

Kleine Anfrage

des Abg. Peter Seimer GRÜNE

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Genehmigungsprozess von selbstfahrenden Arbeits- und Erntemaschinen gemäß § 29 StVZO und § 70 StVO

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Gilt die Genehmigungsdauer für Fahrzeuge nach Empfehlung Nr. 12 zu § 70 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) von zwölf Jahren für Erst- und Folgeanträge?
2. Aus welchen Gründen unterschreiten nach Kenntnis der Landesregierung manche zuständigen Behörden die maximale Genehmigungsdauer von zwölf Jahren gemäß § 70 StVZO?
3. Warum wird im Antragsverfahren gemäß § 29 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und § 70 StVZO in Baden-Württemberg nicht zwischen Großraum- und Schwertransporten und überbreiten selbstfahrenden Arbeitsmaschinen über 3,00 m bis 3,50 m der Land- und Forstwirtschaft (LOF) mit bspw. auf diese LOF-Maschinen zugeschnittenen allgemeinen Bedingungen und Auflagen unterschieden?
4. Warum werden die Informationen aus den LOF-Erlassen nicht proaktiv allen interessierten Beteiligten zur Verfügung gestellt?
5. Welche Gründe sprechen dagegen, das Gesetz über Zuständigkeiten nach der Straßenverkehrs-Ordnung (StVOZuG) und das Landesverwaltungsgesetz (LVG) – hier insbesondere § 15 – so zu ändern, dass bei Genehmigungen nach § 29 Absatz 3 StVO für überbreite land- oder forstwirtschaftliche Arbeitsmaschinen die Anträge bei den Landrats- bzw. Stadtkreisämtern ohne gesonderte Rückfragen pro Einzelfall bei anderen Behörden erteilt werden können?
6. Welche Gründe sprechen dagegen, dass die Anhörung unterer Verkehrsbehörden und weiteren betroffener Behörden bei überbreiten land- oder forstwirtschaftlichen (LOF)-Maschinen über 3,00 m bis 3,50 m in einem einmaligen jährlichen Austausch für die LOF-Maschinen mit den Landratsämtern bzw. Stadtkreisämtern erfolgt, so dass die separate Anhörung bei jedem einzelnen Antrag entfällt?

7. Welche Gründe sprechen dagegen, negative Brückenlisten in Baden-Württemberg mit einem allgemeinen Verweis auf die StVO und folgender weiterer Auflage „Brücken und Straßenabschnitte, deren Befahrbarkeit durch Beschilderung hinsichtlich der tatsächlichen Masse bzw. der tatsächlichen Achslasten eingeschränkt sind, dürfen nur soweit zulässig befahren werden“ in den Erlaubnisbescheiden zu ersetzen?
8. Welche Gründe sprechen dagegen, alle entsprechenden Fahrzeuge eines Land-/Forstwirts in einer Sammelerlaubnis zusammenzufassen, so dass nicht für jedes Fahrzeug eines Land-/Forstwirts ein eigener Bescheid erlassen werden muss?
9. Können im Verfahrensmanagementsystem für Großraum- und Schwertransporte (VEMAGS) betriebliche Sammelgenehmigungen technisch abgebildet werden, indem nur ein Fahrzeug einzeln angegeben wird und die übrigen mit den jeweiligen Abmessungen in einer beigelegten Tabelle aufgeführt sind?
10. Welche gesetzlichen Änderungen und finanziellen und personellen Ressourcen sind notwendig, um das baden-württembergische Antrags- und Genehmigungsverfahren nach bayerischem Vorbild – siehe die bayerischen Anwendungshinweise zum Vollzug der StVO betreffend die Erteilung von Erlaubnissen zur übermäßigen Straßenbenutzung durch überbreite selbstfahrende Arbeitsmaschinen (SAM) der Land- und Forstwirtschaft (AH-StVO SAM) gemäß § 6 Absatz 5 Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) Bayern für das Erlaubnisverfahren nach § 29 Absatz 3 StVO in Bayern – zu reformieren?

8.10.2025

Seimer GRÜNE

Begründung

Die bürokratische Belastung von Landwirten steigt. Auch im Landkreis Böblingen sind Unternehmen betroffen.

So muss ein landwirtschaftlicher Dienstleister, der Ernte- und Arbeitsmaschinen für Betriebe in der Region bereitstellt für die Genehmigung der Maschinen nach § 29 StVZO alle drei Jahre separate Genehmigungen für die Landkreise Böblingen, Calw, Enzkreis, Freudenstadt, Ludwigsburg, Tübingen und Reutlingen einholen. Im weiteren Bearbeitungsverlauf des zuständigen Landratsamts müssen zudem weiterhin durch drei beteiligte Regierungspräsidien (Stuttgart, Karlsruhe, Tübingen) im konkreten Fall sieben Landratsämter, 20 Stadtverwaltungen und die Autobahn Südwest GmbH Stellungnahmen abgegeben werden. Zudem werden Genehmigungen gemäß § 70 StVO regelmäßig aus nicht bekannten Gründen kürzer als die möglichen zwölf Jahre gewährt.

In anderen Bundesländern wie beispielsweise Bayern, Hessen, Nordrhein-Westfalen oder Schleswig-Holstein, werden die Zuständigkeit für Ausnahmegenehmigungen gebündelt und/oder die Beteiligung regionaler Behörden erfolgt über sogenannte Straßenlisten. Bayern erteilt weiterhin zum Beispiel Erlaubnisse mit bayernweiter Gültigkeit und Sammelerlaubnisse für alle betreffenden Fahrzeuge eines Land-/Forstwirts.

Ich bitte mit dieser Kleinen Anfrage um detaillierte Informationen und Begründungen zur Gestaltung des Antrags- und Genehmigungsprozesses in Baden-Württemberg.

Antwort

Mit Schreiben vom 30. Oktober 2025 Nr. VM4-0141.5-31/155/2 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Gilt die Genehmigungsdauer für Fahrzeuge nach Empfehlung Nr. 12 zu § 70 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) von zwölf Jahren für Erst- und Folgeanträge?*

Zu 1.:

Gemäß den Empfehlungen für die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen nach § 70 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung für bestimmte Fahrzeugarten und Fahrzeugkombinationen (Empfehlungen zu § 70 StVZO), veröffentlicht im Verkehrsblatt 2014, Heft 12, Nr. 110, Seiten 503 ff., gilt die Genehmigungsdauer sowohl für Erst- wie auch Folgeanträge.

2. *Aus welchen Gründen unterschreiten nach Kenntnis der Landesregierung manche zuständigen Behörden die maximale Genehmigungsdauer von zwölf Jahren gemäß § 70 StVZO?*

Zu 2.:

In der Regel wird die Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO auf 12 Jahre befristet – kürzere Genehmigungszeiträume sind auf Wunsch des Antragstellers (z. B. bevorstehender Fahrzeugverkauf) möglich.

3. *Warum wird im Antragsverfahren gemäß § 29 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und § 70 StVZO in Baden-Württemberg nicht zwischen Großraum- und Schwertransporten und überbreiten selbstfahrenden Arbeitsmaschinen über 3,00 m bis 3,50 m der Land- und Forstwirtschaft (LOF) mit bspw. auf diese LOF-Maschinen zugeschnittenen allgemeinen Bedingungen und Auflagen unterschieden?*

Zu 3.:

Der Begriff Großraumtransport umfasst neben Fahrzeugen mit Überbreite, Überlänge oder Überhöhe auch überbreite selbstfahrende Arbeitsmaschinen. Gleiches gilt für Schwertransporte. Aus Sicht der Verkehrssicherheit ist unbeachtlich, ob ein Lkw-Zug Ausnahmetatbestände von der StVZO oder StVO aufweist oder eine selbstfahrende landwirtschaftliche Arbeitsmaschine.

4. *Warum werden die Informationen aus den LOF-Erlassen nicht proaktiv allen interessierten Beteiligten zur Verfügung gestellt?*

Zu 4.:

Erlasse gelten grundsätzlich nur verwaltungsintern. Eine Herausgabe an Dritte erfolgt daher nur auf Anfrage.

5. *Welche Gründe sprechen dagegen, das Gesetz über Zuständigkeiten nach der Straßenverkehrs-Ordnung (StVOZuG) und das Landesverwaltungsgesetz (LVG) – hier insbesondere § 15 – so zu ändern, dass bei Genehmigungen nach § 29 Absatz 3 StVO für überbreite land- oder forstwirtschaftliche Arbeitsmaschinen die Anträge bei den Landrats- bzw. Stadtkreisämtern ohne gesonderte Rückfragen pro Einzelfall bei anderen Behörden erteilt werden können?*

Zu 5.:

Der/die Antragsteller/-in wendet sich nur an die für ihn/sie zuständige Behörde. Diese Behörde leitet dann das weitere Verfahren ein und fasst den Bescheid ab.

Eine weitergehende Bündelung der Antragstellung bei einer Behörde, etwa den Stadtkreisen oder Landratsämtern, würde für die Antragstellenden keine wesentliche Veränderung bewirken. Nach § 44 Absatz 1 StVO, § 1 StVOZuG sowie § 15

LVG sind die Straßenverkehrsbehörden der Landratsämter, Stadtkreise und Großen Kreisstädte für die Erteilung der Erlaubnisse nach § 29 Absatz 3 StVO zuständig.

Eine Änderung der bestehenden Zuständigkeitsregelungen wird derzeit nicht angestrebt, da diese den bewährten Aufgabenzuordnungen entsprechen. Im Rahmen der Novellierung des StVOZuG wurde ebenfalls von keiner Seite ein entsprechender Änderungsbedarf gemeldet. Zudem wäre die Einbeziehung aller jeweils örtlich betroffenen Behörden auch bei einer geänderten Zuständigkeitsverteilung weiterhin erforderlich, da nur die örtlich zuständige Behörde eine Entscheidung für ihren jeweiligen Zuständigkeitsbereich treffen kann.

6. Welche Gründe sprechen dagegen, dass die Anhörung unterer Verkehrsbehörden und weiteren betroffener Behörden bei überbreiten land- oder forstwirtschaftlichen (LOF)-Maschinen über 3,00 m bis 3,50 m in einem einmaligen jährlichen Austausch für die LOF-Maschinen mit den Landratsämtern bzw. Stadtkreisämtern erfolgt, so dass die separate Anhörung bei jedem einzelnen Antrag entfällt?

Zu 6.:

Eine einmalige jährliche Anhörung der betroffenen Stellen bei überbreiten land- oder forstwirtschaftlichen Arbeitsmaschinen ist nicht möglich. Die Beteiligung der jeweils zuständigen Behörden ist im Einzelfall erforderlich, da die örtlichen Gegebenheiten, insbesondere hinsichtlich Straßeninfrastruktur, Verkehrsbelastung und Sicherheitsaspekten, von Antrag zu Antrag variieren. Wie bereits zu Ziffer 5 aufgeführt, kann nur die örtlich zuständige Behörde die Belange ihres Zuständigkeitsbereichs sachgerecht beurteilen und eine entsprechende Stellungnahme abgeben.

Angesichts der Vielzahl möglicher Kombinationen aus Maschinen, Routenalternativen und zeitlichen Rahmenbedingungen wie z. B. Streckensperrungen wegen Baustellen und Veranstaltungen erscheint eine solche „Zentralveranstaltung“ nicht praktikabel. Im Übrigen besteht das Risiko, dass am Ende lediglich ein kleinster gemeinsamer Nenner für eine daraus resultierende pauschale Genehmigung bliebe. Damit dürfte den Interessen der Antragsteller/-innen nicht gedient sein.

7. Welche Gründe sprechen dagegen, negative Brückenlisten in Baden-Württemberg mit einem allgemeinen Verweis auf die StVO und folgender weiterer Auflage „Brücken und Straßenabschnitte, deren Befahrbarkeit durch Beschilderung hinsichtlich der tatsächlichen Masse bzw. der tatsächlichen Achslasten eingeschränkt sind, dürfen nur soweit zulässig befahren werden“ in den Erlaubnisbescheiden zu ersetzen?

Zu 7.:

Jedes Fahrzeug, für das eine Genehmigung nach § 29 Absatz 3 StVO erforderlich ist, wird mit seiner eigenen Konstellation der Achsen und Achslasten seitens der Brückennachrechnungsstelle des Landes für alle Bauwerke in der Baulast des Bundes, des Landes und der Landkreise statisch berechnet. Vergleichbar erfolgt die Prüfung auch für die Bauwerke in kommunaler Baulast durch deren Baulastträger. Wenn die Auslastung des Bauwerkes aufgrund der Transportkonstellation überschritten ist oder die Befahrung eines Bauwerkes nur unter bestimmten Auflagen möglich wäre, dann erscheint es auf der Negativ-Liste. Durch die spezifische Berechnung können i. d. R. deutlich höhere Auslastungen der Bauwerke erreicht werden, da die Schnittgrößen von der individuellen Achsstellung und damit der Lasteinwirkung abhängt. Eine globale Beschilderung würde stattdessen immer auf der sicheren Seite liegen und damit eine Vielzahl an Transporten ausschließen, die bei der aktuellen Vorgehensweise zugelassen werden können.

8. Welche Gründe sprechen dagegen, alle entsprechenden Fahrzeuge eines Land-/Forstwirts in einer Sammelerlaubnis zusammenzufassen, so dass nicht für jedes Fahrzeug eines Land-/Forstwirts ein eigener Bescheid erlassen werden muss?

Zu 8.:

Sammelerlaubnisse setzen grundsätzlich voraus, dass die betreffenden Fahrzeuge baugleich sind. Nach Randnummer 95 der Verwaltungsvorschrift zur Straßenver-

kehrs-Ordnung (VwV-StVO) zu § 29 können in einem Bescheid bis zu fünf baugleiche Einzelfahrzeuge oder mehrere baugleiche Fahrzeugkombinationen zusammengefasst werden. Baugleichheit liegt vor, wenn Maße (Länge, Breite, Höhe), Kurvenlaufverhalten, Sichtfeld, Gesamtmassen, Achslasten und Achsabstände übereinstimmen. Weichen die Fahrzeuge in diesen Parametern voneinander ab, ist eine gemeinsame Erlaubnis nicht zulässig. Dies ist auch nachvollziehbar, da sich für unterschiedliche Fahrzeuge unterschiedliche Auflagen ergeben können.

9. Können im Verfahrensmanagementsystem für Großraum- und Schwertransporte (VEMAGS) betriebliche Sammelgenehmigungen technisch abgebildet werden, indem nur ein Fahrzeug einzeln angegeben wird und die übrigen mit den jeweiligen Abmessungen in einer beigefügten Tabelle aufgeführt sind?

Zu 9.:

Im bundesweit einheitlichen Verfahrensmanagementsystem für Großraum- und Schwertransporte (VEMAGS) können betriebliche Sammelgenehmigungen nur im Rahmen der genannten baugleichen Fahrzeuge abgebildet werden. Eine pauschale Zusammenfassung nicht baugleicher Fahrzeuge, etwa durch Auflistung in einer beigefügten Tabelle mit unterschiedlichen Abmessungen, ist systemseitig und rechtlich nicht vorgesehen. Die Angabe eines Referenzfahrzeugs mit ergänzender Fahrzeugtabelle kann daher die erforderliche Einzelfahrzeugdargestellung nicht ersetzen.

10. Welche gesetzlichen Änderungen und finanziellen und personellen Ressourcen sind notwendig, um das baden-württembergische Antrags- und Genehmigungsverfahren nach bayerischem Vorbild – siehe die bayerischen Anwendungshinweise zum Vollzug der StVO betreffend die Erteilung von Erlaubnissen zur übermäßigen Straßenbenutzung durch überbreite selbstfahrende Arbeitsmaschinen (SAM) der Land- und Forstwirtschaft (AH-StVO SAM) gemäß § 6 Absatz 5 Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) Bayern für das Erlaubnisverfahren nach § 29 Absatz 3 StVO in Bayern – zu reformieren?

Zu 10.:

Eine Zentralisierung des Antrags- und Genehmigungsverfahrens nach bayerischem Vorbild würde für die Antragstellenden keine wesentliche Entlastung bewirken, da bereits derzeit eine Antragstellung bei einer Behörde mit Einbeziehung benachbarter Landkreise möglich ist. Eine zentrale Stelle könnte zwar der Aufgaben- und Wissensbündelung dienen, würde jedoch den persönlichen Kontakt vor Ort einschränken und zu Einnahmeverlusten bei den bisher zuständigen Behörden führen. Gesetzliche Anpassungen wären zu prüfen; der konkrete Mehrbedarf an finanziellen und personellen Ressourcen wäre im Rahmen einer vertieften Konzeptentwicklung zu ermitteln. Geht man von den Erfahrungen aus anderen Bundesländern aus und rechnet deren Antrags- und Genehmigungszahlen im Bereich der Großraum- und Schwertransporte hoch, ergibt sich ein Personalbedarf im niedrigen dreistelligen Bereich für eine solche zentrale Stelle.

In Vertretung

Frieß

Ministerialdirektor