

Verbesserung der Umstände für Großraum- und Schwertransporte zur Förderung der Nachhaltigkeit im Stahlbau

Die Stahlindustrie und insbesondere die im bauforumstahl e.V. zusammen geschlossenen Unternehmen haben sich auf den Weg gemacht, ihre Produktion zu dekarbonisieren.

Das Ziel, Stahlprodukte mit niedrigem CO₂-Footprint auf den Markt zu bringen, darf allerdings nicht an den Werkstoren enden, sondern muss, im Sinne der Nachhaltigkeit, ganzheitlich betrachtet werden. In diesem Zusammenhang spielt der Transport unserer Stahlprodukte zu den Kunden, Endverbrauchern oder auf die Baustellen eine ebenso wichtige Rolle. Mit signifikanten Verbesserungen der Umstände für den Großraum- und Schwertransport (GST), soll Nachhaltigkeit im Stahlbau weiter gefördert werden. Diese Umstände können durch den deutschen Gesetzgeber geschaffen werden. Aus diesem Grund zeigen wir auf, welche Problempunkte von der Politik aufgegriffen und überarbeitet werden müssen:

I. Höhere zulässige Gesamtbreite für GST

Ein erster Schritt wäre die Anhebung der zulässigen Gesamtbreite für die Erteilung von Dauererlaubnissen für GST auf beispielsweise 3,05m. Die Anschlagmittel zur Sicherung der Ladung sollten bei der Betrachtung der Abmessungen unberücksichtigt bleiben. Dadurch ließen sich mehr und größere Bleche transportieren, was Transporte und somit den CO₂-Ausstoß verringern würde. Gleichzeitig wären weniger Genehmigungen erforderlich, wodurch die Genehmigungsbehörden entlasten würden.

II. Unterschreitungen der Abmessungen und Gewichte müssen wieder von einer Genehmigung erfasst sein

Unterschreitungen bei genehmigten Abmessungen und Gewichten bei anhörpflichtigen GST müssen wieder automatisch mitgenehmigt sein. Aktuell können Transporte nicht durchgeführt werden, wenn für den Rückweg von einer Baustelle Frachten mittransportiert werden sollen, die leichter oder kleiner sind als die Maße und Gewichte in der Genehmigung. Dies verursacht unnötige Leerfahrten und bedingt somit einen höheren CO₂-Ausstoß.

III. Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichts für GST auf 44 t

Durch Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichts, können Transporte eingespart und der CO₂-Ausstoß um ca. 1 bis 2 Millionen Tonnen pro Jahr verringert werden. Der Transport per LKW und GST ist mit Abstand der meistgenutzte Verkehrsträger in Europa und wird dies langfristig bleiben. Daher sollten schnell umsetzbare Maßnahmen zur Einsparung von CO₂ erkannt und genutzt werden.

IV. Genehmigungsverfahren benötigen eine verbindliche Entscheidungsfrist und müssen wieder kalkulierbar sein

Die gesamte deutsche Bauwirtschaft steht vor dem Problem, dass sie durch überlange und teure Genehmigungsverfahren sowie -engpässe belastet wird. Genehmigungsbehörden können den

Zeitpunkt der Genehmigungserteilung meist selbst nicht einschätzen. Dies führt dazu, dass Auftragnehmer ihre Vertragsfristen gegenüber Auftraggebern und Bauherren nicht einhalten können. Zudem erreichen uns vermehrt Meldungen, dass die Gebühren der Genehmigungsverfahren die Kosten der Transporte erheblich überschreiten. Effizienzsteigerungen bei den Genehmigungsbehörden, verbindliche Entscheidungsfristen und einheitliche Verfahrensregelungen können hier Abhilfe schaffen.

Um bei einer Verbesserung der gegenwärtigen Situation mitzuwirken, steht die deutsche Stahlbranche der Politik jederzeit für Gespräche und einen gemeinsamen Austausch zur Verfügung. Als Plattform kommt die Verkehrsministerkonferenz am 12./13. Oktober 2022 in Betracht. Wir würden uns freuen, im Rahmen dieser Veranstaltung und unter Einbeziehung weiterer einschlägiger Berufsverbände, mit Ihnen in Verbindung zu treten.

Für detaillierte Informationen verweisen wir auf unser Positionspapier im Anhang.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Rolf Heddrich
Geschäftsführer bauforumstahl e.V.



Gregor Machura
Geschäftsführer bauforumstahl e.V.

Positionspapier – Verbesserung der Umstände für Großraum- und Schwertransporte zur Förderung der Nachhaltigkeit im Stahlbau

Die Stahlindustrie und insbesondere die im bauforumstahl zusammen geschlossenen Unternehmen haben sich auf den Weg gemacht, ihre Produktion zu dekarbonisieren. Gesellschaft und Politik sind Treiber dieser Entwicklung.

Das Ziel, Stahlprodukte mit niedrigem CO₂-Footprint auf den Markt zu bringen, darf allerdings nicht an den Werkstoren enden, sondern muss, im Sinne der Nachhaltigkeit, ganzheitlich betrachtet werden. In diesem Zusammenhang spielt der Transport unserer Stahlprodukte zu den Kunden, Endverbrauchern oder auf die Baustellen eine ebenso wichtige Rolle. Mit signifikanten Verbesserungen der Umstände für den Großraum- und Schwertransport, soll Nachhaltigkeit im Stahlbau weiter gefördert werden und der gesamtgesellschaftlichen Aufgabe nachhaltiger Wirtschaft Rechnung getragen werden.

I. Höhere zulässige Gesamtbreite für Großraum- und Schwerlasttransporte

Für die Erteilung einer Dauererlaubnis für Großraum- und Schwerlasttransporte (GST) ohne Anhörverfahren ist unter anderem Voraussetzung, dass der Transport eine Gesamtbreite (Breite über alles) von 3 m nicht überschreitet (Rn. 109 zu § 29 Abs. 3 VwV-StVO, § 29 Abs. 3 StVO, § 32 Abs. 1 StVZO).

Demgegenüber stehen produktionsbedingte und nach DIN-Norm zulässige Walztoleranzen (hier z. B. DIN EN 10029): Für die zulässigen Blechbreiten gelten in Abhängigkeit der Nenndicke obere Grenzabmaße, d. h. Bestellbreite + Toleranz = Ist-Breite: Die zulässigen und produktionstechnisch unbedingt erforderlichen Toleranzfelder betragen ± 0 bis +30 mm. Die generelle Problematik besteht hier zwischen vorgeschriebener Gesamtbreite inklusive Anschlagmittel zur Sicherung der Fracht, die also nicht zusätzlich addiert werden.

Zudem wären folgende Vorteile mit einer Erhöhung der Gesamtbreite verbunden:

- **Geringerer CO₂-Ausstoß:** Eine Erhöhung der Gesamtbreite sowie eine getrennte Betrachtung der Anschlagmittel bei der Gesamtbreite ließe den Transport größerer Bleche zu. Pro Transport könnte mehr Fracht bewegt werden. Dadurch ließe sich die Anzahl von Transporten verringern. Dies führt zu einer Verringerung der entstehenden CO₂-Emission.
- **Kostenentlastung der Wirtschaft:** Antragstellende Unternehmen und Behörden würden Personalkosten für das nicht mehr durchzuführende Anhörverfahren einsparen, was zu einer Kostenentlastung der Wirtschaft und der Steuerzahler führen würde.
- **Entlastung Genehmigungsbehörden:** Aufgrund einer erhöhten Gesamtbreite könnten für wiederkehrende Transporte mehr flächendeckende Dauererlaubnisse erteilt werden, wodurch weniger Anträge gestellt sowie weniger Anhörverfahren durchzuführen wären.

II. Unterschreitungen der Abmessungen und Gewichte müssen wieder von Genehmigung umfasst sein

Weiterer Problempunkt ist, dass für anhörpflichtige GST eine erneute Erlaubnis einzuholen ist, sofern diese die bereits genehmigten Abmessungen der Ladung um mehr als 15cm und des Gewichts bzw. der Achslasten um mehr als 5% unterschreiten. Vor Überarbeitung der Verwaltungsvorschrift der StVO galten sämtliche Unterschreitungen der Abmessungen und des Gewichts als mitgenehmigt, was auch dem juristischen Grundsatz entspricht, dass das Größere das Kleinere miterfasst. Das eine solche juristische Grundlage für eine Verwaltungsvorschrift, die die Arbeit einer an das Gesetz gebundenen Verwaltungsbehörde regelt, hier nicht berücksichtigt wurde, wirft Fragen auf.

Ein Beispiel:

Ein Transport mit drei Achsen kann bis zu einer Gesamtmasse von 27,0 t ohne Anhörverfahren eine Erlaubnis erteilt werden. Wiegt der Transport insgesamt nur noch 24,0 t ist für diesen eine erneute Erlaubnis einzuholen, da die genehmigte Gesamtmasse um mehr als 5% unterschritten wird.

Es ist kein zielführender Grund ersichtlich, weshalb eine Unterschreitung der genehmigten Abmessungen der Ladung sowie des Gewichts nicht von der ursprünglichen Erlaubnis weiterhin erfasst werden. Diese nicht nachvollziehbare Regelung führt dazu, dass die ohnehin schon überlasteten Erlaubnis- und Genehmigungsbehörden durch unnötige und vermeidbare Anträge zusätzlich strapaziert werden. Auch der Wirtschaft wird durch diese zusätzlich Verpflichtung zur Antragsstellung eine unnötige Bürokratiebelastung aufgebürdet.

Auch mit dem Aspekt der Nachhaltigkeit ist diese Regelung nicht vereinbar. Mangels Erlaubnis könnte eine leichtere Fracht vom ursprünglichen Transport nicht mehr mitgeliefert werden. Stattdessen müsste der Transport als Leerfahrt durchgeführt und die leichtere Fracht von einem zusätzlichen LKW abgeholt werden, nachdem dafür eine Erlaubnis eingeholt wurde.

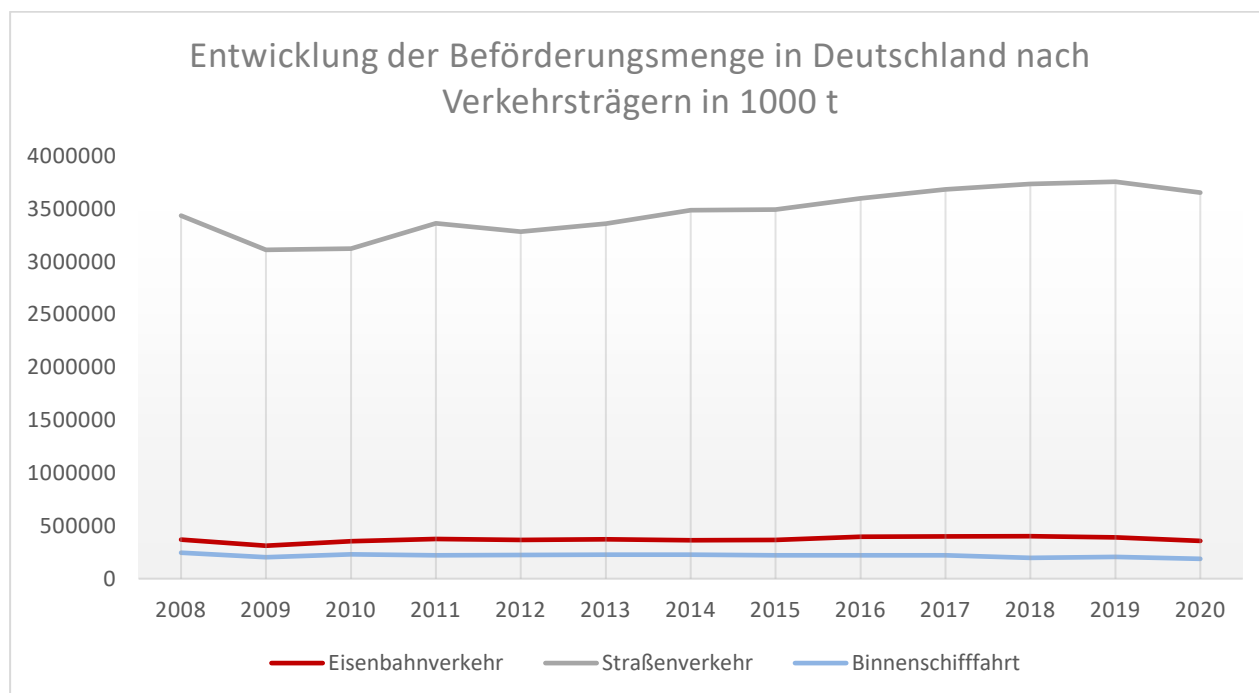
III. Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichts auf 44 t

Ein weiterer Beitrag zur Verringerung des CO₂-Ausstoßes kann durch die Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichts für LKW von 40 t auf 44 t geleistet werden. Dieses gilt bereits für Transporte von Gütern, die beispielsweise über längere Distanz mittels mehrerer Verkehrsträger, also Straße, Schiene und/oder Wasserstraße transportiert werden (kombinierter Verkehr). Eine Anhebung des zulässigen Gesamtgewichts für den LKW-Regelverkehr auf 44 t könnte zu schnell umsetzbaren Einsparungen von CO₂-Emissionen von ca. 1 bis 2 Millionen Tonnen pro Jahr führen. Zusätzliche könnte durch die Erhöhung des Gesamtgewichts für LKW die Anzahl von Transporten verringert werden, was zu einer Entlastung der deutschen Hauptverkehrsrouten führen würde. Es bedürfte lediglich einer Änderung der StVO und StVZO durch den Gesetzgeber. Damit könnte auch ein entscheidender Beitrag zum europäischen Schulterchluss beigetragen werden. Die Initiative „Nutzfahrzeuge – Gewicht und Abmessungen“ der Europäischen Kommission zeigt, dass die Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichts auf 44 t in ganz Europa auch von der Europäischen Union als mögliche Maßnahme für die Ökologisierung des Straßenverkehrs bei gleichzeitiger Gewährleistung eines wettbewerbsfähigen europäischen Binnenmarkts als mögliche Maßnahme in Betracht gezogen wird.¹

Eine Benachteiligung des kombinierten Verkehrs ist durch die Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichts nicht zu befürchten. Es besteht die Option, das Gesamtgewicht für den kombinierten Verkehr parallel zum Regelverkehr anzuheben. Der Anreiz des kombinierten Verkehrs in Form eines höheren Gesamtgewichts gegenüber dem Regelverkehr bliebe damit bestehen. Zudem verfügt der kombinierte Verkehr über weitere Vorteile, die von einer Erhöhung

¹ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13278-Nutzfahrzeuge-Gewicht-und-Abmessungen-Bewertung_de.

des zulässigen Gesamtgewichts für den Regelverkehr unberührt blieben. So gelten für den kombinierten Verkehr Ausnahmen von Sonn-, Feiertags- und Ferienfahrverboten sowie die Befreiung von der Kraftfahrzeugsteuer für KFZ, die für den Vor- und Nachlauf im kombinierten Verkehr eingesetzt werden.



Quelle: destatis, „Beförderungsmenge und Beförderungsleistung nach Verkehrsträgern“

Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass der Transport von Gütern ausschließlich über die Straße, trotz der Vorteile des kombinierten Verkehrs, seit Jahren der meistgenutzte Verkehrsträger und damit das Rückgrat der deutschen Wirtschaft ist. Gründe dafür sind Kapazitätsprobleme sowie der unzureichende Zustand des Schienenverkehrs²:

- Bis 2025 werden rund **3.750 Mitarbeiter** im Bereich DB Cargo altersbedingt ausscheiden.³
- Der **Altersdurchschnitt der E-Loks** der Deutschen Bahn beträgt 16 Jahre, der der Strecken-Dieselloks 30 Jahre.⁴
- Im Jahr 2020 betrug das durchschnittliche **Anlagenalter** der Gleise 21 Jahre.⁵
- Die **Hauptverkehrsachsen** in Nord-Süd-Richtung werden mittelfristig **stark belastet**.

Zum Beispiel betrug die Streckenauslastung im Fahrplanjahr 2020 für die Strecken Hamburg-Harburg – Hamburg Rainweg, Köln-Mülheim – Duisburg Hbf – Dortmund Hbf, sowie die Knoten Frankfurt a.M. und München 125%.⁶ Diese Schienennetzbereiche weisen nach Angaben der Deutschen Bahn besonders spürbare Kapazitätsengpässe auf.⁷ In genau diesen Schienennetzbereichen befinden sich die größten drei

² „Nur ein Notfallplänchen“, Handelsblatt, Gesamtausgabe Nr. 159 v. 18.08.2022, S. 10.

³ Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drs. 19/13793 – S. 9.

⁴ Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drs. 19/13793 – S. 10

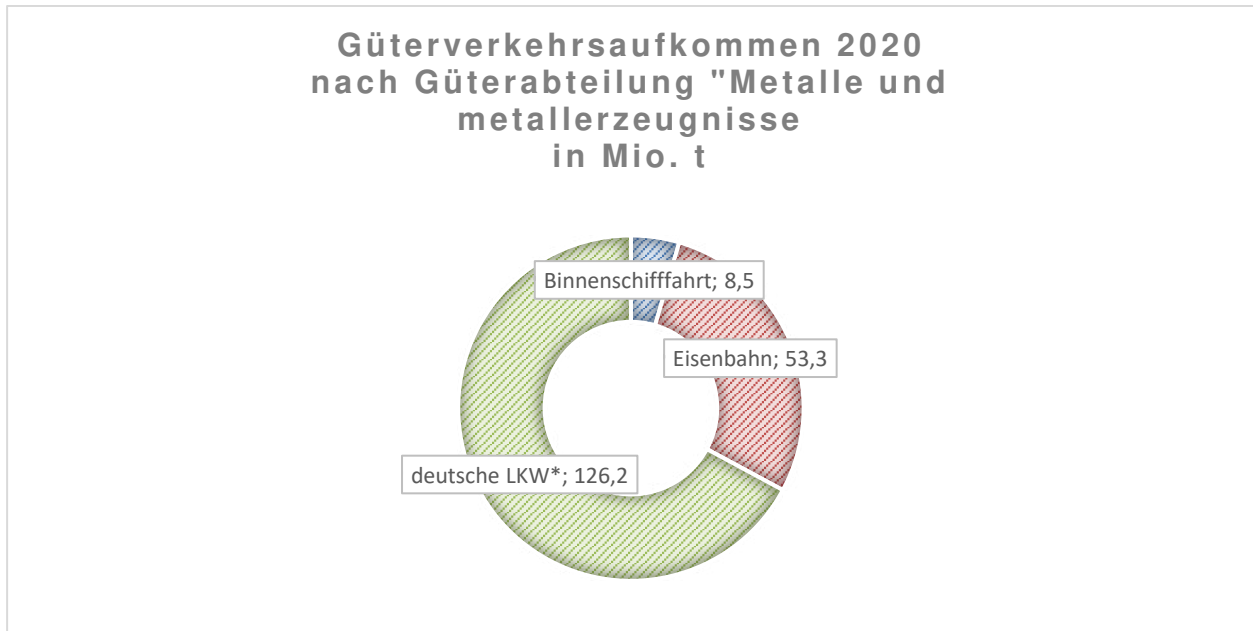
⁵ DB Netze, Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht 2020, S. 154.

⁶ DB Netze, Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht 2020, S. 191.

⁷ DB Netze, Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht 2020, S. 191.

Umschlagbahnhöfe für den kombinierten Verkehr Ubf Köln-Eifelort, Ubf München-Riem und Ubf Hamburg-Billwerder⁸.

Die Attraktivität des Verkehrsträger Schiene wird zusätzlich durch den Abbau des Schienennetzes gemindert. Während auf dem deutschen Schienennetz die Verkehrsleistung im Güterverkehr um 83,04% in den vergangenen Jahren zugenommen hat, verringerte sich zugleich die Streckenlänge des Schienennetzes. Diese wurde seit dem Jahr 1995 um insgesamt 14,9% abgebaut.⁹



*Ohne LKW bi 3,5 t Nutzlast bzw. 6 t zulässigem Gesamtgewicht.
Quelle: BMVI, Verkehr in Zahlen, 2021, S. 249, 253, 257.

Im Vergleich zum Verkehrsträger Straße, kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt aus Sicht der Stahlindustrie auch auf die Binnenschifffahrt nicht als gleich effizienter Verkehrsträger zurückgegriffen werden.

Die Bundeswasserstraßen weisen ebenfalls erhebliche Defizite in ihrer Substanz auf. Dies ist hauptsächlich auf seit 20 Jahren unterlassene Erhaltungsinvestitionen des Bundes sowie eine hohe Altersstruktur zurückzuführen. Aufgrund dessen werden zunehmend kritische Zustände an den Anlagen der Bundeswasserstraßen festgestellt. Ausweislich des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP 2030) wurde die Hälfte der Wehranlagen und 60% der Schleusenanlagen vor 1950 errichtet. Von 10% der Wehre und 20% der Schleusen lässt sich das Errichtungsjahr sogar auf vor 1900 zurückführen. Die technische Nutzungsdauer des Großteils dieser Anlagen ist erreicht oder überschritten. Prognostiziert für das Jahr 2036, werden von ca. 170 Schleusenanlagen im Kernnetz der deutschen Bundeswasserstraßen 120 Schleusen (70%) älter als 80 Jahre sein.

Die für den BVWP 2030 durchgeführten Untersuchungen besonders wichtiger Bauwerkstypen mit Sicherheitsrelevanz ergab, dass 85% der untersuchten Schleusenanlagen, 73 % der untersuchten Wehranlagen und 87% der Pumpwerke sich in einem nicht ausreichenden bzw. ungenügenden Zustand befinden.¹⁰

Daraus ergibt sich insgesamt ein Erhaltungs- und Ersatzbedarf für den Zeitraum 2016 bis 2030 von 16,2 Mrd. Euro. Aus dem BVWP 2030 lässt sich entnehmen, dass für den Substanzerhalt sowie die Aus- und Neubauprojekte aller Verkehrsträger 269,6 Mrd. Euro geplant wurden. Der Verkehrsträger Wasser fällt jedoch der geringste Anteil zu. 9,1% der Mittel entfallen auf ihn, während, 49,3% für die Straße und 41,6% für die Schiene verwendet werden.

⁸ DB Netze, Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht 2020, S. 185.

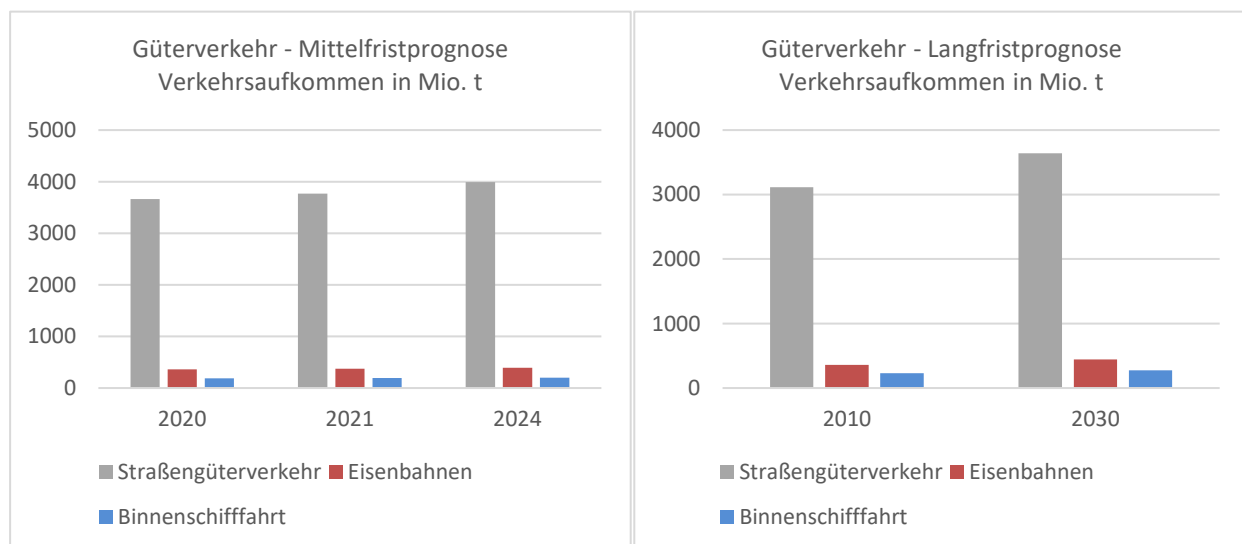
⁹ <https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/infrastruktur/schienennetz/#Header3>.

¹⁰ Bundesverkehrswegeplan 2030, Stand: August 2016, Tabelle 6, S. 32.

Abgesehen vom Zustand der Bundeswasserstraßen, erweist sich der Verkehrsträger Wasser aufgrund seiner Abhängigkeit vom Wasserstand für die Stahlbranche leider als unzuverlässiger im Vergleich zu den Verkehrsträgern Straße und Schiene.

Die volatilen Wasserstände der deutschen Binnengewässer der letzten Jahre – insbesondere 2018 und 2019 – sowie in diesem Jahr, führen dazu, dass die Güterschifffahrt nicht mehr voll verladen werden kann oder sogar zeitweilig vollständig eingestellt werden muss. Zur Vermeidung von Tiefgängen und dadurch möglichen Strandungen, wurde in der Vergangenheit bei einzelnen Aufträgen deutscher Stahlproduzenten und -bauer nur die Hälfte der Menge verladen, die ursprünglich in Auftrag gegeben wurde. Die verbliebene Ladungsmenge musste entweder durch weitere Schiffe oder über andere Verkehrsträger transportiert werden, was zusätzliche CO₂-Emissionen, erhöhte Transportkosten sowie Bereitstellungsprobleme von Rohstoffen für die industrielle Produktion verursachte. Aufgrund der durch den Klimawandel verursachten steigenden Temperaturen kann auch für die nächsten Jahre mit volatilen Wasserständen gerechnet werden.

Aktuell verbleibt nur der Verkehrsträger Straße als zuverlässiger, schneller und kostengünstiger Transportweg für die deutsche Wirtschaft. Durch die Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichts kann das Transportvolumen erhöht und der CO₂-Ausstoß verringert werden.



Quelle: BMVI, Verkehr in Zahlen, 2021/2022, S. 345, 347

IV. Schlussbericht AG „Verlagerung von GST von der Straße auf den Wasserweg und Schiene“ ist einseitig

Am 16. Dezember 2020 veröffentlichte das Bundesministerium für Digitales und Verkehr den Schlussbericht der Arbeitsgruppe „Verlagerung von Großraum und Schwerlasttransporten (GST) von der Straße auf den Wasserweg und Schiene“.

Ziel dieses Berichts war die Ermittlung und Beurteilung von Möglichkeiten zur Erhöhung der Binnenschifffahrt am Modalsplit. Dabei wurden im Bericht jedoch die o.g. Gründe, die gegen eine Eignung des Verkehrsträgers Wasser für GST sprechen, außer Betracht gelassen. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die obigen Ausführungen verwiesen.

Die Binnenschifffahrt wird im Schlussbericht als umweltfreundlicher als die Verkehrsträger Schiene und Straße bezeichnet. Zwar ist die CO₂-Emission eines einzelnen Binnenschiffs durchschnittlich niedriger als der eines Güterzugs oder eines 40-Tonnen-Sattelzugs. Jedoch übersteigt nach Angaben des Umwelt Bundesamtes die Luftschadstoffbilanz eines Binnenschiffs

die der vorgenannten Verkehrsträger.¹¹ Mithin sind für die Bewertung der Umweltfreundlichkeit eines Verkehrsträgers CO₂-Emissionen allein nicht maßgeblich. Vielmehr sind für eine solche Beurteilung eine Vielzahl unterschiedlicher Kriterien zugrunde zu legen, da der Begriff „Umweltfreundlichkeit“ nicht mehr zeitgemäß ist. Vielmehr ist eine umfangreiche Nachhaltigkeitsbetrachtung erforderlich, wie zum Beispiel die 17 Nachhaltigkeitsziele der 2030-Agenda der Vereinten Nationen oder die Kriterien einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung zeigen.

V. Genehmigungsverfahren müssen wieder kalkulierbar sein

Gegenwärtig wird die deutsche Stahlindustrie – ebenso wie die gesamte deutsche Bauwirtschaft – durch überlange und teure Genehmigungsverfahren sowie Genehmigungsengpässe belastet.

Aufgrund fehlenden Personals und erforderlichen Fachwissens bei den Erlaubnis- und Genehmigungsbehörden besteht derzeit keine Planungssicherheit am Markt. Für die transportdurchführenden Unternehmen ist es nicht absehbar, wann eine Genehmigung erteilt wird. Eine fristgerechte Lieferung von Baustoffen kann somit weder von Lieferanten noch von Bauunternehmern gewährleistet werden. Dies kann zu Bauzeitverzögerungen mit erheblichen Schadensersatzforderungen führen, denen in der Regel dann der Bauunternehmer ausgesetzt ist.

Es ist daher dringend erforderlich, die Genehmigungsverfahren zu beschleunigen. Bundesweit einheitliche Vorgaben für das Genehmigungsverfahren, Aufstockung des Verwaltungspersonals sowie dessen gezielte Schulung könnten geeignete Maßnahmen sein. Insbesondere einheitliche Verfahrensregelungen würden sowohl bei der Privatwirtschaft als auch auf Seite der Genehmigungsbehörden zu Erleichterungen führen und die Genehmigungsprozesse beschleunigen.

Zudem könnte auch eine gesetzlich geregelte Frist der Erlaubnis- und Genehmigungsbehörden von höchstens drei Wochen für die Erteilung von Genehmigungen nach §§ 46 Abs. 1 Nr. 5, 29 Abs. 3 StVO, § 70 StVZO dazu beitragen, dass die Durchführung von GST für die antragstellenden Unternehmen wieder planbar wäre. Denn auch in den früheren Fassungen der Verwaltungsvorschrift zur StVO hatte die zuständige Genehmigungsbehörde den Antragsteller darauf hinzuweisen, dass die Bearbeitung der Anträge in der Regel zwei Wochen erfordert. Diese Regelung wurde allerdings ohne Begründung mit der Novelle im Jahr 2017 ersatzlos gestrichen. In diesem Zusammenhang zu berücksichtigen ist, dass auch für die Entscheidung über einen komplexen Bauantrag in Teilen der deutschen Bundesländer für die zuständige Bauaufsichtsbehörde grds. eine Frist von ein bis drei Monaten besteht (vgl. § 71 Abs. 6 S. 1 LBauO NW; § 69 Abs. 5 S. 1 SächsBO, § 69 Abs. 3 S. 1 BremLBO; § 54 Abs. 5 S. 1 BW LBO; § 69 Abs. 3 BauO Bln; § 69 Abs. 6 BbgBO; § 68 Abs. 4 S. 1 BauO LSA). Eine solche Entscheidungsfrist sollte somit auch wieder für die Erteilung von GST-Genehmigungen möglich sein.

Schließlich sind GST-Genehmigungsverfahren für die Stahlindustrie derzeit nicht kalkulierbar, da keine Anhaltspunkte existieren, die es den antragstellenden Unternehmen ermöglichen würde, die für das Verfahren anfallenden Gebühren und Transportnebenkosten einzuschätzen.

Von den Genehmigungsbehörden werden im Voraus keine Auskünfte über die Gebühren erteilt. Stattdessen wird nach Erteilung der Genehmigung dem antragstellenden Unternehmen ein Gebührenbescheid übermittelt. Die darin geforderten Gebühren übersteigen die Gesamtkosten des eigentlichen Transportes erheblich. Dies ist nicht nachvollziehbar. Mangels vorheriger Information seitens der Genehmigungsbehörden über die Höhe der Gebühren, können diese von Unternehmen nur geschätzt werden. Überschreiten die Gebühren jedoch die vorab geschätzte Summe, sind die meisten Auftraggeber nicht dazu bereit, diese Kosten zu tragen. Daher ist es zwingend erforderlich, dass es für Antragsteller jederzeit ersichtlich ist, in welcher Höhe welche

¹¹ <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/emissionsstandards/binnenschiffe#abgasgesetzgebung-fur-binnenschiffe>.

Gebühren erhoben werden. Nur eine transparente Gebührenstruktur ermöglicht der deutschen Bauindustrie kalkulierbare Transporte von Bauprodukten zu ihrem Bestimmungsort.

VI. Fazit

Der Verkehrsträger Straße wird auch in Zukunft der Hauptverkehrsträger für die deutsche Wirtschaft sein und bleiben. Insbesondere die Stahlproduktion und der Stahlbau sind regelmäßig – so wie viele Teile der Bauwirtschaft – auf Großraum- und Schwerlasttransporte angewiesen.

Der deutsche Stahlbau wird einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der Ziele des europäischen New Green Deal leisten. Nicht nur, dass der Werkstoff Stahl CO₂-neutral hergestellt werden wird, sondern auch der Beitrag des Stahls bei dem Aufbau der erneuerbaren Energien für die gesamte Wertschöpfungskette in Deutschland eine wesentliche Rolle spielen. Die Kreislauffähigkeit von Stahl über Recycling und Wiederverwendung ist bereits jetzt etabliert und einzigartig bei den Konstruktionswerkstoffen. Eine leistungsfähige Stahlindustrie ist folglich auch für den Klimaschutz erforderlich. Dazu bedarf es jedoch Umstände, die eine wirtschaftliche, planbare und umweltschonende Durchführung von Stahltransporten ermöglicht. Voraussetzungen dafür können die hier dargestellten Maßnahmen sein.

Um bei einer Verbesserung der gegenwärtigen Situation mitzuwirken, steht die deutsche Stahlbranche der Politik jederzeit für Gespräche und einen gemeinsamen Austausch zur Verfügung. Als Plattform kommt die Verkehrsministerkonferenz am 12./13. Oktober 2022 in Betracht. Wir würden uns freuen, im Rahmen dieser Veranstaltung und unter Einbeziehung weiterer einschlägiger Berufsverbände, mit Ihnen in Verbindung zu treten.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Rolf Heddrich
Geschäftsführer bauforumstahl e.V.



Gregor Machura
Geschäftsführer bauforumstahl e.V.



Mike Schrader
Vorstandsmitglied bauforumstahl e.V.

Ansprechpartner

Marvin Marek
bauforumstahl e.V.
E-Mail: mma@bauforumstahl.de

Unterstützer:



bauforumstahl e.V.
Sohnstraße, 65, 40237 Düsseldorf



Deutscher Stahlbau-Verband DSTV e.V.
Sohnstraße 65, 40237 Düsseldorf



Bundesvereinigung Mittelständischer
Bauunternehmen e.V. (BVMB)
Kaiserplatz 3, 53113 Bonn