

19.03.2024

Entschließungsantrag

der Fraktion der FDP

Bessere Bedingungen für Großraum- und Schwertransporte zur Sicherung des Wirtschaftsstandortes Deutschland im Allgemeinen und Nordrhein-Westfalen im Besonderen

zu dem Antrag „**Straßen entlasten: Einsatz von Großraum- und Schwerlasttransporten optimieren**“

Antrag der Fraktion der CDU und
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 18/8429

I. Ausgangslage

Die wirtschaftlichen Perspektiven in Deutschland sind aktuell sehr schlecht. Im europäischen Vergleich liegt Deutschland mit einem prognostizierten Wirtschaftswachstum von 0,2 Prozent im Jahr 2024 auf dem vorletzten Platz der EU-Länder.¹ Die Wirtschaftsleistung in Nordrhein-Westfalen ist hingegen noch schlechter als der Bundesdurchschnitt.² Damit kann Nordrhein-Westfalen sich nicht zufriedengeben. Eine zukunftsorientierte Wirtschafts- und Verkehrspolitik muss im Sinne von Gewährleistung der Wettbewerbsfähigkeit und Sicherung von Arbeitsplätzen wieder Priorität haben. Ein wesentlicher Faktor für die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes Nordrhein-Westfalen ist der verlässliche und bezahlbare Transport von Waren und Gütern.

Der Antrag von CDU und GRÜNEN „Straßen entlasten: Einsatz von Großraum- und Schwerlasttransporten optimieren“ fordert vermeintlich Verbesserungen für den Großraum- und Schwerlasttransport (GST). Tatsächlich wird eine Optimierung für den GST aber durch kaum eine Forderung erreicht. Hauptsächlich beschäftigt sich der Antrag mit der Verlagerung des

¹ Europäische Kommission Februar 2024, siehe: https://economy-finance.ec.europa.eu/document/download/2b7b7fae-0844-4dd1-bedd-619c3544aaed_en?filename=ip268_en_0.pdf

² Konjunkturbericht Nordrhein-Westfalen #1/2024; siehe: https://broschuerenser-vice.land.nrw/mwike/shop/Konjunkturbericht_Nordrhein-Westfalen_1_2024/0

GST von der Straße auf die Schiene. Das ist keine Optimierung für den GST, es geht nur um die Entlastung der Straße.

Trotz des angestrebten Zieles, den Straßenverkehr auf die Schiene zu verlagern, wird in den nächsten Jahrzehnten aufgrund der tatsächlichen Verhältnisse eine Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene nicht möglich sein. Die Straße wird weiterhin der Hauptverkehrsträger bleiben. Insbesondere der GST ist auf optimale Rahmenbedingungen und eine intakte Straßeninfrastruktur angewiesen. Das Positionspapier der Verbändeinitiative GST für „Verbesserte Bedingungen für Großraum- und Schwertransporte zur Sicherung des Wirtschaftsstandortes Deutschland und für den Umbau zu einer klimaneutralen Wirtschaft“ gibt dazu konkrete Empfehlungen.

Deutschland ist Europas Transitland Nummer 1 für Waren und Güter, gleichzeitig zählt Nordrhein-Westfalen als Wirtschaftsstandort zu den wichtigsten und größten Logistikstandorten Europas. Als Schnittpunkt transeuropäischer Verkehre zwischen Benelux einerseits und Osteuropa andererseits fungiert Nordrhein-Westfalen wie kein anderes Bundesland. In Zukunft werden die Gütermengen größer, weil der Bedarf durch wachsende Einwohnerzahlen steigt. Als eine Folge benötigt der gesamte Gütertransport mehr geeignete Flächen für Umschlag und Lagermöglichkeiten in Häfen und bei Güterbahnhöfen sowie leistungsfähige Anbindungen. Eine Verlagerung auf die Wasserwege ist jedoch nur dann sinnvoll, wenn sie aufgrund verbesserter Rahmenbedingungen gelingt und nicht durch staatliche Verordnung. Ein großer Teil der Infrastruktur gehört dem Land Nordrhein-Westfalen, zum Beispiel zwei Drittel des Duisburger Hafens. Mehr Landesmittel müssen in die Ertüchtigung der Infrastruktur fließen. Außerdem müssen die Flächen in Häfen und Terminals der gewerblichen Wirtschaft vorbehalten sein und nicht für die private Wohnbebauung und Gastronomie verwendet werden.

Die Bundesregierung hat sich das Ziel gesetzt, Wirtschaft und Industrie mit erneuerbarer Energie zu versorgen unter Einhaltung von Wettbewerbsfähigkeit und Effizienz. 1398 Genehmigungen für neue Windräder wurden 2023 erteilt,³ doppelt so viele wie 2022. Für den Transport der Windräder an ihren Bestimmungsort sind aufgrund von Größe und Gewicht jährlich ca. 60.000 GST notwendig. Unter den gegebenen Verhältnissen hinsichtlich Genehmigungsverfahren und Infrastruktur wird die Umstellung auf Stromgewinnung durch Wind in dem gesetzten zeitlichen Rahmen nicht gelingen. Daneben ist der GST zwingend für die Lieferung von Maschinen und Anlagen sowie den Brückenbau, Tiefbau und Wasserbau und den Wohnungs- und Gewerbebau erforderlich. Ohne Kräne, Baumaschinen, Metall- und Stahlbetonteile können in Deutschland geplante Baumaßnahmen nicht umgesetzt werden. Hinzu kommen notwendige GST für die Landwirtschaft und Schausteller. Auch dafür ist der Wirtschaftsstandort aufgrund Gewicht, Größe und Länge der Gegenstände auf den GST angewiesen. Insgesamt gibt es daher in verschiedenen Wirtschaftszweigen einen großen Bedarf am Schwerlasttransport.

Nach § 29 III StVO bedarf der GST einer Erlaubnis, um die Straßen zu befahren, weil er eine übermäßige Straßennutzung darstellt. Näheres regelt die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO). Anträge für einen Genehmigungsbescheid können die Unternehmen beim Verfahrensmanagement für Großraum- und Schwertransporte (VEMAGS) stellen. Das ist ein bundeseinheitliches Produkt zur Online-Abwicklung des Antrags- und Genehmigungsverfahrens für GST aller 16 Bundesländer und des Bundes. Zuständig für die Prüfung der Anträge und Erteilung der Genehmigungen ist die Autobahn

³ Fachagentur Windenergie an Land 2024: Ausbausituation der Windenergie an Land im Jahr 2023, siehe: https://www.fachagentur-windenergie.de/fileadmin/files/Veroeffentlichungen/Analysen/FA_Wind_Zubauanalyse_Wind-an-Land_Gesamtjahr_2023.pdf

GmbH für die Autobahnen und die jeweiligen Straßenverkehrsbehörden für Landes- und Kommunalstraßen. Derzeit müssen in Deutschland jährlich ca. 400.000 Anträge bearbeitet werden. Das bedeutet eine Überlastung der Behörden, welche gestörten Lieferketten und Bauabläufen sowie deutlichen Mehrkosten bei den Unternehmen führt.

Bis heute bietet VEMAGS lediglich ein automatisiertes Verfahren. Alle Daten müssen vom Antragsteller händisch eingegeben werden. Es bedarf jedoch eines digitalen Austauschs von allen Daten zwischen den IT-Systemen der Transportunternehmen innerhalb eines gemeinsamen Geoinformationssystems, so dass alle Prozesse um die Durchführung des GST abgewickelt werden können. Derzeit behindern vermeidbare Bürokratiehürden eine schnelle und reibungslose Bearbeitung der Anträge und enden nach bis zu zwölf Wochen mit einem Bescheid über 200 Seiten. In anderen europäischen Ländern wie Dänemark, Schweden, Norwegen und den Niederlanden ergehen die Bescheide nach zwei bis vier Tagen.

Ursache der langen Bearbeitungszeit ist einerseits die VwV-StVO, weil sie eine kleinteilige und damit unübersichtliche Vorschrift ist. Dies führt dazu, dass die Sachbearbeiter der Genehmigungsbehörden unnötig umfangreiche Bescheide verschicken, um ihre Entscheidung für jedes Restrisiko abzusichern. Die Folge ist ein Bescheid, der zum Großteil für den konkreten Transport irrelevant ist. Andererseits fehlen auch bei den Behörden Mitarbeiter.

Nun reicht es häufig nicht, nur einen Antrag für den geplanten Transport zu stellen. Bei der Planung des GST ist für das Transportunternehmen nicht immer vorhersehbar, welches Fahrzeug für den konkreten Transport zur Verfügung stehen wird. Aufgrund fehlender Toleranzen bei Achsenabständen für Fahrzeugkombinationen ist das Transportunternehmen daher gezwungen, vorsorglich mehrere Anträge stellen, um die Erlaubnis für den Transport durch das tatsächlich bereitstehende Fahrzeug zu erhalten. Das ist ineffizient und kostet Geld, das der Unternehmer für Investitionen ausgeben könnte.

Ebenso unnötig ist der Bürokratieaufwand in Bezug auf die genehmigten Abmessungen und Gewichte. Nach der VwV-StVO gelten im nicht-anhörfreien Raum nur geringfügige Unterschreitungen von 15 cm bei Abmessungen und 5 Prozent beim Gewicht als mitgenehmigt. Auch in diesem Fall sind die Antragsteller gezwungen, vorsorglich mehrere Anträge zu stellen, wenn sie nicht riskieren wollen, bei darüberhinausgehenden Unterschreitungen einen negativen Bescheid zu erhalten. Weniger Bürokratie sowie mehr Freiräume und Entlastung für die Unternehmen können durch eine Streichung der Grenzen erreicht werden. Eine beliebige Unterschreitung bei Abmessung und Gewicht muss mitgenehmigt sein.

Auch in Bezug auf die Anhörfreigrenze ist eine Verbesserung im Sinne des GST erforderlich. Für den GST gilt als Obergrenze ein zulässiges Gesamtgewicht von 41,8 Tonnen. Im Gegensatz dazu sind im Kombinierten Verkehr (intermodaler Beförderungsvorgang) 44 Tonnen zulässig. Eine einheitliche Regelung ist für die Wirtschaft unumgänglich, um Benachteiligungen zu vermeiden. Jeder Verkehrsträger muss einen Beitrag für einen effizienten und klimafreundlichen Transport leisten dürfen. Eine Bevorteilung bestimmter Verkehrsträger aus unsachlicher Motivation schadet dem Wirtschaftsstandort.

Letztlich sollte sich die Politik das Know-how der Wirtschaftsverbände zu Nutze machen, indem sie vor Entscheidungen für den GST deren Vertreter an der Diskussion über die besten Maßnahmen frühzeitig beteiligt.

II. Beschlussfassung

Der Landtag beauftragt die Landesregierung,

- mehr Mittel für die Ertüchtigung der landeseigenen Infrastruktur in Häfen und Güterbahnhöfen zur Verfügung stellen.
- die Flächen in Häfen und Terminals besser zu schützen, indem sie der gewerblichen Wirtschaft vorbehalten werden.
- sich in der VMK für die Gewinnung einer Mehrheit einzusetzen, um sich anschließend beim Bund für ein Änderung der VwV-StVO einzusetzen, die für Fahrzeugkombinationen des GST Toleranzen bei den Achsenabständen zulässt.
- sich in der VMK für die Gewinnung einer Mehrheit einzusetzen, um sich anschließend beim Bund für ein Änderung der VwV-StVO einzusetzen, die auf eine Grenze bei Unterschreitungen genehmigter Abmessungen und Gewichte beim GST verzichtet.
- sich in der VMK für die Gewinnung einer Mehrheit einzusetzen, um sich anschließend beim Bund dafür einzusetzen, Antrags- und Genehmigungsverfahren für GST durch eine Änderung der VwV-StVO zu beschleunigen, indem die VwV-StVO mit der Maßgabe der Übersichtlichkeit und Verständlichkeit vereinfacht wird.
- sich in der VMK für die Gewinnung einer Mehrheit einzusetzen, um sich anschließend beim Bund dafür einzusetzen, dass beim Antrags- und Genehmigungsverfahren durch VEMAGS ein digitaler Austausch von allen Daten zwischen den IT-Systemen der Transportunternehmen innerhalb eines gemeinsamen Geoinformationssystems erfolgt, so dass alle Prozesse um die Durchführung des GST abgewickelt werden können und das System von Wirtschaft und den Behörden genutzt werden kann.
- sich in der VMK für die Gewinnung einer Mehrheit einzusetzen, um sich anschließend beim Bund dafür einzusetzen, dass die Anhörfreigrenze beim GST von 41,8 t auf 44 t angehoben wird.
- die Infrastruktur in Zuständigkeit des Landes beschleunigt instand zu setzen und erforderlichenfalls auszubauen.
- zur Verbesserung der Bedingungen für den GST regelmäßig frühzeitig in den Dialog mit den Experten der Wirtschaftsverbände zu treten, um die Unternehmen einzubeziehen.

Henning Höne
Marcel Hafke
Christof Rasche

und Fraktion