

Sonderdruck auf unserer Webseite abrufbar

Die Autoren Rechtsanwalt Dr. Rudolf Saller, Altötting und Dr. Adolf Rebler, Regensburg – beide Spezialisten für GST-Transporte und das Genehmigungsverfahren – haben eine ausführliche Zusammenstellung der bürokratischen Hürden und des Ablaufs der GST-Genehmigungen erstellt.

Die ausführliche Schilderung der aktuellen Situation wurde anlässlich eines Besuches von Minister Habeck bei Max Bögl übergeben mit der Forderung die derzeitige chaotische Situation bei der Beantragung von Transportgenehmigungen zu beseitigen.

Da der Umfang dieser Abhandlung den Rahmen eines Abdruckes im SCHWERTRANSPORTMAGAZIN sprengen würde, können Sie diesen als PDF von unserer **Webseite www.kmverlag.de** kostenlos downloaden. Machen Sie Gebrauch davon!

Über die Autoren

Dr. Rudolf Saller: geb. am 09.01.1963 in Altötting. Studium der Rechtswissenschaft an den Universitäten in Regensburg und Passau. 2. Juristisches Examen 1992; seit 1995 als niedergelassener Rechtsanwalt tätig. Fachanwalt für Steuerrecht sowie Transport- und Speditionsrecht; seit 1994 u.a. Mitglied im Versicherungs- und Rechtsausschuss der Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK) e.V.; seit 2004 auch Mitglied im Rechtsausschuss des Bundesverbandes Güterverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. und seit 2017 Mitglied im Lenkungskreis Turmdrehkrane beim Verband der Baubranche, Umwelt- und Maschinentchnik e. V. (VDBUM) in Stuhl.



Adolf Rebler: Regierungsdirektor Dr. jur. Adolf Rebler (*18.02.1962) ist Leiter der Stabsstelle Energiewirtschaft und Stv. Leiter des Sachgebietes, Straßenverkehr, Personenbeförderung, Gewerbe bei der Regierung der Oberpfalz in Regensburg. Er ist Autor zahlreicher verkehrs- und verwaltungsrechtlicher Beiträge und Mitautor von Büchern über Straßenverkehrsrecht, die Zulassung von Großraum- und Schwertransporten und straßenverkehrsrechtlichen Immissionsschutz.



Sonderdruck aus SCHWERTRANSPORTMAGAZIN 110, März 2023:

Bürokratische Hürden bei der Genehmigung von Großraum- und Schwertransporten (GST) – Ein Hindernis für die Energiewende?

Autoren: Rechtsanwalt Dr. Rudolf Saller, Altötting und Dr. Adolf Rebler, Regensburg

A. Allgemeines

1. Einführung in die Problematik

Hört man sich um in der Wirtschaft, scheint Vieles falsch zu laufen im Bereich der Großraum- und Schwertransporte (GST).

Als Beleg dafür mag folgender Bericht in der Deutschen Verkehrs-Zeitung vom 11.10.2022¹ angeführt werden: Der Geschäftsführer von Universal Transport, Herr Holger Dechant, wird darin mit folgenden Worten zitiert: „Man muss aufpassen, dass man die Logistik nicht vergisst. ... Bundeswirtschaftsminister Robert Habeck wird den Klimawandel nicht hinbekommen“. Die Logistik sei gefragt, weil mit den ehrgeizigen Ausbauzielen viele GST von Rotorblättern oder Turmteilen notwendig seien. Als Problem wird die lange Verfahrensdauer identifiziert, die sich ergibt, bis die verkehrsrechtlichen Genehmigungen vorliegen. Der Bericht führt eine Aussage von Herrn Olaf Beckedorf, den Vorstandsvorsitzenden von BigMove AG, einem europaweiten Netzwerk für Schwergutlogistik, an. Danach liege die Bearbeitungszeit (für den Erhalt einer Erlaubnis nach § 29 StVO) bei drei bis vier Wochen, bei Windenergieanlagen belaufe sich die Zeit bis die Erlaubnis vorliege, z. T. auf 12 Wochen. Ein wesentlicher Grund sei für ihn die Autobahn GmbH, die am 1. Januar 2021 an den Start gegangen sei. Seitdem habe sich die Zusammenarbeit mit den Genehmigungsstellen immer mehr verschlechtert. Laut Beckedorf fehlen Ansprechpartner, Sachbearbeiter kennen sich häufig nicht mit GST aus, es gibt mehr Auflagen, so dass zusätzliche Begleitfahrzeuge mitfahren müssen. Laut dem Bericht habe der Verband der Deutschen Maschinen- und Anlagenbauer (VDMA) errechnet, dass bei einem Transport von Windenergieanlagen rund 40 bis 50 Fahrzeuge benötigt werden. Die Zahl der Anträge belaufe sich auf 150. Auch die Zahl der beteiligten Behörden sei beachtlich.

Ein ähnliches Bild zeichnet die Zeitschrift „Markt und Mittelstand“ im Bericht „Windkraft kommt nicht um die Kurve“ vom 06.07.2022²: „60 bis 80 Einzeltransporte sind notwendig, bis ein Windrad aufgebaut und zum Laufen gebracht werden kann. Die meisten Lieferungen davon sind Schwertransporte, die von Bund, Ländern und den Kommunen, die an der Strecke liegen, einzeln genehmigt werden müssen. Jede einzelne Genehmigung besteht aus einem Aktenordner mit bis zu 200 Seiten, auf denen der Weg, den der Transport nehmen muss, Zentimeter genau beschrieben wird. Dabei widersprechen sich die Bestimmungen in den unterschiedlichen Ländern und Kommunen. Von „Bürokratie-Irrsinn“, der die Energiewende entscheidend behindert, spricht inzwischen Helmut Schgeiner Vorstandssprecher der Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK). Die durchschnittliche Genehmigungsdauer für eine Windkraftanlage hat sich nach Angaben des Verbands inzwischen von ein auf drei Jahre erhöht, was die Ausbaupläne der Bundesregierung empfindlich ins Wanken bringt.“

Der Bericht weiter: „Weil die Genehmigungen immer länger brauchen, reichen Transportunternehmer ihre Anträge immer früher pro forma ein. Am Ende ziehen sie dann wie aus einem Kartenstapel den passenden heraus und benutzen nur ihn für einen Transport, während die Verwaltung zahlreiche weitere Anträge völlig zweckfrei geprüft hat. Die Zahl der beantragten Genehmigungen für Schwertransporte auf deutschen Straßen ist deswegen auf etwa eine Million im Jahr gewachsen. Der Flut wird keiner mehr Herr.“

Im Folgenden sollen – nach einer grundsätzlichen Darstellung des Genehmigungsregimes – einige Probleme herausgegriffen werden, die bei der Genehmigung von GST (generell) bestehen.

¹ DVZ v. 11.10.2022: GST-Es knirscht an allen Ecken und Enden (<https://www.dvz.de/rubriken/logistik/schwergut/detail/news/gst-es-knirscht-an-allen-ecken-und-enden.html>)

² <https://www.marktundmittelstand.de/technologie/windkraft-kommt-nicht-um-die-kurve-1302561/>

Laden Sie sich den Sonderdruck unter www.kmverlag.de herunter.