und die technische Umsetzung in den VEMAGS-Gremien bis Ende 2024 zu konkretisieren und bis Mitte 2025 programmtechnisch umzusetzen.

VI. Flexibilisierung der Negativtoleranzen aus der VwV-Novelle v. 15.01.2021

Zur Vereinfachung der Erlaubnis- und Genehmigungsverfahren schlägt die Ad-hoc-Kommission außerdem die Flexibilisierung der Toleranzen für die Unterschreitung von genehmigten Maßen und Massen vor, obwohl diese sog. Negativtoleranzen erst am 15.11.2021 im BAnz AT mit der neuen VwV-Novelle zu § 29 Abs. 3 StVO mit den Abweichungen nach unten 5 % vom Ladungsgewicht bei Achslasten und zGM und 15 cm bei den Abmessungen

veröffentlicht wurde. Ich habe mich dazu mit Sonderdruck des Schwertransportmagazins 102 anlässlich der Schwerlasttagung in Hohenroda im Okt. 2021 deutlich geäußert, mit dem Titel „Eine Katastrophe für das Großraum- und Schwertransportgewerbe“ und ferner hierzu in der Reihe „Schikanen über Schikanen im Großraum- und Schwertransportgewerbe“ – Teil 2, STM 114/2023, „Überladen – Unterladen – Abladen“ geäußert sowie gemeinsam mit Dr. Adolf Rebler in, TranspR 2023, S. 361 ff veröffentlicht. Das Echo ist offenbar angekommen. Die Ad-hoc-Kommission schreibt dazu, dass ein Regelungsvorschlag vom BMDV unter Einbindung von Vertretern verschiedener Länder und der Fachverbände erarbeitet worden sei, der mit Sensitivitätsberechnungen und der Frage unterlegt ist, in welchen Bereichen mit sog. Auflagensprüngen bei besonders einschneidenden Auflagen zu rechnen sei, und schlägt hierzu vor, mit Umsetzung in den RGST und in VEMAGS bis Anfang 2025 eine Regelung zu finden, bis zu welchem Bereich die Abmessungen und Gewichte sowie die Achslasten unterschritten werden dürfen. Denn bisher hat offenbar niemand bemerkt, dass Verwaltungsvorschriften ausschließlich die Behörden binden, für den den Transport durchführenden Unternehmer aber der Bescheidinhalt maßgebend ist. Dort finden sich die zulässigen Negativabweichungen aber regelmäßig nicht und sind damit unbeachtlich. Im Übrigen ist für den halbwegs begabten Juristen nur schwer nachvollziehbar, wie ein kürzerer, leichterer und schmalerer Transport die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs i.S.v. v § 6 Abs.1, S. 1 StVG mehr beeinträchtigen können soll, als ein größerer, längerer, breitere und schwerer Bruder. Bislang galt hier der Grundsatz „maius-minus-continet“ – außer beim Radstand – wie überall im Verwaltungsrecht.

VII. Mehrfachverwendung von BEM-ING 3 Statiken und Brückenberechnungen

Schließlich schlägt die Ad-hoc-Kommission die Wiederverwendbarkeit individueller Statik-Nachberechnungen und die Bereitstellung von Daten für die Fahrwegeplanung der Antragsteller vor. Auch hierzu habe ich bereits im Kranmagazin Nr. 153, 2023, S. 1 ff unter dem Titel BEM-ING 3, RIBS, Flips und Chips berichtet, weil nicht einsehbar ist, dass immer wieder neuen Brückenberechnungen und Statiken bei gleichen oder annähernd gleichen Transporten unterschiedlicher Antragsteller eingeholt werden müssen. Daran verdienen nur die Ingenieurbüros, die ihrerseits nur Copy and Paste vornehmen. Den Antragstellern ist damit nicht geholfen und die Brücken spüren nichts davon, wenn sie tagesin tagaus neu nachberechnet werden müssen. Die Ad-hoc-Gruppe kann sich hierzu gut vorstellen, dass einmal bewil-

ligte Fahrwege in anonymisierter Form mit den Parametern der jeweiligen GST (Gesamtmasse, Achslasten, Radstand, Abmessungen usw.) in einer gemeinsam genutzten Datenbank bereitgestellt werden (OKSTRA lässt grüßen). Das BMDV soll bis Ende dieses Jahres daher unter näherer Betrachtung der immaterialgüterrechtlichen Fragen prüfen, wie eine Wiederverwendung bereits vorliegender privater Straßen-Nachberechnungen erleichtert werden kann und insbesondere unter näherer Betrachtung der datenschutzrechtlichen wie sicherheitspolitischen Aspekte eine anonymisierte Veröffentlichung von bewilligten Fahrtwegen möglich ist. Was der Datenschutz allerdings mit anonymisierten Brückendaten auf bewilligten Fahrtwegen zu tun hat, erschließt sich mir auf den ersten Blick nicht. Aber Justitia ist ja bekanntlich auch blind.

VIII. Mitnahme von teilbarer Ladung auf Leerfahrten vom und zum GST

Schließlich schlägt die Ad-hoc-Kommission auf S. 11 des Schlussberichts vor, die Mitnahme von teilbarer Ladungen bis zu 40 t und unter Einhaltung von § 34 StVZO bei Leerfahrten von GST zu ermöglichen und in eine Rdnr. 90a in die VwV zu § 29 Abs. 3 StVO bis Herbst 2024 einzufügen. Offenbar übersieht die Ad-hoc-Gruppe dabei, dass dies nicht nur Stand der Rspr. ist, sondern bereits seit 1989 in der Ziff. III. Rdnr. 83/84 bereits enthalten ist, wonach eine Erlaubnis nach § 29 Absatz 3 nicht erforderlich ist:

Rdnr. 83 wenn eine konstruktiv vorgesehene Verlängerung oder Verbreiterung des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination (z. B. durch Ausziehen der Ladefläche oder Ausklappen oder Anstecken von Konsolen) nicht oder nur teilweise erfolgt und das Fahrzeug in diesem Zustand den Bestimmungen des § 32 StVZO entspricht oder

84 bei einem Fahrzeug, dessen Zulassung wegen der Überschreitung zulässiger Achslasten und Gesamtmassen einer Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO bedarf, im Verkehr dann aber die tatsächliche Gesamtmasse und die tatsächlichen Achslasten die in § 34 StVZO festgelegten Grenzen nicht überschreitet.

Insofern hat die neue Rdnr. 90 a nur noch klarstellende Funktion und wäre an sich verzichtbar.

IX. Der digitale Beifahrer (eBeifahrer)

Kommen wird aber sinnvollerweise und flächendeckend in Gesamtdeutschland der digitale Beifahrer, also ein EDV-Tools, das zusammen mit dem GPS-System im Fahrzeug den menschlichen Beifahrer in bis zu 13 Landessprachen ersetzen kann, seit 8 Jahren bekannt

und bewährt als ERNA. Ich habe damals gesagt: „Erna kommt und, wenn sie sagt, sie kommt, kommt sie prompt“. Gedauert hat es dann fast ein Jahrzehnt. Nachdem sich der digitale Beifahrer, wie er jetzt genannt wird, in Corona-Zeiten in Bayern im Versuch ab 2021 bestens bewährt hat, wurde er im Sommer 2023 in Bayern, Berlin, NRW, Brandenburg, Saarland, Baden-Württemberg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Rheinland-Pfalz, Hessen, Schleswig-Holstein und auf allen Autobahnen sofort als e-Beifahrer und somit als Alternative zur Auflage 21 RGST akzeptiert. Die Ad-hoc-Kommission schlägt in Ihrem Abschlussbericht dazu vor, den digitalen Beifahrer und die in der BAST-Studie erarbeiteten Systemanforderungen durch das BMDV in Abstimmung mit allen Bundesländern bis Anfang 2025 in die neuen RGST aufzunehmen sowie die VEMAGS Bescheide hierzu in maschinenlesbarer Form bis Mitte 2025 zur Verfügung zu stellen, sodass ein Import der Auflagen in den digitalen Beifahrer ermöglicht wird und bislang erforderliche, gesonderte Übertragungsvorgänge entfallen können.

X. BF 4 Begleitung polizei- ersetzend

Kommen wird auch der sog. beliehene Transportbegleiter als Verwaltungshelfer mit polizei- ersetzender Befugnis, den ich in Österreich zusammen mit der WKO, Alfons Fellner aus der Steiermark, und dem Innenministerium in Wien dort schon vor 17 Jahren als vereidigten Transportbegleiter mit Blaulicht im Führungsfahrzeug umsetzen konnte und der auch in Bayern in einem Versuch seit dem 25.01.2017 durch Innenminister Herrmann eingeführt und wissenschaftlich begleitet wurde. Bei uns hat es fast 2 Jahrzehnte gedauert, bis am 16.06.2023 die Straßentransportbegleit-Verordnung im Bundesrat Drucksache 132/23 durch gewunken und am 28.08.2023 BGBl. 2023 I Nr. 236 veröffentlicht sowie ab 07.09.2023 gültig wurde. Allein der Kampf um 's Blaulicht dauerte 5 Jahre und ging verloren. Wir fahren nach wie vor mit Gelblight, wie jeder Abschleppwagen, jedes Müllfahrzeug und jeder Schneepflug oder Mähdrescher auch. Und, wem sag' ich es, die Ausbildung der beliebten BF 4-Fahrer war außer in Bayern, wo auch seit 25.01.2017 der Versuch erfolgreich lief, in keinem anderen Bundesland geregelt. Bei den Landesbetrieben Straßenwesen in Brandenburg ist die Grundqualifikation für die Begleitung von Großraum- und Schwertransporten Stufe BF4 durch Verwaltungshelfer*innen einer Straßenverkehrsbehörde inzwischen auch umgesetzt. (<https://www.lsb.brandenburg.de/sixcms/media.php/9/Grundqualifikation%20BF4%20Stand%202001.pdf>). In anderen Bundesländern soll das nun nachgeholt werden. Die Ad-hoc-Kommission schlägt dazu vor, die StraßentransportBegleitV (StTbV), die seit 07.09.2023 in

Kraft getreten ist, und die Beileihung privater Transportbegleiter mit Befugnis zur Gewährleistung der sicheren und geordneten Durchführung von GST vor Ort zu regeln, rasch umzusetzen. Es sollen jeweilige Länderregelungen für die Beileihung von Tarnsportbegleitern sowie zu deren Ausbildung bis Anfang 2025 erlassen werden und die Gebührentatbestände zur StTbV in die GebOST durch das BMDV auf Grundlage eines Ländervorschlags bis Anfang 2025 aufgenommen werden. Ich habe hierzu bereits nach Eröffnung des Versuchs in Bayern im Schwertransportmagazin 73/2017, S. 66 ff unter dem Titel: „Der lange Weg zum BF-4 Begleitfahrzeuge“ Polizeiersetzende Sicherung von Großraum- und Schwertransporten veröffentlicht, nichts ahnend, dass es nochmals 8 Jahre bis zur endgültigen Umsetzung dauern würde.

XI. Begleiteter Transportverband

Die Ad-hoc-Gruppe schlägt auch die erneute Ermöglichung von Konvoifahrten bei der Durchführung von GST vor. Im Auflagenkatalog der RGST 2013 sind 2 Auflagen zur Konvoifahrt (Nr. 5 und Nr. 69) enthalten. Im VEMAGS Verfahren war auch bis vor einiger Zeit eine entsprechende Option bei der Antragstellung im Antragsformular sogar unter der Bezeichnung „Konvoifahrt“ enthalten.

Mangels einer Regelung der sog. Konvoifahrt in der VwV-StVO ist diese Option in VEMAGS jedoch zwischenzeitlich entfallen, weil es den Konvoi auch in der StVO so nicht gibt. Die Entscheidung fiel am 20. November 2023 in Neumarkt in der Oberpfalz:

Die Rahmenbedingungen für das bayerische Pilotprojekt zur Einführung des „Geschlossenen Transportverbandes“ wurden unter der Leitung von Hartmut Sauer, Regierung von Mittelfranken und Landesbeauftragter VEMAGS gemeinsam mit Vertreterinnen und Vertretern der Verwaltung, Polizei, Bundeswehr sowie einem beteiligten Unternehmen vereinbart.

In der Vergangenheit war es unter dem umgangssprachlich genannten „Konvoi“ möglich, mit mehreren Fahrzeugen des Großraum- und Schwertransportes (GST) in Kolonne zu fahren. Diese Möglichkeit wurde aus verschiedenen Gründen abgeschafft. In Bayern hat man sich darauf verständigt, dass eine Fahrt im sog. „Geschlossenen Transportverband“ unter Beachtung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sowie dem Schutz der Ingenieurbauwerke wieder ermöglicht werden soll.

Nach § 27 StVO genießt ein Fahrzeugverband das sog. Kolonnenvorrecht. Das bedeutet, dass z.B. die Fahrzeugkolonne geschlossen über eine Kreuzung fahren und ggf. sogar das Rotlicht missachten darf. Allerdings liegt ein Fahrzeugverband erst bei mindestens drei baugleichen Fahrzeugen vor. In der Praxis führt daher die Begleitung von zwei Schwertrans-

porten immer wieder zu Schwierigkeiten, wenn der erste Schwertransport oder auch das zweite Schwertransportfahrzeug bereits die Kreuzung überquert haben und die Ampel dann auf Rot springt. Folgt das Begleitfahrzeug zur Absicherung der Schwertransport-Konvoi-Konstellation bei Rot, um rückwärtig die Absicherung des Großraum- und Schwertransportes nicht aufzugeben, kommt es regelmäßig zu Ermittlungsverfahren wegen Rotlichtverstößen. Es ist daher zu prüfen, ob das Kolonnenvorrecht auch auf begleitete Großraum- und Schwertransportfahrzeuge ausgedehnt werden kann und dabei bereits zwei bauartgleiche Fahrzeuge im Konvoi genügen.

In Bayern im Versuch ist seit Sommer diesen Jahres außerdem auch der sog. begleitete Transportverband in Anlehnung an § 27 StVO und die dort geregelten Militärtransportkolonnen im geschlossenen Fahrzeugverband, sogar mit Kolonnenvorrecht Realität geworden. Dr. Adolf Rebler von der Regierung der Oberpfalz und ich hatten das gemeinsam veröffentlicht und daran erinnert, dass der Konvoi abgeschafft wurde, weil es ihn in der deutschen StVO nie gab. Das Bay StaMil, Abt I C 4, hat das sofort aufgenommen und den Versuch angeordnet.

Auch die Ad-hoc-Kommission hat das ebenfalls sofort aufgenommen und schlägt die konkrete Erarbeitung von Regelungsvorschlägen zu Konvoifahrten durch das BMDV unter Einbeziehung der Länder und unter Beachtung der Folgefragen bis Herbst 2024 vor. Das wäre jetzt. In Bayern fahren begleitete Transportverbände aus bis zu drei bauartgleichen Großraum- und Schwertransporten z.B. für den Transport von Rotorblättern in der Windkraft. Dabei muss der Transportverband natürlich definiert und kenntlich gemacht sein, weil das bloße Fahren mehrerer Fahrzeuge hintereinander im Konvoi auf öffentlicher Straße noch keinen Verband i.S.v. § 27 StVO darstellt (vgl. KG Berlin, Beschl. v. 27.08.2020, Az. 3 Ws (B) 175/20) ist.

XII. Holistische, selbstlernende Datenbank für GST Traum für die Zukunft

Was mir aber ein besonderes Anliegen ist, ist die Schaffung einer holistischen und selbstlernenden Straßendatenbank, die die Brückenbestandsdaten und Straßenmöblierung aus dem OKSTRA-System mit unseren 3D-Route-Scanning-Daten und VEMAGS verbindet: OKSTRA ist der Objektkatalog für das Straßen- und Verkehrswesen. Damit besteht in Deutschland beginnend mit dem 1. OKSTRA-Symposium bereits im Jahre 2000 zum ersten Mal ein umfassender Standard, der die IT-technische Beschreibung von Objekten im Bereich des Straßen- und Verkehrswesens in der Bundesrepublik Deutschland vereinheitlicht.

Der OKSTRA soll gewährleisten, dass alle Informationen zwischen den verschiedenen, in der Straßenbau- und Verkehrsverwaltung des Bundes und der Länder eingesetzten Informations- und Datenbestände vereinheitlicht werden.

Die Weiterentwicklung und Pflege des OKSTRA liegt bei der OKSTRA-Pflegestelle, die in administrativer Hinsicht von einer Bund-Länder-Projektgruppe (der PG OKSTRA) beaufsichtigt wird. Die erste Version des OKSTRA wurde am 15. Oktober 1999 verabschiedet. Bereits am 15. Mai 2000 führte das damalige Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen OKSTRA für den Bereich der Bundesfernstraßen ein.

Warum diese Daten in VEMAGS nicht genutzt werden ist unerfindlich. Ebenso die Tatsache, dass die Bundeswehrhochschule in Neubiberg bei München bereits im Jahre 2000 das erste 3D-Route-Scanning-Fahrzeug für die Militärtransporte testweise eingeführt hat. Private Anbieter wie 3D Mapping Solutions in Holzkirchen bei München, die 3D-Route-Scan GmbH in Hamburg, oder die Sommer GmbH & Co. KG in Hörstel-Dreierwalde sowie Intellyroad oder Intellypath bieten das Erfassen der Straßen einschl. Brückendurchfahrtshöhen, Straßenverkehrszeichen, Straßenmöblierung einschl. Bepflanzungen, Neigungen und Steigungen. Daimler nutzt das Drivepilot-System 95 in Level 3 mit Radar, Lidar (Laserscannern) und Stereokameras erfolgreich zum autonomen Fahren. Die Technik ist also bekannt und verlässlich. 3D-Route-Scanning ist nun seit ¼ Jahrhundert in Benutzung. Dr. Gräfe von 3D-Mapping Solutions hat längst das Autobahnnetz in Österreich für die ASFINAG und für Autovias in Spanien, sowie Highways in Kalifornien mit Leica-Lasern abgescannt. Auf dieser Datenbasis sind unschwer Schlepplkurvenberechnungen, Höhenprofile usw. in Echtdaten darstellbar und damit jeder Schwertransport virtuell planbar.

Der Objektkatalog für das Straßen- und Verkehrswesen wurde inzwischen auch für kommunale Straßendaten realisiert. Mit diesem bei der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) entwickelten Entwurf eines Standards für kommunale Straßennetze „OKSTRA-kommunal“ auf XML-Basis wird der Datenaustausch untereinander und mit anderen Systemen ermöglicht und bietet für das Detailnetz eine entsprechende Schnittstelle.

OKSTRA ist vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung als bundesweiter Standard eingeführt und ist inzwischen auch 25 Jahre alt.

Die Ad-hoc-Kommission hat eine im Okt. 2024 Neukonzeptionierung des VEMAGS-Kartentools mit der Möglichkeit der Einspeisung von Routendaten aus Drittsystemen angekündigt. Derzeit werden nur ca. 15 bis 20 % der Fahrtrouten digital über ein VEMAGS-Fahrmensmodul bereitgestellte Karte (PRE-INS)



beantragt. Dieser vorgehaltene Kartenlayer basiert auf einer kommerziellen und für den Güterkraftverkehr vorgeprüften Karte, die derzeit neu konzeptioniert wird. Dabei werden Anregungen der Unternehmen und Verbände aus der VEMAGS-Dialogtour nach Möglichkeit berücksichtigt. Die Ad-hoc-Gruppe schlägt dazu vor, die Neukonzeption des VEMAGS-Kartentools (PRE-INS) einschl., der Möglichkeit der Einspeisung von Routendaten aus Drittsystemen und die programm-technische Umsetzung bis Mitte 2025 zu finalisieren.

Prof. Dr. Ing. Alfred Ulrich vom Kölner Labor für Baumaschinen an der TU Köln hat mit Pressemitteilung vom 17.10.2024, Nr. 38/2024, dazu veröffentlicht, dass eine effiziente Planung und Modellierung von Großraum- und Schwertransporten durch 3D Route Scanning einschließlich Schleppkurvenberechnung digital abzubilden und durch ein neuartiges Navigationssystem mit sog. Augmented-Reality-Darstellung, also einer erweiterten Realität“ (AR) durch das Zusammenspiel von digitalem und analogem Leben, darzustellen, unschwer möglich ist. Das Vorgaben „Großraum- und Schwertransport 4.0 – eine optimierte digitale Planung, Genehmigung und Durchführung von Großraum- und Schwertransporten (GST 4.=) war von Juli 2020 bis Dez. 2023 mit Unterstützung des BMDVI und der Forschungsinitiative mFund, der das Projekt mit rd. 850t€ unterstützt

hat, am Kölner Labor für Baumaschinen der TU Köln 2 1/2“ Jahre lang untersucht worden, mit besten Ergebnissen, wie Mitte Okt. diesen Jahres veröffentlicht.

Jetzt geht es um die rasche Umsetzung und die Zusammenführung der unterschiedlichen Daten aus OKSTRA, B.I.S. bzw. MIA, 3D-Route-Scanning usw..

Warum es in dieser langen Zeit nicht gelingt, auf Basis der vorhandenen Daten ein gemeinsames Tool zur Streckenerkundung und Streckenprüfung zusammen mit dem Baustelleninformationssystem des Bundes (B.I.S.) bzw. MIA auf die Beine zu stellen, um die Geeignetheit der Strecken, die Auflagen und Bedingungen sowie weitere Nebenbestimmungen und die Durchführbarkeit bestimmter Großraum- und Schwertransport auf bestimmten gebundenen Fahrtwege zur analysieren und in Echtzeit und mit Echt Daten zu überprüfen, ist mir gelinde gesprochen ein Rätsel.

Insofern schließe ich ab mit dem Zitat von Johann Wolfgang von Goethe: **„Die Botschaft hört´ ich wohl, allein mir fehlt der Glaube!“ obwohl ich aus Altötting komme!!!**

Mir fehlt der Glaube, dass das in absehbarer Zeit noch etwas wird mit der Entbürokratisierung und Digitalisierung in Deutschland und insbesondere mit einem Schwerlasttool, das jenseits von GST.Autobahn die o. gen. Möglichkeiten nutzt. Mit FIDULINK können Sie in Litauen

jedes Auto elektronisch zulassen. In Deutschland müssen Sie sich anstellen, eine Nummer ziehen, wie früher beim Zahnarzt und dann erst einmal auf die Zuteilung der Kennzeichen warten, diese beim Schilderdienst irgendwo abholen, obwohl es längst selbstklebende Schilder aus Kunststoff gibt, dann die Versicherungsbescheinigung vorlegen, zur Kasse der Zulassungsstelle laufen und in bar bezahlen, obwohl auch VISA, Klarna und Paypal längst als elektronische Zahlungsdienste funktionieren.

VEMAGS funktioniert auch nach über 30 Jahren nicht zufriedenstellend und ist m.E. vollständig überholt.

„In neuen Schuhen läuft sich´s gut und so wird ein Schuh draus.“ Bedeutung: Wenn man seinem Gegenüber deuten möchte, dass er eine Sache von der falschen Seite her angefangen bzw. die Sache falsch herum angepackt hat, dann ist das der richtige Spruch dazu.

Was in jedem Fall sofort umgesetzt wurde war die Vorverlagerung des sog. Nachtfahrgebots von 22.00 Uhr auf 20.00 Uhr und die entsprechende Umsetzung der Fahraufgaben in den RGST 2025, womit sich wieder einmal das Gedicht von Heinrich Heine bewahrheitet: **„Denk ich an Deutschland in der Nacht, bin ich um den Schlaf gebracht!“**