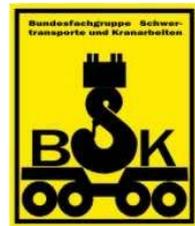




Bundesverband
Güterkraftverkehr Logistik
und Entsorgung (BGL) e.V.



Stellungnahme

XX. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (Auszug => Behördenzuständigkeit, Gebührenordnung)

Frankfurt am Main, den 5. November 2019

Hausanschrift
Breitenbachstraße 1
60487 Frankfurt am Main

Kontakt
Telefon: +49 69 7919 0
Telefax: +49 69 7919 227
E-Mail: bgl@bgl-ev.de
Website: www.bgl-ev.de

Vorstand
Prof. Dr. habil. Dirk Engelhardt
Vorstandssprecher

Dr. Adolf Zobel
Mitglied des Vorstands

Seite
1/10



Der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung e.V. (BGL), die Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK) e.V. und die Transfrigoroute Deutschland (TD) e.V. bedanken sich für die Gelegenheit der Stellungnahme und nehmen zu den geplanten Änderungen straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften aus Sicht des Transportlogistikgewerbes wie folgt Stellung:

1. Regelungen die insbesondere die Großraum-, Schwertransport- und Autokranunternehmen betreffen.

Der BGL, die BSK und die TD regen dringend an, die Änderung in § 47 StVO und der Gebührenordnung (Nummer 263.1.1) aus der XX. Änderungsverordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften herauszunehmen.

Aktuell befinden sich viele komplexe Regelungen in Überarbeitung (Straßenverkehrs-Transportbegleitungsverordnung – StTbV, Verwaltungsvorschriften zur StVO zu §§ 29 Absatz 3 und 46 Absatz 1 Nummer 5 StVO und ihre zukünftige Weiterentwicklung), welche im sachlogischen Zusammenhang mit § 47 StVO und der Gebührenordnung (Nummer 263.1.1) stehen und nur in einem Gesamtpaket bearbeitet werden können, um zu einer ganzheitlichen Lösung zu gelangen.

Vor diesem Hintergrund müssen nach Ansicht des BGL, der BSK und der TD die beiden Themen (§ 47 StVO und Gebührenordnung Nummer 263.1.1) im Sachzusammenhang mit der Einführung der StTbV, die einer Änderung/Ergänzung in der StVO (§ 36) notwendig werden lassen, als Gesamtpaket zur Regelung des Großraum- und Schwertransportes sowie des Autokraneinsatzes neubewertet und entsprechend angepasst werden. Im Wesentlichen sind für dieses Vorgehen folgende Punkte anzuführen:

a) Behördenzuständigkeit (Änderung § 47 Absatz 1 und 2 StVO)

Die geplante Änderung der örtlichen Zuständigkeit in § 47 StVO bei Erteilung von Erlaubnissen oder Genehmigungen für den Großraum- und Schwerverkehr und bei Ausnahmeerteilung vom Lkw-Sonn- und Feiertagsfahrverbot lehnen der BGL, die BSK und die TD ab. Der in der Begründung zur Änderung des § 47 StVO herangezogene Antragstourismus hat seine Ursachen zum einen in den sehr unterschiedlich hohen Gebührenfestsetzungen und zum anderen in der unterschiedlichen Ausstattung der Straßenverkehrsbehörden mit fachlich



geschultem Personal und in diesem Zusammenhang einer „kundenorientierten“ Antragstellerbetreuung seitens der Genehmigungsbehörden.

Die unterschiedlichen Gebührensätze nach der GebOSt fallen als ein Grund für den Antragstourismus zukünftig mit der Nr. 263.1 GebOSt weg. Wie unter Punkt 1 b) dieser Stellungnahme ausgeführt, muss die Änderung der Nr. 263.1 GebOSt aber aus den dort genannten Gründen angepasst werden, damit es nicht zu Verwerfung in der Schwergutbranche kommt. Aufgrund des faktischen Sachzusammenhangs zwischen § 47 StVO und der behördlichen Entscheidung über eine Erlaubnis oder Ausnahme bei Großraum- und Schwertransporten müssen die beiden Themenkomplexe als Gesamtpaket gesehen werden. Die entsprechenden Regelungen müssen sachlogisch im Rahmen der StTbV und der dann notwendigen abermaligen Änderung der StVO bearbeitet werden.

Die Änderung des § 47 StVO wird die Anzahl der für die antragstellende Wirtschaft in Frage kommenden Genehmigungsbehörden für alle Seiten nachteilig reduzieren. Die Reduzierung der Zuständigkeiten einer Verkehrsbehörde auf Anfang und Ende des genehmigungspflichtigen Transports wird erhebliche negative wirtschaftliche Folgen für die auftraggebende Industrie, für die Antragsteller und die Genehmigungsbehörden gleichermaßen haben. Entweder werden die dann zuständigen Verkehrsbehörden durch die schiere Masse von Genehmigungsanträgen überlastet oder aber sie werden am Ziel mit Fallzahlen konfrontiert, die sie weder mit dem derzeitigen Personalbestand bewältigen noch bei fehlender Erfahrung und Sachkunde verwaltungsrechtlich 100-prozentig umsetzen können.

Im Ergebnis werden **in vielen Fällen** die geplanten Änderungen des § 47 StVO die behördlichen Bearbeitungszeiten verlängern, was einer Planbarkeit insbesondere von Windparks und Großprojekten, für die Großraum- und Schwertransporte eine wichtige Rolle spielen, erschwert. Außerdem widerspricht ein solches Vorgehen dem Koalitionsvertrag von CDU/CSU und SPD, wo es auf Seite 83, Zeile 3840/3841 heißt: „Die Genehmigungspraxis für Schwer- und Großraumtransporte werden wir beschleunigen und verbessern“. Mit der geplanten Änderung des § 47 StVO wird das Gegenteil erreicht.

b) Gebührenordnung Straßenverkehr (Nr. 263.1 GebOSt)

Im Anhang zu Gebühren-Nummer 263.1.1 soll ein gänzlich neues Gebührenberechnungsmodell für Entscheidungen über eine Erlaubnis oder



Ausnahme bei Großraum- und Schwertransporten eingeführt werden. Eine damit verbundene bundesweite Vereinheitlichung der Gebührensätze, um diesbezügliche Wettbewerbsverzerrung und Genehmigungstourismus zu verhindern, ist grundsätzlich positiv zu bewerten.

Negativ zu bewerten ist aber, dass das Berechnungsmodell aus dem Jahr 2015/2016 datiert und die wichtigen Änderungen in den einschlägigen Verwaltungsvorschriften (VwV zu §§ 29 Absatz 3 und 46 Absatz 1 Nummer 5 StVO), die am 30 Mai 2017 in Kraft getreten sind, welche in den kommenden Monaten nochmals überarbeitet wird, nicht darstellt. Ein Gebührenberechnungsmodell, das diese Parameter (1. aktuelle VwV und 2. bevorstehende nochmalige Änderung VwV) – de lege lata/de lege ferenda – nicht beinhaltet, führt zu wirtschaftlichen Verzerrungen die negative Auswirkungen auf die Schwergutbranche haben. Zur Veranschaulichung der negativen Auswirkungen für Schwergutbranche seien folgende zwei Beispiele angeführt.



1. Beispiel: Genehmigungszeitraum (1. Kriterium des Gebührenberechnungsmodells)

- Nach der gültigen VwV zu § 29 Absatz 3 StVO ist bei einer Einzelgenehmigung (eine Fahrt) ein Gültigkeitszeitraum von 3 Monaten als Standardgültigkeitszeitraum der Einzelgenehmigung vorgegeben.
- In der kommenden VwV-Änderung soll nach dem Willen der Bundesländer eine so genannte Kurzzeiterlaubnis (mehrere Fahrten in 3 Monaten) eingeführt werden.
- Aus Sicht des BGL und der BSK sollten sich diese beiden Genehmigungsarten dann konsequent im Gebührenberechnungsmodell dann auch dergestalt wieder finden, dass bei einem Gültigkeitszeitraum von 3 Monaten und einer Fahrt (Einzelgenehmigung) diesem Genehmigungszeitraum der Faktor 0,00 und bei einem Genehmigungszeitraum von 3 Monaten und mehreren Fahrten (Kurzzeiterlaubnis) der Faktor 1,00 zugewiesen wird.
- Eine Nichtberücksichtigung im Gebührenberechnungsmodell würde zu einer Ungleichbehandlung der Genehmigungsarten – Einzel-/Kurzzeitgenehmigung – führen, mit der Folge, dass mehrere Fahrtmöglichkeiten den gleichen Gebührensatz hätten, wie bei einer Einzelfahrt anfallen würde. Dies widerspräche den Grundsatz der Gebührenordnung („Aufwand der Genehmigungsbehörde und wirtschaftlicher Erfolg des Bescheidinhabers“).



2. Beispiel: Anzahl der von der Erlaubnis erfassten Fahrzeuge/-kombinationen (5. Kriterium des Gebührenrechnungsmodells)

- Mit dem 5. Kriterium „Fahrzeuge/mögliche Fahrzeugkombinationen“ fließt die Anzahl der von der Genehmigung erfassten Fahrzeuge/Fahrzeugkombinationen in die Gebührenberechnung ein.
- Im Gebührenrechnungsmodell des vorliegenden Verordnungsentwurfes wird noch von 10 Fahrzeugen-/Fahrzeugkombinationen als Maximalwert ausgegangen.
- Seit dem 30.05.2017 dürfen nur noch maximal 5 Fahrzeuge/Fahrzeugkombinationen angegeben werden. In der zukünftigen neuen Version der VwV ist vorgesehen, die Anzahl Fahrzeugkombinationen von fünf auf dann 50 Kombinationen zu erhöhen (fünf ziehende und zehn gezogene Fahrzeuge oder umgekehrt).
- Dies hätte zur Folge, dass alleine der Gebührenanteil des Kriteriums 5 des Gebührenrechnungsmodells sich bei 50 Fahrzeugkombinationen auf 435,56 Euro beläuft. Dies entspricht einer Erhöhung von 544 Prozent gegenüber den im Entwurf in Kriterium 5 des Gebührenrechnungsmodells hinterlegten 10 Fahrzeugkombinationen.
- Der BGL, die BSK und die TD empfehlen, um hier zu einem wirtschaftlich und rechtlich gerechtem Ergebnis zugelingen, bei Kriterium 5 des Gebührenrechnungsmodell die Anzahl der Fahrzeuge bzw. die Anzahl der ziehenden Fahrzeugen auf ein Fahrzeug/ eine Fahrzeugkombination zu begrenzen. Dies ergibt sich aus der Rechtsgrundlage, dass eine Genehmigung nur für ein Fahrzeug/Fahrzeugkombination Gültigkeit hat und nutzbar ist.
- Beim gleichzeitigen Gebrauch einer Genehmigung von mehreren Fahrzeugen/Fahrzeugkombinationen bedarf es einer entsprechenden Anzahl von Abschriften/Ausfertigungen des Urbescheides der Genehmigung.
- Für den Fall, das mit dieser Genehmigung gleichzeitig mehrere von der Genehmigung umfassten Fahrzeuge oder zulässigen Fahrzeugkombinationen gefahren werden sollen, sind entsprechende Änderungsanträge der ursprünglichen Genehmigung für eine Abschrift/Ausfertigung je Fahrzeug/Fahrzeugkombination notwendig. Die

entsprechenden Änderungsanträge sind mit einer reduzierten Gebühr zu versehen.

c) Herauslösung aus der XX. Änderungsverordnung

- Die Ausführungen unter Punkt 1 a) und 1 b) machen deutlich, dass die Themenkomplexe „Behördenzuständigkeit“ und „Gebührenordnung“ ganzheitlich betrachtet und im Zusammenhang mit der derzeit geltenden VwV zu §§ 29 Absatz 3 und 46 Absatz 1 Nummer 5 StVO und ihre zukünftige Weiterentwicklung und der Gebühren-Nummer 263.1.1 gesehen werden müssen.
- Die Komplexität der Genannten in einander wirkenden Regelungen, wird verstärkt durch die aktuelle Überarbeitung des StTbV-Entwurfs, dessen Regelungen wiederum in die StVO bzw. in die VwV wirken. Daher müssen die unter 1 a) und 1 b) dieser Stellungnahme genannten Punkte in einem eigenen Gesamtpaket zur Regelung des Großraum- und Schwertransportes in die StVO separat eingearbeitet werden.

