

Christoph Schmidt
Referat StV 12
Bundesministerium für Digitales und Verkehr
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn

NUR per E-Mail

04. September 2025

Anhörung zum Entwurf der überarbeiteten Richtlinie für Großraum- und Schwertransporte (RGST 2024)

Sehr geehrter Herr Schmidt,

wir bedanken uns für die Anfrage zur weiteren schriftlichen Stellungnahme zum Entwurf der überarbeiteten Richtlinie für Großraum- und Schwertransporte (RGST).

Bevor wir zum Inhalt des Entwurfs Stellung nehmen, möchten wir hervorheben, dass uns bei der Durchsicht der überarbeiteten Fassung des Entwurfs aufgefallen ist, dass einige unserer Änderungsvorschläge darin Niederschlag gefunden haben. Dies begrüßen wir sehr und bedanken uns herzlich für die bisherige konstruktive Zusammenarbeit.

Gerne nehmen wir nun zum überarbeiteten Entwurf der RGST wie folgt Stellung:

Zu 1. Hinweise zur Antragstellung und zum Verfahren

1.: Seite 2, Ziffer 1.2 Hinweise zur Antragstellung

Inhalt:

„Eine schriftliche Antragsstellung ist hilfsweise möglich und nur mit dem Formular nach Abschnitt 2.1 zulässig. Für eine schriftliche Antragstellung können nach der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt) höhere Gebühren anfallen.“

Kommentar/Änderungsvorschlag:

Da die RGST eine Arbeitsgrundlage für die Verwaltung ist, halten wir es für zielführend, den für GST einschlägigen Gebührentatbestand wie folgt zu konkretisieren, damit das Verwaltungspersonal darüber informiert wird, welcher der einschlägige Gebührentatbestand ist:

„Eine schriftliche Antragsstellung ist hilfsweise möglich und nur mit dem Formular nach Abschnitt 2.1 zulässig. Für eine schriftliche Antragstellung können nach der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt) höhere Gebühren gemäß dem Anhang zu Gebühren-Nummer 263.1.1 Nr. 2 lit. g) aa) anfallen.“

Andernfalls kann die zitierte Regelung gestrichen werden, da die GebOSt ohnehin anzuwenden ist.

2.: Seite 3, Ziffer 1.3.4 Zu 4. Ladung

Inhalt:

„Bei Transporten mit einer Gesamtmasse von mehr als 100 t oder Einzelachslasten ab 12 t (ausgenommen Autokrane, selbstfahrende Arbeitsmaschinen, Eichfahrzeuge und andere Fahrzeuge jeweils ohne Ladung) ist dem Antrag eine Bescheinigung über die Abmessungen und über das Gewicht der Ladung beizufügen.“

Kommentar/Änderungsvorschlag:

Wir bitten hier um Erläuterung, welche Art von Bescheinigung über die Abmessungen und über das Gewicht der Ladung dem Antrag beizufügen ist.

Sofern damit noch einmal die Angaben, die ohne im Antrag angegeben werden müssen, festgehalten werden, schlagen wir vor, diese Passus zum Zwecke der Entbürokratisierung zu streichen.

3.: Seite 3, Ziffer 1.3.5 Zu 5. Fahrzeug

Inhalt:

„Bei Anträgen nach § 29 Abs. 3 StVO können maximal bis zu fünf baugleiche Zugmaschinen und zehn baugleiche Anhänger oder maximal bis zu zehn baugleiche Zugmaschinen und fünf baugleiche Anhänger angegeben werden. Maßgeblich ist die Anzahl der gleichzeitig einsetzbaren Kombinationen. Deren maximale Anzahl darf fünf nicht überschreiten. Als baugleich gelten Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen, deren Maße (Länge, Breite, Höhe), Sichtfeld, Gesamtmassen, Achslasten und Achsabstände sowie Kurvenlaufverhalten übereinstimmen.“

Kommentar/Änderungsvorschlag:

Wir bitten darum, die Begrenzung der maximal zulässigen Fahrzeugkombinationen zu streichen. Stattdessen sollte eine eindeutige Orientierung an der Baugleichheit der Fahrzeuge erfolgen. Baugleich Fahrzeuge bzw. Fahrzeugkombinationen, die hinsichtlich Maße, Sichtfeld, Gesamtmassen, Achslasten, Achsabständen und Kurvenlaufverhalten übereinstimmen gewähren bereits die erforderliche Vergleichbarkeit und Sicherheit. Eine zahlenmäßige Beschränkung benachteiligt insbesondere Unternehmen, die gezielt in baugleich Fahrzeuge investieren und schränkt deren Einsatzmöglichkeiten ohne sachlichen Grund ein.

4. Seite 4, Ziffer 1.3.6 Zu 6. Maße und Massen

Inhalt:

„Es sind die tatsächlichen Maße und Massen sowohl für die erlaubnispflichtigen Leer- als auch für die Lastfahrten anzugeben. Die Werte der hinausragenden Ladung müssen in den Angaben zur Lastfahrt enthalten sein. Bei Überhang nach hinten ist zusätzlich der Abstand von der letzten Achse bis zum Ladungsende anzugeben.“

Kommentar/Änderungsvorschlag:

Ladung ragt ab überschreiten der Abmessung des Fahrzeugs vor. Daher schlagen wir vor, die Regelung unter Ziffer 1.3.6 wie folgt anzupassen:

„Es sind die tatsächlichen Maße und Massen sowohl für die erlaubnispflichtigen Leer- als auch für die Lastfahrten anzugeben. Die Werte der hinausragenden Ladung müssen in den

Angaben zur Lastfahrt enthalten sein. Bei Überhang nach hinten ist zusätzlich der Abstand von der Ladekante bis zum Ladungsende anzugeben.“

5. Seite 4, Ziffer 1.3.7 Zu 7./8. Leerfahrt/Lastfahrt

Inhalt:

„Das Achsbild ist für den erlaubnispflichtigen Transport in der Lastfahrt, der Leerfahrt oder der Last- und Leerfahrt auszufüllen. Es sind die tatsächlichen Werte anzugeben. Geliftete Achsen sind dabei nicht anzugeben.“

Kommentar/Änderungsvorschlag:

Geliftete Achsen sind bei der Anzahl der Achsen und Achslasten nicht anzugeben. Bei der Angabe der Achsabstände müssen diese aber berücksichtigt werden. Wir schlagen daher folgende Änderung vor:

„Das Achsbild ist für den erlaubnispflichtigen Transport in der Lastfahrt, der Leerfahrt oder der Last- und Leerfahrt auszufüllen. Es sind die tatsächlichen Werte anzugeben. Geliftete Achsen sind bei Anzahl der Achsen sowie bei den Achslasten nicht anzugeben. Hingegen müssen sie bei der Angabe der Achsabstände berücksichtigt werden.“

6.: Seite 4, Ziffer 1.3.8 Zu 9. Fahrtweg/Geltungsbereich

Inhalt:

„Die Fahrtwegteilkombinationen Last-Last sowie Last-Last-Last sind nur für selbstfahrende Arbeitsmaschinen oder für Transporte, welche auf allen Fahrtwegteilen dieselbe, vordefinierte Ladung befördern, zulässig.“

Kommentar/Änderungsvorschlag:

a) Wir bitten um Klarstellung, ob unter den Begriff der vordefinierten Ladung von Schaustellern transportierte Karussellteile fallen. Sofern dies noch nicht berücksichtigt wurde, bitten wir darum, Karussellteile entsprechend unter diesen Begriff zu fassen.

b) Zudem wirkt die Aufzählung der Fahrtwegteilkombinationen abschließend, obwohl z.B. die Kombination Leer-Leer-Leer fehlt. Wir schlagen daher vor diese Kombination in die Auflistung aufzunehmen oder folgende Änderung vorzunehmen, um klarzustellen, dass die Auflistung nicht abschließend ist:

„Ein Fahrtweg kann aus ein bis drei Fahrtwegteilen bestehen. Folgende Fahrtwegteilkombinationen sind insbesondere für einen Fahrtweg möglich“:

7.: Seite 4, Ziffer 1.3.8 Zu 9. Fahrtweg/Geltungsbereich

Inhalt:

„Bei Einzel- und Kurzzeiterlaubnissen (bzw. -genehmigungen) kann pro Antrag ein Fahrtweg beantragt werden. Bei streckenbezogenen Dauererlaubnissen (bzw. -genehmigungen) können pro Antrag bis zu fünf Fahrtwege beantragt werden, wenn weder eine tatsächliche Gesamtmasse von 68 t noch eine Achslast von 12 t überschritten wird.“

Kommentar/Änderungsvorschlag:

Die derzeitige Beschränkung auf fünf Fahrtwegteile für streckenbezogene Dauererlaubnisse ist aus Sicht der Wirtschaft zu restriktiv. Eine Anhebung auf **zehn Fahrtwegteile** würde den Behörden die Bearbeitung erleichtern und den Verladern sowie den transportdurchführenden Unternehmen mehr Flexibilität ermöglichen. Dadurch könnten die jeweils effizientesten und ökologisch sinnvollsten Verkehrswege gewählt werden.

Formulierungsvorschlag:

„Bei streckenbezogenen Dauererlaubnissen (bzw. -genehmigungen) können pro Antrag bis zu zehn Fahrtwege beantragt werden, wenn weder eine tatsächliche Gesamtmasse von 68 t noch eine Achslast von 12 t überschritten wird.“

8.: Seite 4, Ziffer 1.3.8 Zu 9. Fahrtweg/Geltungsbereich

Inhalt:

„Die Fahrtwegteilkombinationen Last-Last sowie Last-Last-Last sind nur für selbstfahrende Arbeitsmaschinen oder für Transporte, welche auf allen Fahrtwegteilen dieselbe, vordefinierte Ladung befördern, zulässig.“

Kommentar/Änderungsvorschlag:

Hier bitten wir um Erläuterung, ob hinsichtlich der Fahrtwegteilkombination Last-Last-Last die Ladung von Schaustellerbetrieben in Form von Karussellteilen ebenfalls unter den Begriff der „**vordefinierten Ladung**“ fällt. Sofern dies noch nicht berücksichtigt wurde bitten wir darum, Karussellteile unter diesen Begriff zu fassen.

9.: Seite 5, Ziffer 11. Nachweise zur Beförderung auf der Schiene oder dem Wasser

Inhalt:

„Das Zutreffende ist auszuwählen.“

Können mit dem Antrag keine Bescheinigungen vorgelegt werden, ist plausibel zu begründen, warum der Transport auf der Schiene oder auf dem Wasser nicht möglich ist oder unzumutbare Mehrkosten verursacht. An den Nachweis sind strenge Anforderungen zu stellen.“

Kommentar/Änderungsvorschlag:

Hier bitten wir erneut um eine **Konkretisierung der „strengen Anforderungen“** für den Nachweis. Antragsteller sollten aus Gründen der Rechtssicherheit bereits zum Zeitpunkt der Antragstellung die Voraussetzungen für den Nachweis kennen.

10.: Seite 8, Ziffer 1.5.1 Stellungnahmen der angehörten Stellen

Inhalt:

„In sammelnden Stellungnahmen soll eine fahrtwegchronologische Sortierung der besonderen Nebenbestimmungen bestmöglich erfolgen, damit eine bessere Nachvollziehbarkeit und zugleich Übersichtlichkeit des Bescheides erreicht werden kann.“

Kommentar/Änderungsvorschlag:

Wir bitten hier um eine Verschärfung der fahrtwegchronologischen Sortierung der besonderen Nebenbestimmungen. Damit der Bescheid für das transportdurchführende Personal so verständlich wie möglich ist, sollte die fahrtwegchronologische Sortierung für die EGBs eine Verpflichtung sein. Je bestimmter der Bescheid, respektive der Verwaltungsakt (§ 37 Abs. 1 VwVfG - Bestimmtheitsgebot), desto besser können die Nebenbestimmungen befolgt werden. Daher folgender Formulierungsvorschlag:

„In sammelnden Stellungnahmen muss eine fahrtwegchronologische Sortierung der besonderen Nebenbestimmungen erfolgen, damit eine bessere Nachvollziehbarkeit und zugleich Übersichtlichkeit des Bescheides erreicht wird.“

11.: Sonstige Anmerkungen zu den Ausfüllhinweisen

In der RGST 2013 ist eine Eintragungshinweis für den Verwaltungshelfer im Erlaubnis- und Genehmigungsverfahren vorhanden. Dieser wurde auch im Jahr 1996 vom BLFA-StVO beschlossen, so dass die Anhörungsbehörden Kenntnis davon haben und die Stellungnahmen sowie etwaige Rückfragen direkt an den Verwaltungshelfer gehen.

Wir schlagen daher vor, in die Ausfüllhinweise Folgendes aufzunehmen:

„Wenn eine Erlaubnis- und Genehmigungsbehörde mit einem Verwaltungshelfer zusammenarbeitet, ist dieser bei der Auswahl der zuständigen Behörden aufzuführen.“

12.: Seite 6, Ziffer 1.4.3 Allgemeine Nebenbestimmungen und Hinweise (Anlage 1)

Inhalt:

„Dieses Formblatt (Anlage 1) ist als fester Bestandteil der Erlaubnis und/oder der Ausnahmegenehmigung beizufügen.“

Kommentar/Änderungsvorschlag:

Da nicht alle in Anlage 1 aufgeführten Nebenbestimmungen auf jeden GST zutreffen bitten wir darum in die zitierte Regelung einen Hinweis aufzunehmen, dass nicht alle der in Anlage 1 aufgeführten Nebenbestimmungen auf jeden beantragten GST zutreffen.

13.: Seite 8, Ziffer 1.5.2 Abs. 7 Bescheidung durch die EGB

Inhalt:

„Aus Gründen der Rechtsklarheit muss bei allen Änderungen des Fahrzeugs bzw. der Fahrzeugkombination, der Maße und Massen sowie der Achskonfiguration, des Starts und Ziels, der Fahrtwegteile, des Ladeguts, des Kfz-Kennzeichen oder der FIN ein neuer Bescheid ergehen. Der vorherige Bescheid ist aufzuheben.“

Kommentar/Änderungsvorschlag:

a) Diese Regelung ist insbesondere hinsichtlich der Änderung von KFZ-Kennzeichen sehr bürokratisch. Als bürokratieärmere Alternative schlagen wir Folgendes vor:

Transportdurchführende Unternehmen hinterlegen bei der zuständigen Erlaubnis- und Genehmigungsbehörde (EGB) eine **Liste** baugleicher Fahrzeuge und vergleichbarer

Fahrzeugkombinationen, welche die nach § 70 StVZO relevanten Fahrzeugdaten enthält. In dieser Liste sind insbesondere alle KFZ-Kennzeichen baugleicher Fahrzeuge enthalten. Somit wäre es der zuständigen EGB im Falle der Änderung eines KFZ-Kennzeichens bei einem baugleichen Fahrzeug möglich, einen Blick in diese Liste zu werfen, um festzustellen, dass sich lediglich das Kennzeichen geändert hat. Hat sich nur das KFZ-Kennzeichen geändert, so wäre es weitaus effizienter, wenn die zuständige EGB das geänderte KFZ-Kennzeichen im Bescheid nachträglich ändern könnte, anstatt das Antrags- und Genehmigungsverfahren komplett neu zu starten und einen neuen Bescheid erlassen zu müssen. Dies würde auch in der Verwaltung vermeidbare formale Prozesse einsparen.

Derzeit arbeiten wir mit Herrn MR Prof. Dr. Gero Marzahn aus StB 24 an einer solchen Übersicht zur Fahrzeugclusterung.

Wir verweisen in diesem Zusammenhang auch auf unsere Ausführungen hierzu in unserer Stellungnahme vom 11. April 2024.

b) Des Weiteren schlagen wir vor, eine eindeutige Verfahrensvorgabe zu schaffen, wie der Bescheid aufzuheben ist. Hintergrund ist, dass sich die Art der Aufhebung des Bescheids (z.B. bei Widerruf, Nachfolgebescheid, Änderungsbescheid) auf die Gebührenhöhe auswirkt. Ziel sollte es sein, die Höhe der Gebühren für die Aufhebung eines Bescheids zu vereinheitlichen, damit diese Gebühren für die Wirtschaft nachvollziehbar und kalkulierbar sind.

14.: Seite 9, Ziffer 1.5.3 Nutzung von VEMAGS

Inhalt:

„Handschriftliche Änderungen von mittels VEMAGS beschiedenen Anträgen sind unzulässig.“

Kommentar/Änderungsvorschlag:

Grundsätzlich begrüßen wir den mit der hier zitierten Regelung verfolgten Ansatz der Digitalisierung. Allerdings sehen wir in dem Verbot handschriftlicher Änderungen einen Widerspruch zu den §§ 37, 42, 45 VwVfG. Die Option handschriftlicher Änderungen kann insbesondere im Fall von Strom- und Internetausfällen, Hackerangriffen sowie Störungen von VEMAGS von Vorteil sein.

Aus diesem Grund schlagen wir vor, die oben zitierte Regelung zu streichen oder hilfsweise handschriftliche Änderungen nur in Ausnahmefällen zuzulassen.

15. Seite 9, Ziffer 1.6 Gebrochener Transport

Inhalt:

„Beim gebrochenen Transport (Hauptlauf auf Schiene oder Wasser, Vor- und/oder Nachlauf auf der Straße) sind Erlaubnisse oder Genehmigungen nach diesen Richtlinien nur für den auf der Straße erfolgenden Teil des Transports erforderlich.“

Ist nur ein Vorlauf oder nur ein Nachlauf auf der Straße vorgesehen, ergeben sich für die Antragstellung und -bearbeitung keine Besonderheiten.

Findet sowohl ein Vorlauf als auch ein Nachlauf auf der Straße statt, ist für streckenbezogene Erlaubnisse und Genehmigungen Folgendes zu beachten:

Für den Vorlauf und für den Nachlauf sind grundsätzlich gesonderte Anträge zu stellen und ergehen gesonderte Bescheide. Die Bestimmung der zuständigen Behörde und der Gebühren erfolgt für jeden Antrag gesondert.

Soweit bei streckenbezogenen Dauererlaubnissen unter bestimmten Bedingungen mehr als ein Fahrtweg pro Bescheid möglich ist (vgl. Abschnitt 1.3.8), kann ggf. auch Vor- und Nachlauf in einem Antrag beantragt werden.

Es empfiehlt sich für den Antragsteller, den Antrag für den Vorlauf und den Antrag für den Nachlauf gleichzeitig zu stellen und zu kennzeichnen, dass es sich um zusammengehörige Anträge im Rahmen eines gebrochenen Transports handelt.

Wünscht der Antragsteller einen einheitlichen Ansprechpartner, empfiehlt es sich, beide Anträge bei der aufgrund seines Sitzes oder der Zweigniederlassung zuständigen EGB zu stellen. Die EGB soll dann die Bearbeitung der Anträge möglichst aufeinander abstimmen.“

Kommentar/Änderungsvorschlag:

Für uns ist fraglich, warum im Fall des Vorlaufs **und** Nachlaufs eines gebrochenen Transports grundsätzlich zwei gesonderte Anträge notwendig sind. Wir bitten hier um Erklärung, warum über Vor- und Nachlauf nicht in einem Verfahren entschieden werden kann.

Fragen wirft auch die **gesonderte Erhebung von Gebühren** für Vor- und Nachlauf auf. Dies erweckt den Eindruck, dass hier künstlich Tatbestände für die Erhebung von Gebühren geschaffen werden.

Wir schlagen vor, diese Regelung dahingehend abzuändern, dass bei einem Transportumlauf nur ein Antrag erforderlich ist und nur eine Gebühr erhoben wird.

Zu 2. Muster für Antragstellung und Bescheidung

16.: Seite 7/11, Zeile 2 des Musterantrags

Inhalt:

2. Ich beantrage eine	<input type="checkbox"/> Einzel-	<input type="checkbox"/> Kurzzeit-	<input type="checkbox"/> Dauer- (streckenbezogen)
			<input type="checkbox"/> Dauer- (flächendeckend)

Kommentar/Änderungsvorschlag:

Hier ist für uns die Antragsart der „allgemeinen Dauererlaubnis für den gesamten Geltungsbereich der StVO“ (s. Rn. 101 VwV-StVO) nicht ersichtlich. Wir bitten um entsprechende Ergänzung.

17.: Seite 7/11, Zeile 4 des Musterantrags

Inhalt:

4. Beschreibung und Bezeichnung der Ladung: Textzeile 1 Textzeile 2	Länge: <input type="text"/> m	Breite: <input type="text"/> m	Höhe: <input type="text"/> m	Masse: <input type="text"/> t
Die Ladung ist:	<input type="checkbox"/> als unteilbar anzusehen, Begründung liegt bei: <input type="text"/>			<input type="checkbox"/> asymmetrisch, Ladungsskizze liegt bei: <input type="text"/>

Kommentar/Änderungsvorschlag:

In Ziffer 1.3.4 ist z.B. die Rede davon, dass beim Transport von Zubehör zu einer unteilbaren Ladung, dieses mit dem Oberbegriff Zubehör anzugeben ist. Wir halten es für sinnvoll in Zeile 4 des Musterantrags ein entsprechendes Feld oder einen Ausfüllhinweis dafür einzufügen.

18.: Seite 7/11, Zeile 6 des Musterantrags

Inhalt:

6. Maße und Massen							
Gesamt	-länge [m]	-breite [m]	-höhe [m]	Transporthöhe absenkbare auf [m]	Zugfahrzeug [t]	Anhänger [t]	Gesamt [t]
Leerfahrt							
Lastfahrt							

11

Kommentar/Änderungsvorschlag:

Wir schlagen für die Absenkung des Transports ein zusätzliches Freitextfeld vor, in welchem die Angabe der maximalen km/h eingetragen werden kann. Dies dürfte für die Anhörungsbehörden hilfreich sein.

„Der Transport kann während der Fahrt abgesenkt werden“

Wenn ja, bei [km/h]“

19.: Seite 21, Ziffer 15, Anlage 1: Allgemeine Nebenbestimmungen und Hinweise

Inhalt:

„Beim Einsatz von Verwaltungshelfern auf der Grundlage einer verkehrsrechtlichen Anordnung ist diesen vor Beginn des Transportes eine Kopie der Erlaubnis/Ausnahmegenehmigung auszuhändigen. Es genügt die digitalisierte Form auf einem Speichermedium, wenn diese derart mitgeführt wird, dass sie bei einer Kontrolle auf Verlangen zuständigen Personen lesbar gemacht werden kann.“

Kommentar/Änderungsvorschlag:

Problematisch ist unserer Ansicht nach, dass der Verwaltungshelfer eine Kopie des gesamten Bescheids erhält. In diesem Fall greift der Verwaltungshelfer auf Daten zu, die mit der Transportbegleitung in keinem sachlichen Zusammenhang stehen. Es werden dem Verwaltungshelfer also mehr Daten zur Verfügung gestellt, als er für die Ausübung seiner Arbeit benötigt. Wir sehen darin das **Risiko eines Datenmissbrauchs**. Mit anderen Worten: Inhalte von Antrags- und Genehmigungsbescheiden können für Wettbewerber und andere Marktteilnehmer interessant sein. Eine Weiterleitung der vorgenannten Daten kann daher **wettbewerbsschädigend** sein und sollte daher möglichst erschwert werden.

Daher bitten wir darum, die gegenständliche Regelung dahingehend zu ändern, dass beim Einsatz von Verwaltungshelfern auf Grundlage einer verkehrsrechtlichen Anordnung diesen lediglich ein **Auszug** über die für die Transportbegleitung relevanten Auflagen auszuhändigen ist.

20. Seite 22, Ziffer 16, Anlage 1: Allgemeine Nebenbestimmungen und Hinweise

Inhalt:

„Sofern die Lage der lotrechten Schwerpunktachse nicht offensichtlich ist und nicht am Ladungsgut gekennzeichnet ist, ist eine Bescheinigung des Herstellers der Ladung (oder desjenigen, der die Ladung grundlegend oder durch den An- bzw. Abbau von Teilen verändert hat) entsprechend VDI 2700 Blatt 13, Abschnitt 5.1.2, mitzuführen, in welcher der Ladungsschwerpunkt beschrieben ist. Sie ist zuständigen Personen auf Verlangen auszuhändigen. Es genügt die digitalisierte Form auf einem Speichermedium, wenn diese derart mitgeführt wird, dass sie bei einer Kontrolle auf Verlangen zuständigen Personen lesbar gemacht werden kann.“

Kommentar/Änderungsvorschlag:

Die hier zitierte Regelung hebt die durch die Änderung der VwV-StVO realisierte Vereinfachung bei der Mitgenehmigung von Unterschreitungen von Maßen und Gewichten wieder auf. Neuer bürokratischer Mehraufwand wird dadurch wieder geschaffen. Dies widerspricht den Zielen der Bundesregierung (s. aktueller Koalitionsvertrag).

Zudem sehen wir es hier als problematisch an, dass im Rahmen einer Richtlinie durch vorgenannte Nebenbestimmung eine Rechtspflicht des Herstellers der Ladung über die Bescheinigung der lotrechten Schwerpunktachse geschaffen werden soll. Da Hersteller von zu produzierenden Bauprodukten sich in der Regel nicht mit Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung beschäftigen würde eine solche Rechtspflicht den meisten Herstellern nicht bekannt sein. Das halten wir für die Durchführung von Transporten für äußerst schwierig.

Zusätzlich ist fraglich, ob es rechtmäßig ist, durch eine Richtlinie eine Rechtspflicht für Hersteller von Ladungsgut zu schaffen. Die RGST ist behördlenkendes Innenrecht ohne unmittelbare Außenwirkung. Sie binden damit die Verwaltung und nicht die Wirtschaft. Wir bitten diesbezüglich um eine Klarstellung des BMV sowie die Streichung der zitierten Nr. 16 der Anlage 1.

21.: Seite 24 und 30, Katalog der besonderen Nebenbestimmungen (ergibt Anlage 2)

Inhalt:

Bereich Maßnahmen (50 – 59)

50 – 51	durch Verwaltungshelfer / nach StTbV
52 – 53	durch Polizei / nach StTbV

Kommentar/Änderungsvorschlag:

Die in der Gliederung des Katalogs der besonderen Nebenbestimmungen aufgeführten Nebenbestimmungen Nr. 52 – 53 fehlen im Katalog.

22.: Seite 26, Katalog der besonderen Nebenbestimmungen

Inhalt:

Begleitung BF3 nach hinten auf AB auf gesamter Strecke	Im Regelfall auf AB, bei Transporten mit Überbreite, mit Überbreite in Baustellen oder zur Einhaltung von Sicherheitsabständen an/auf Bauwerken gemäß Anlage 3, wenn Begleitung BF2 nach hinten nicht ausreicht	26	Der Transport ist auf der gesamten Strecke der Autobahn nach hinten durch ein privates Begleitfahrzeug mit nach hinten wirkender WVZ-Anlage abzusichern.
Begleitung BF3 nach hinten auf AB auf Teilstrecken		27	Der Transport ist auf den nachfolgend genannten Teilstrecken der Autobahn nach hinten durch ein privates Begleitfahrzeug mit nach hinten wirkender WVZ-Anlage abzusichern: <Teilstrecken>

Kommentar/Änderungsvorschlag:

Für den oben zitierten Sicherheitsabstand in den Auflagen 26 und 27 schlagen wir aus Gründen der Rechtssicherheit und Bestimmtheit der Auflage vor, um den in Randnummer 133 zu § 29 Abs. 3 StVO der VwV-StVO aufgeführten Sicherheitsabstand von 10 cm zu ergänzen.

Zu 3. Anforderungskataloge

23.: Seite 38, Anlage 3 Strecken-Nebenbestimmungen

Inhalt:

L
BF2/
BF3/
P/
VAO

Kommentar/Änderungsvorschlag:

Wir schlagen vor, in Spalte L den Transportbegleiter aufzuführen.

24.: Seite 39, Ziffer 3.1 Anforderungen an digitale Fahrerassistenzsysteme für die Durchführung von Großraum- und Schwertransporten (digitale Beifahrer)

Inhalt:

„Sofern in einer Erlaubnis/Ausnahmegenehmigung zur Durchführung eines Großraum- oder Schwertransports vorgesehen ist, dass bei der Durchführung des Transports ein digitales Fahrerassistenzsystem nach den Vorgaben dieses Anforderungskatalogs (digitaler Beifahrer) eingesetzt werden muss oder kann, ist Folgendes zu beachten: [...]“

Kommentar/Änderungsvorschlag:

Wir bitten um Erläuterung, warum gemäß dem zitierten Abschnitt der Einsatz des digitalen Beifahrers eingesetzt werden **muss** oder kann. Bedeutet dies, dass zukünftig mit einem Genehmigungsbescheid der Einsatz eines digitalen Beifahrers vorgeschrieben und die Durchführung des Transports davon abhängig gemacht werden kann? Wir plädieren hier dafür, den Einsatz eines digitalen Beifahrers nicht als Verpflichtung auszustalten, sondern als freiwillige Option.

25.: Seite 41, Ziffer 3.1.2.8 Meldung von Missbrauch

Wir weisen darauf hin, dass die Regelung unter dieser Ziffer nicht vollständig ist.

26.: Seite 41, Ziffer 3.2 Anforderungen an die Ausrüstung von privaten Begleitfahrzeugen mit Wechselverkehrszeichenanlage

Inhalt:

„Begleitfahrzeuge im Sinne dieses Merkblattes sind Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von maximal 3,5 t mit aufgesetzter Wechselverkehrszeichen-Anlage (WVZ-Anlage), die speziell für die Absicherung von Großraum- und Schwertransporten gebaut wurden und auf Anordnung der Straßenverkehrsbehörden eingesetzt werden.“

Kommentar/Änderungsvorschlag:

- a) Wir bitten hier um Klarstellung auf welches **Merkblatt** hier Bezug genommen wird.
- b) Wir weisen in diesem Zusammenhang darauf hin, dass unter Ziffer 3.2 die Anforderungen für **BF2** nicht dargestellt werden.

27.: Seite 41, Ziffer 3.2.1.1 Begleitfahrzeug mit nach hinten wirkender WVZ-Anlage mit 3 Verkehrszeichen (BF3)

Inhalt:

Die Begleitfahrzeuge müssen außen wie folgt ausgerüstet sein:

Das Begleitfahrzeug ist in einheitlicher Farbgestaltung „gelb“ (RAL 1016, Schwefelgelb) auszustatten [...].

Kommentar/Änderungsvorschlag:

Bzgl. der vorgenannten Ausrüstung schlagen wir eine **Übergangsfrist bis zum 01.01.2027** vor, damit Transportbegleitungsunternehmen bis zum vorgenannten Zeitpunkt ausreichend Vorlauf haben, um neue Begleitfahrzeuge zu bestellen. Zudem sollte der Einsatz von Begleitfahrzeugen, die bereits vor dem 01.01.2027 verwendet wurden, weiterhin zulässig sein (Bestandschutz), damit Transportbegleitunternehmen nicht unnötig wirtschaftlich belastet werden und nicht ihren gesamten Fuhrpark austauschen müssen. Ansonsten sehen wir dadurch zusätzlich die bundesweiten Kapazitäten von Transportbegleitfahrzeugen in Gefahr.

Formulierungsvorschlag:

„Abweichend von den Anforderungen an die Farbgestaltung nach Nummer 3.2.1.1 gilt für Begleitfahrzeuge der dritten Generation (BF3), die vor dem 01.10.2025 bereits in Betrieb genommen wurden, eine Übergangsregelung. Diese Fahrzeuge genießen hinsichtlich der bisherigen Lackierung Bestandschutz und gelten als den Anforderungen entsprechend.

Eine Anpassung an die Vorgaben zur Farbgestaltung ist erst bei einer Ersatzbeschaffung oder bei einer freiwilligen vollständigen Umlackierung erforderlich.“

Zudem erlauben wir uns die Frage, wie in diesem Zusammenhang mit Begleitfahrzeugen aus dem **europäischen Ausland** (bspw. Österreich) umgegangen wird. Da diese eine andere Farbgestaltung aufweisen, dürfte dies zu **Problemen bei grenzüberschreitenden Transporten** führen, sofern ausländische Begleitfahrzeuge in Deutschland keine Transportbegleitung aufgrund anderer Lackierung mehr durchführen dürfen. Dies würde zu einer Einschränkung der Kapazitäten von Begleitfahrzeugen sowie einer weiteren Verteuerung der ohnehin kostspieligen Transportbegleitung führen.

28.: Seite 42, Ziffer 3.2.2 Ausstattung innen

Inhalt:

- „4 zusätzliche Faltsignale mit VZ 101 (Kantenlänge 60 cm), tagesleuchtend, Reflexionsklasse R2, für den Tageinsatz bei BF 4 bzw. BF 4plus“

Kommentar/Änderungsvorschlag:

Wir gehen davon aus, dass das in der hier zitierten Regelung genannte BF4 plus ein Versehen ist. Andernfalls bitten wir um Erläuterung, wie ein BF4 plus definiert wird und welche Anforderungen ein solches Begleitfahrzeug erfüllen muss. Handelt es sich dabei um die Kombination der Transportbegleitung durch BF3, BF3 plus und BF4 gleichzeitig (vgl. Ziffer 3.2.4)?

29.: Seite 43, Ziffer 3.2.1.2 Begleitfahrzeug mit nach hinten wirkender WVZ-Anlage mit 11 Verkehrszeichen (BF3plus)

Kommentar/Änderungsvorschlag:

Siehe obige Kommentierung Nr. 26 zu BF3.

30.: Seite 43, Ziffer 3.2.1.3 Begleitfahrzeuge nach vorne und seitlich wirkende WVZ-Anlage mit 11 Verkehrszeichen (BF4)

Kommentar/Änderungsvorschlag:

Siehe obige Kommentierung Nr. 26 zu BF3.

31.: Seite 49, Ziffer 3.3.4 Gleich- oder höherwertige Schulungen

Inhalt:

- a) „Transportbegleiter im Sinne der Straßenverkehr-Transportbegleitungsverordnung erfüllen die Anforderungen dieses Anforderungskatalogs.
- b) Die zuständigen obersten Landesbehörden oder die von ihnen bestimmten Stellen können gleich- oder höherwertige Schulungen anderer Ausbildungsstätten anerkennen. Die Anforderungen nach (1.2), (2.1) bis (2.4) und (3) müssen erfüllt sein. Die oberste Landesbehörde oder die von ihr bestimmten Stellen kann im

Rahmen der Anerkennung der Ausbildungsstätte abweichend von (1.3) andere zeitliche Abstände zur Wiederholung oder Auffrischung der Schulung und abweichend von (2.5) andere Berechtigungsbescheinigungen festlegen. Die von einer anerkannten Ausbildungsstätte erteilte Bescheinigung gilt bundesweit. Die anerkennende oberste Landesbehörde hat Name und Anschrift der anerkannten Ausbildungsstätte und das verwendete Muster der Bescheinigung den anderen obersten Landesbehörden und dem Bundesministerium für Verkehr zur Kenntnis zu geben.“

Kommentar/Änderungsvorschlag:

Wir bitten um Klarstellung, ob es sich hinsichtlich der Regelung der Anerkennungskompetenz der zuständigen obersten Landesbehörden in Ziffer 3.3.4 lit.b) sowie der Festlegung abweichender zeitliche Abstände zur Wiederholung oder Auffrischung der Schulung um deklaratorische Regelungen handelt, die den Regelungsinhalt des § 5 StTbV wiedergeben. **Andernfalls wäre es problematisch, dass in einer Richtlinie eine Regelung enthalten ist, die inhaltlich einer Verordnungsermächtigung für die Länder (vgl. § 5 Abs. 4 StTbV) gleichzusetzen ist.**

Zudem erlauben wir uns hier den Hinweis, dass die Möglichkeit Schulungen gleich- oder höherwertiger Schulungen das Risiko birgt, dass die Ausbildungsstätten mit höherem Schulungsaufwand gemieden werden. Demgegenüber werden Ausbildungsstätten mit dem Mindestschulungsaufwand überproportional frequentiert werden (vgl. forum-shopping).

Zusätzlich bitten wir um Konkretisierung der Verweise auf die Anforderungen (1.2), (2.1) bis (2.4). Wir gehen davon aus, dass damit die Anforderungen nach 3.3.1 b), 3.3.2 a) bis d) und 3.3.3 gemeint sind. Zur besseren Nachvollziehbarkeit bitten wir hier um entsprechende Anpassung des Wortlauts.

Abschließende Anmerkungen

Vielen Dank für die Gelegenheit zur Stellungnahme. Wir freuen uns sehr, dass die brennenden Themen der Schwergutlogistik vom BMDV aufmerksam aufgenommen werden und an Problemlösungen gearbeitet wird.

Gerne unterstützen wir auch bei zukünftigen Fragestellungen und stehen für einen Austausch zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Marvin-Uwe Marek
bauforumstahl e.V.

Raffael Kalvelage
Bundesverband der
Deutschen Industrie e.V. (BDI)

Dirk Siewert
Hauptverband der
Deutschen Bauindustrie e.V.

Helmut Schgeiner
Bundesverband Schwertransporte und
Kranarbeiten (BSK) e.V.

Peter Guttenberger
VDBUM Verband der Baubranche, Umwelt
und Maschinentechnik e.V.

Sebastian Steul
VDMA e.V.

Benedikt Althaus
Competence Center Schwergut (CCS) im
Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik
und Entsorgung (BGL) e.V.