

Kleine Anfrage

der Abg. Dr. Christian Jung und Daniel Karrais FDP/DVP

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Genehmigungsverfahren für Großraum- und Schwertransporte

Kleine Anfrage

Wir fragen die Landesregierung:

1. Welche konkreten Maßnahmen wird sie ergreifen, um die systematische Verfügbarkeit relevanter Streckeninformationen, insbesondere zu Baustellen und temporär gesperrten oder baulich ungeeigneten Straßenabschnitten im Rahmen des Verfahrens zur Erteilung von Ausnahmegenehmigungen für Großraum- und Schwertransporte (VEMAGS) deutlich zu verbessern?
2. Welche konzeptionellen Ansätze verfolgt sie, um unter den Bedingungen föderal organisierter Zuständigkeiten eine verlässliche, überregionale und einheitlich strukturierte Zusammenarbeit zwischen den Bundesländern im Kontext der Genehmigungspraxis von Großraum- und Schwertransporten zu fördern?
3. Welche strukturellen, administrativen oder rechtlichen Ursachen sieht sie für die im internationalen Vergleich längeren Genehmigungszeiten von bis zu acht Wochen bei Großraum- und Schwertransporten in Baden-Württemberg?
4. Welche organisatorischen oder verfahrenstechnischen Reformschritte werden aus ihrer Sicht erforderlich sein, um die Genehmigungsdauer für Großraum- und Schwertransporte im Land Baden-Württemberg zu verkürzen?
5. Welche konkreten Fortschritte wurden bisher im Rahmen der Digitalisierung des Verfahrens zur Erteilung von Ausnahmegenehmigungen für Großraum- und Schwertransporte durch sie erzielt, insbesondere im Hinblick auf automatisierte Prüfprozesse und medienbruchfreie Antragsabwicklungen?
6. Welche Maßnahmen plant sie, um die derzeitige Praxis der Begleitung von Schwerlasttransporten in Baden-Württemberg kritisch zu überprüfen und gezielt zu reduzieren?

7. Gab es in den letzten Jahren Verschärfungen bei Auflagen für den Einsatz von Begleitfahrzeugen (bspw. Erhöhung der Kategorien der Begleitfahrzeuge) und wenn ja, worin lagen diese begründet?

20.5.2025

Dr. Jung, Karrais FDP/DVP

Begründung

Die Genehmigungsverfahren für Schwerlasttransporte sind von entscheidender Bedeutung für die Wettbewerbsfähigkeit der Logistikbranche in Baden-Württemberg. Angesichts der aktuellen Herausforderungen, die sich aus langen Bearbeitungszeiten, unzureichenden Informationen und veränderten Anforderungen an die Begleitfahrzeuge ergeben, ist es unerlässlich, die bestehenden Prozesse zu überprüfen und zu optimieren. Diese Kleine Anfrage zielt darauf ab, umfassende Informationen über die gegenwärtige Situation und die geplanten Maßnahmen der Landesregierung zu erhalten.

Antwort

Mit Schreiben vom 3. Juli 2025 Nr. VM4-0141.5-31/123/5 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Welche konkreten Maßnahmen wird sie ergreifen, um die systematische Verfügbarkeit relevanter Streckeninformationen, insbesondere zu Baustellen und temporär gesperrten oder baulich ungeeigneten Straßenabschnitten im Rahmen des Verfahrens zur Erteilung von Ausnahmegenehmigungen für Großraum- und Schwertransporte (VEMAGS) deutlich zu verbessern?*

Zu 1.:

VEMAGS ist eine bundeseinheitliche EDV-Software zur Beantragung und Bearbeitung von Genehmigungen für Großraum- und Schwertransporte. Änderungen in der Software müssen daher bundeseinheitlich vorgenommen werden. Innerhalb der Gremien des Zusammenschlusses von VEMAGS (Bund und Länder) soll in einem kommenden Software-Release eine neue GIS-Strategie und ein neues Routing für die Großraum- und Schwertransporte umgesetzt werden. Dabei sollen die Antragstellerinnen und Antragsteller in VEMAGS mit mehr Informationen unterstützt werden. Hierzu soll dann insbesondere eine sogenannte Mobilithek eingebunden werden, über die dann Baustellen, Sperrungen oder andere temporäre Maßnahmen angezeigt werden. Das Land Baden-Württemberg unterstützt in den VEMAGS-Gremien dieses Vorhaben.

Wichtig bei der Darstellung der Baustellen oder Sperrungen ist dann eine stets aktuelle Lieferung der Daten zu Baustellen oder Sperrungen vonseiten der Bundesländer an die zentrale Mobilithek.

2. *Welche konzeptionellen Ansätze verfolgt sie, um unter den Bedingungen föderal organisierter Zuständigkeiten eine verlässliche, überregionale und einheitlich strukturierte Zusammenarbeit zwischen den Bundesländern im Kontext der Genehmigungspraxis von Großraum- und Schwertransporten zu fördern?*

Zu 2.:

Der Bereich Großraum- und Schwertransporte ist ein Beispiel für eine gelungene föderale Zusammenarbeit auf digitaler Grundlage über drei Verwaltungsebenen hinweg. Die Grundlage für Genehmigungen von Großraum- und Schwertransporten sind § 29 Absatz 3 Straßenverkehrs-Ordnung, die zugehörige Verwaltungsvor-

schrift zur Straßenverkehrsordnung sowie die Richtlinie zum Antrags- und Genehmigungsverfahren für die Durchführung von Großraum- und Schwertransporten. Die Regelungen bestehen bundeseinheitlich. Inhaltliche oder rechtliche Fragen zur Auslegung werden zwischen Bund und Ländern in verschiedenen Gremien, unter anderem Bund-Länder-Fachausschüssen besprochen.

Durch die bundeseinheitlichen Vorgaben und Absprachen wird eine möglichst einheitliche Vorgehensweise ermöglicht. Innerhalb des Landes Baden-Württemberg werden Themen zu Großraum- und Schwertransporten in regelmäßigen Dienstbesprechungen zwischen dem Verkehrsministerium und den Regierungspräsidien besprochen. Einheitliche Festlegungen erfolgen durch das Verkehrsministerium durch entsprechende Handlungsempfehlungen oder Vorgaben.

Ein wesentliches Ziel der Landesregierung ist eine Stärkung der Binnenschifffahrt verbunden mit einer Verlagerung von Gütertransporten, auch von Großraum- und Schwertransporten, auf die Wasserstraße. Dafür braucht es ein leistungsfähiges, modernes, sicheres und effizientes Transportsystem Wasserstraße. Insbesondere im Hinblick auf Großraum- und Schwertransporte kann eine solche Verlagerung zu einer massiven Entlastung des Straßennetzes beitragen. Auf Bundesebene werden daher gemeinsam mit den Ländern derzeit Maßnahmen erarbeitet, wie das Erlaubnis- und Genehmigungsverfahren für Großraum- und Schwertransporte optimiert werden kann. Hierzu gehört unter anderem die Erfassung von Mikrokorridoren für den kombinierten Verkehr von Großraum- und Schwertransporten über die Wasserstraße. Mit der Entstehung einer Fach-Datenbank für Umschlagstellen für Großraum- und Schwertransporte können bundesweit schnell und permanent digital erreichbare Informationen aufgebaut werden, die mit den jeweiligen Behörden in den Bundesländern abgestimmt, einheitlich und qualitätsgesichert sind.

3. Welche strukturellen, administrativen oder rechtlichen Ursachen sieht sie für die im internationalen Vergleich längeren Genehmigungszeiten von bis zu acht Wochen bei Großraum- und Schwertransporten in Baden-Württemberg?

Zu 3.:

Aktuell sind dem Verkehrsministerium keine Sachverhalte bekannt, die auf eine Bearbeitungszeit von regelmäßig acht Wochen in Baden-Württemberg hinweisen.

Im Rahmen des Bearbeitungsverfahrens für die Genehmigung eines Großraum- und Schwertransportes müssen nicht nur Stellen in Baden-Württemberg angehört werden. Je nach Transportstrecke sind neben Behörden in Baden-Württemberg auch Stellen in anderen Bundesländern bzw. die Autobahngesellschaft des Bundes oder Netzbetreiber anzuhören bzw. zu beteiligen. Die Aufgabenverteilung in anderen Bundesländern liegt nicht in der Entscheidungshoheit des Landes Baden-Württemberg. Ebenso hat die Genehmigungsbehörde keine Einflussmöglichkeit auf die Bearbeitungsweise bei den anzuhörenden Stellen im Rahmen des Genehmigungsverfahrens.

In Baden-Württemberg werden beispielsweise die Bauwerke im klassifizierten Straßennetz (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) zentral und gebündelt berechnet.

Im Anschluss an die individuelle statische Berechnung jedes auf der beantragten Strecke befindlichen Brückenbauwerks wird seitens der Brückenrechnungsstelle beim Verkehrsministerium Baden-Württemberg eine Stellungnahme des Straßenbaulastträgers gegenüber der Genehmigungsbehörde abgegeben. Hierdurch wird in Baden-Württemberg das Anhörverfahren für die Brückenbauwerke gebündelt und gestrafft. Die durchschnittliche Bearbeitung der Brückenrechnungsstelle beträgt im Regelfall zwischen zwei und drei Werktagen. In besonders zeitintensiven Fällen kann die Bearbeitung bis zu einer Woche dauern.

4. Welche organisatorischen oder verfahrenstechnischen Reformschritte werden aus ihrer Sicht erforderlich sein, um die Genehmigungsdauer für Großraum- und Schwertransporte im Land Baden-Württemberg zu verkürzen?

Zu 4.:

Ein möglichst vollständiger und aktueller Datenbestand an Überführungsbauwerken und zu Baustellen und Streckensperrungen dürfte zur einer Beschleunigung und Erleichterung des Verfahrens beitragen. Durch eine vollständige Bauwerksdatenbank, die der Antragsteller im Rahmen der Beantragung sehen kann, könnte die Fahrtstrecke schon im Rahmen der Antragstellung passend zum konkreten Großraum- und Schwertransport gewählt werden. Gleiches gilt auch für Baustellen oder Streckensperrungen. Dies würde nachträgliche Änderungen des Fahrtweges vermeiden und das Verfahren insgesamt beschleunigen.

Seit der Einführung des VEMAGS-Portals erfolgt die Brückennachrechnung in Baden-Württemberg zentral für Brückenbauwerke des klassifizierten Straßennetzes, für welche die Straßenbauverwaltung des Landes und die Landkreise zuständig sind. Es wird daher auch bei einer kompletten Nord-Süd-Durchquerung eines Transportes nur eine Stellungnahme des Straßenbulasträgers erarbeitet. Im Bereich der Brückennachrechnung sehen wir kein Bedarf an einer organisatorischen Anpassung.

In anderen Bundesländern besteht eine zentralisierte Behördenstruktur für die Bearbeitung der Großraum- und Schwertransporte. Eine Änderung in Baden-Württemberg würde verwaltungstechnisch ein Großprojekt darstellen.

5. Welche konkreten Fortschritte wurden bisher im Rahmen der Digitalisierung des Verfahrens zur Erteilung von Ausnahmegenehmigungen für Großraum- und Schwertransporte durch sie erzielt, insbesondere im Hinblick auf automatisierte Prüfprozesse und medienbruchfreie Antragsabwicklungen?

Zu 5.:

VEMAGS ist ein bundeseinheitliches EDV-Programm zur Beantragung und Bearbeitung von Großraum- und Schwertransporten. Das System ist so aufgebaut, dass von der Antragstellung bis zum Bescheid eine medienbruchfreie, rein digitale Bearbeitung möglich ist.

Die Brückennachrechnung erfolgt zu großen Teilen digital. Eine Vielzahl der Anträge gehen über die VEMAGS-Verfahrenssoftware ein. Nur ein kleiner Teil der Antragsstellerinnen und Antragssteller entscheidet sich, einen analogen Antrag einzureichen, welcher dann per Fax zur Stellungnahme an die Brückennachrechnungsstelle gesendet wird. Auch die statische Nachrechnung erfolgt digital. Über das VEMAGS-Portal wird die Stellungnahme des Straßenbulasträgers dann an die Genehmigungsbehörde versandt.

6. Welche Maßnahmen plant sie, um die derzeitige Praxis der Begleitung von Schwerlasttransporten in Baden-Württemberg kritisch zu überprüfen und gezielt zu reduzieren?

Zu 6.:

Ob und in welchem Umfang ein Großraum- bzw. Schwertransport begleitet werden muss, hängt maßgeblich von Maßen und Gewichten des Transportes ab. Ein Großraumtransport, welcher durch seine Breite nicht auf eine Fahrspur begrenzt werden kann, wird regelmäßig eine Begleitung benötigen. Weiterhin ist die Frage, ob eine Begleitung des Transportes erforderlich ist, von der Anzahl der Fahraufgaben ab, die beispielsweise bei der Befahrung eines Überführungsbauwerkes zu beachten sind. Die Zahl der Fahraufgaben ergibt sich dabei u. a. aus der Statik der Bauwerke.

Die Zahl der Auflagen und somit die Frage, ob eine Begleitung des Transportes erforderlich ist, kann nicht allgemeingültig beantwortet werden. Für die Begleitung von Großraum-/Schwertransporten dürfen künftig auch beliebige Transport-

begleiter im Sinne der Straßenverkehr-Transportbegleitungsverordnung eingesetzt werden. Dies kann in der Zukunft die Begleitung durch die Polizei ersetzen.

7. Gab es in den letzten Jahren Verschärfungen bei Auflagen für den Einsatz von Begleitfahrzeugen (bspw. Erhöhung der Kategorien der Begleitfahrzeuge) und wenn ja, worin lagen diese begründet?

Zu 7.:

Eine konkrete Verschärfung an Vorgaben zu den Begleitfahrzeugen ist nicht erfolgt. Aufgrund von sich verschlechternder Infrastruktur kann es dazu kommen, dass zum Befahren von bestimmten Bauwerken höhere Anforderungen gelten. Dies kann zu mehr Fahrauflagen führen und entsprechend zu höheren Anforderungen an die Begleitung des Großraum-/Schwertransportes führen.

Hermann

Minster für Verkehr