

In Kürze

Die Große Koalition will 2021 die Genehmigungspraxis für Großraum- und Schwertransporte vereinheitlichen. Statt der versprochenen Beschleunigung und Verbesserungen fürchten Wirtschaftsvertreter, dass diese bald noch mehr Zeit und Geld kostet. Sie fordern, die jüngste StVO-Reform anzupassen.

StVO soll Antrags-Tourismus stoppen

Schneller, besser, fairer: Das verspricht der Bund ab 2021 in puncto Genehmigungspraxis für Großraum- und Schwertransporte. Doch Wirtschaftsvertreter warnen vor einem bürokratischen Kollaps.



In Zukunft könnten deutsche Landratsämter, die bislang mit Sondertransporten kaum zu tun hatten, überlastet werden

Martin Schütt/dpa/picture-alliance



Die Ende April in Kraft getretene Reform der Straßenverkehrsordnung (StVO) soll die Erlaubnis- und Genehmigungspraxis für Großraum- und Schwertransporte vereinheitlichen. Für die darauf spezialisierten Unternehmen wird es ab 2021 somit voraussichtlich vereinzelt teurer und komplizierter, ihre Aufträge schnell abzuarbeiten. Erlaubnisse und Ausnahmegenehmigungen sollen dann nämlich nur noch Behörden ausstellen dürfen, in deren Bezirk der Transport beginnt oder endet.

Bislang kann ein Antragsteller sowohl am Sitz seines Unternehmens, einer Niederlassung, seinem Wohnsitz oder am Startort der

Sondertransporte dafür grünes Licht einholen. Die Änderung der örtlichen Zuständigkeitsregelung soll laut Auskunft des Bundesverkehrsministeriums den Antrags-Tourismus stoppen sowie mehrfache Anfragen bei verschiedenen Behörden verhindern. Denn Betriebe, die Schwer- und Großraumtransporte durchführen, suchen sich oft die Behörde aus, bei der die Bearbeitungszeiten am kürzesten sind und es am günstigsten ist.

Einigen Behörden droht eine Überlastung Wolfgang Draaf, Geschäftsführer der Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK), fürchtet, dass die Neu-

„Die Genehmigungspraxis für Schwer- und Großraumtransporte werden wir beschleunigen und verbessern.“

Auszug aus dem aktuellen Koalitionsvertrag von CDU, CSU und SPD

regelung zu einem bürokratischen Kollaps und massiven Verzögerungen im Genehmigungs- und Erlaubnisverfahren führt. Die Folge sei eine Verschiebung und Zentralisierung der Anträge auf den Ausgangspunkt der Beförderung, die manche Behörden nicht bewältigen könnten, während andere mit viel Fachkenntnis deutlich weniger zu tun hätten. „Davon ausgebremst würden alle Transporte, die ab dem Beladeort genehmigungspflichtig werden“, sagt er. Zunächst müsse das Unternehmen die zuständige Behörde finden und danach hoffen, dass diese sich fachlich auskennt. Engpässe aus infrastrukturellen Gründen befürchtet Draaf zudem bei Großraum- und Schwertransporten, die aus dem EU-Ausland kommen. „Beförderungen aus Österreich, Ungarn, dem Gebiet des ehemaligen Jugoslawien und darüber hinaus müssten alle über das Landratsamt Passau laufen, weil in dessen Bezirk in der Regel der Grenzübergang stattfindet.“

Auch bei der Industrie- und Handelskammer (IHK) Siegen ist man unglücklich mit der jüngsten StVO-Novelle: „Dies wird dazu führen, dass sich viele Genehmigungsbehörden einer Flut von Anträgen ausgesetzt sehen, für die sie personell nicht gerüstet sind“, warnt deren Geschäftsführer Hans-Peter Langer. Er fürchtet ebenfalls, dass es dadurch ab 2021 noch länger dauert. Schon in der Vergangenheit seien Anträge je nach Bundesland zehn Wochen oder mehr bearbeitet worden, was bei einigen Unternehmen zu Konventionalstrafen oder stornierten Aufträgen führte. Dieser Trend werde verstärkt, fürchtet er. Das koste Speditionen sowohl Nerven als auch Geld. Für IHK-Vizepräsident Walter Viegener steht überdies die Wettbewerbsfähigkeit des produzierenden Gewerbes in der Region auf dem Spiel: „Die Sondertransporte sind für die heimischen Apparate- und Behälterbauer, Walzen- und Rohrhersteller und viele andere Betriebe extrem wichtig.“

Die Gebühren werden überall angeglichen

Nicht nur das Prozedere für eine Erlaubnis oder Ausnahmegenehmigung soll für alle Antragsteller ab nächstem Jahr gleich sein,

sondern auch die Gebührenhöhe. Dadurch könnte es für einzelne Unternehmen zwar teurer werden, für die meisten werde es allerdings vor allem transparenter und gerechter, betont BSK-Geschäftsführer Draaf. „Denn bisher kassieren Behörden in einem Bundesland, die nur 20 Kilometer auseinander liegen, mitunter auf der einen Seite 50 Euro und auf der anderen Seite 400 Euro.“ Das führe deutschlandweit betrachtet zu Wettbewerbsverzerrungen.

Im Grundsatz ist die Änderung aus Sicht der IHK Siegen zu begrüßen. Mehr Gebührentransparenz bedeute eine verlässlichere Kostenkalkulation für die Unternehmen, meint deren Geschäftsführer. Allerdings seien die neuen Sätze für die Gebührentatbestände so hoch gewählt, dass sie künftig zu deutlichen Kostensteigerungen führten. „Proberechnungen nach dem Modell zeigen einen Gebührenanstieg von bis zu mehreren Hundert Prozent“, sagt Langer.

In diesem Punkt fordert Vizepräsident Viegener die Politik deswegen zu einer Korrektur der StVO-Reform und der dazugehörigen Gebührentabelle auf. „Die Mehrkosten treffen die Branche in einem Moment, in dem sie alle Kraft benötigt, die Folgen der Corona-Krise zu bewältigen. Angesichts der ohnehin hohen Kosten bei den Schwertransporten muss alles vermieden werden, was die Wettbewerbssituation der betroffenen Unternehmen weiter verschlechtert.“

50 Millionen Euro mehr in der Staatskasse

Die neue StVO-Fassung sieht ab 2021 einen Sockelbetrag von 40 Euro für die Erlaubnis oder Ausnahmegenehmigung von Großraum- und Schwertransporten vor. Die Höchstgebühr soll laut Draaf von aktuell von 767 auf bis zu 1300 Euro steigen. „Das bemisst sich nach sieben Faktoren“, erklärt der BSK-Geschäftsführer. Nur bei besonderen Dimensionen des Transports und einem enorm hohen Arbeitsaufwand für die Behörden müssten Unternehmen mit dem Spitzensatz rechnen.

Die Harmonisierung der Gebührenerhebung wird aus Sicht des Bundesverkehrsministeriums voraussichtlich zu einer enormen Einnahmenerhöhung führen. Pro Jahr

rechnet der Staat dadurch mit rund 50 Millionen Euro mehr als bisher. Denn die durchschnittliche Gebühr steige unter der Annahme eines Standardfalls (Genehmigungszeitraum von drei Monaten, 60 Tonnen Gewicht, acht beteiligte Stellen, eine Strecke und drei Fahrzeuge bzw. Fahrzeugkombinationen ohne erhebliche Maßüberschreitungen) von etwa 150 auf 250 Euro.

Wirtschaft macht Druck auf die Politik

Die BSK und die IHK Siegen drängen nun darauf, dass die geplanten StVO-Neuregelungen noch einmal angepasst werden. „Wir arbeiten derzeit daran, dass über die Länder im Bundesrat eine Änderungsdefinition beantragt wird“, erklärt Draaf. Die Behörden am Sitz des Unternehmens und seine echte Zweigniederlassung sollten weiterhin örtlich für die Anträge zuständig bleiben. Die IHK Siegen versucht Ähnliches, indem sie sich an vier westfälische Bundestagsabgeordnete gewendet hat. Trotz des StVO-Streits zwischen Bund und Ländern bezüglich der neuen Raser-Regeln sind derzeit die Erfolgsaussichten ungewiss. **ag ■■■**

**VR
plus**

Download

Ausfüllhilfe zum neuen Vermags-Antrags-Release im PDF-Format

Am 20. Juni ist das neue Antrags-Release für das zentrale Portal zur Online-Abwicklung des Erlaubnis- und Genehmigungsverfahrens für Großraum- und Schwertransporte (Vemags) aufgespielt worden. Auf unserem Profiportal VR plus finden Abonnenten eine bebilderte Kurzanleitung, die ihnen Schritt für Schritt beim korrekten Ausfüllen dieses Formulars hilft. **ag**

www.verkehrsrundschau-plus.de