Stand: 14.10.2026 16:18:34

Vorgangsmappe für die Drucksache 19/12588

"Schwerlastverkehr einfach einfach machen"

Vorgangsverlauf:

1. Initiativdrucksache 19/12588 vom 25.06.2026

Bayerischer Landtag

19. Wahlperiode 25.06.2026 **Drucksache** 19/**12588**

Antrag

der Abgeordneten **Katharina Schulze, Johannes Becher, Dr. Markus Büchler, Ludwig Hartmann, Claudia Köhler, Jürgen Mistol, Verena Osgyan, Tim Pargent, Stephanie Schuhknecht, Patrick Friedl, Barbara Fuchs, Mia Goller, Christian Hierneis, Paul Knoblach, Ursula Sowa, Martin Stümpfig, Laura Weber** und **Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)**

Schwerlastverkehr einfach einfach machen

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, die Voraussetzungen und das Genehmigungsverfahren für Schwerlastverkehr radikal zu vereinfachen und folgende Maßnahmen umzusetzen:

1. Alle Straßenbaulastträger werden verpflichtet, die Rahmendaten ihrer Brücken- und Straßenbauwerke (u. a. Traglast, Spannweite, baulicher Zustand) in einer zentralen Datenbank – idealerweise direkt im zentralen Genehmigungsportal VEMAGS – zu erfassen und beständig zu aktualisieren.
2. Die Zuständigkeit für die Ausnahmegenehmigung eines Fahrzeugs nach § 70 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) wird von der Regierung der Oberpfalz auf die unteren Straßenverkehrsbehörden verlagert, die die Ausnahmegenehmigung gleichzeitig mit einem Antrag auf Schwerlastverkehr bearbeiten.
3. Schwerlasttransportgenehmigungen werden nicht länger sklavisch an ein bestimmtes Fahrzeug gekoppelt, sondern sollen kurzfristig auch mit anderen Fahrzeugen gefahren werden können, sofern die Achszahl, Achslast und Maße nur geringfügig abweichen.
4. Die Beteiligung der Polizei am Genehmigungsprozess wird regelhaft abgeschafft und nur in begründeten Ausnahmefällen durchgeführt.
5. Die Anforderungen an Begleitfahrzeuge (Art und Anzahl der Fahrzeuge sowie Anzahl und Schulung der benötigten Personen) werden mit den anderen Bundesländern harmonisiert, damit an der Landesgrenze weder Fahrzeug- noch Fahrerwechsel notwendig sind.
6. Die Dauer von Ausnahmegenehmigungen nach § 70 StVZO sowie von Dauererlaubnissen für Schwerlasttransporte wird auf den maximalen Zeitraum ausgedehnt – falls möglich auch unbefristet.
7. Auf Bundesebene wird sich dafür eingesetzt, dass die anderen Bundesländer identisch verfahren, um im Idealfall Antragsstellern zu ermöglichen, sich über die zentrale Datenbank VEMAGS binnen Minuten selbst eine Genehmigung zu erteilen.

Drucksachen, Plenarprotokolle sowie die Tagesordnungen der Vollversammlung und der Ausschüsse sind im Internet unter www.bayern.landtag.de - Dokumente abrufbar. Die aktuelle Sitzungsübersicht steht unter www.bayern.landtag.de – Aktuelles/Sitzungen zur Verfügung.

Begründung:

Zu 1.:

In den Niederlanden dauert die Genehmigung für einen Schwerlasttransport zwei bis fünf Tage, während in Deutschland zwei bis drei Wochen zu veranschlagen sind. Dies liegt nicht nur in der unterschiedlichen Größe der Länder begründet, sondern vor allem darin, dass in Deutschland in einem Genehmigungsprozess sämtliche auf der Wegstrecke liegenden Straßenbaulastträger zu beteiligen sind – im Regelfall also die Autobahn GmbH und mindestens zwei weitere Landratsämter. Die für die Entscheidung notwendigen Daten über die Traglasten, Spannbreiten und den baulichen Zustand von Brücken und Straßen sind in Deutschland jeweils nur bei den zuständigen Behörden vorhanden, wohingegen in den Niederlanden eine zentrale Datenbank genutzt wird. Ohne ein digitales Register lassen sich Bearbeitungszeiten nicht verkürzen. Bayern sollte daher sich selbst und alle Kommunen dazu verpflichten, diese Daten zentral in VEMAGS einzupflegen.

Zu 2.:

Um einen Schwerlasttransport durchführen zu können, müssen die dafür in Betracht kommenden Fahrzeuge bereits im Vorfeld über eine Sondergenehmigung nach § 70 StVZO verfügen. Diese Sondergenehmigung erteilt nach der Verordnung über die Zuständigkeit im Verkehrswesen (ZustVVerk) in Bayern zentral die Regierung der Oberpfalz. Für Logistikunternehmen, aber auch landwirtschaftliche Betriebe bedeutet dies einen zusätzlichen Schritt bei einer zweiten Behörde. Im Sinne des in allen Bereichen angestrebten One-Stop-Shop-Prinzips sollte die Zuständigkeit daher bei den unteren Straßenverkehrsbehörden konzentriert werden.

Zu 3.:

Genehmigungen für Schwerlasttransporte sind bisher an das beantragte Fahrzeug gebunden. Da die Genehmigungsdauer sehr variabel ist, bedeutet dies für Logistikunternehmen, dass sie ihr Fahrzeug frühzeitig für genau diesen Transport reservieren müssen und ihre Fahrzeuge dadurch nicht flexibel zwischennutzen können. Da alle Fahrzeuge ohnehin eine Sondergenehmigung samt aller relevanten Fahrzeugdaten haben, ist unverständlich, weshalb die Genehmigungen nicht kurzfristig auch auf andere Fahrzeuge übertragen werden können. Innerhalb einer zentralen Datenbank sollten alle relevanten Daten automatisiert abgeprüft werden können und eine zeitnahe Übertragung der Genehmigung möglich sein.

Zu 4.:

Früher wurde im Rahmen der Amtshilfe bei einer gewissen Breite eines Schwerlasttransports automatisch eine Begleitung durch die Polizei angefordert. Dies ist durch Begleitfahrzeuge mittlerweile nicht mehr nötig, jedoch ist es bisher den Genehmigungsbehörden selbst überlassen, ob die Polizei informiert, angehört oder sogar am Transport beteiligt wird. Für eine möglichst unbürokratische Abwicklung kann daher regelhaft auf die Beteiligung der Polizei verzichtet werden.

Zu 5.:

Zwar regelt die Straßenverkehr-Transportbegleitungsverordnung grundsätzlich deutschlandweit die Anforderungen an Begleitfahrzeuge und Fahrzeugführende, jedoch erlaubt diese Verordnung den Ländern auch, selbst Rechtsverordnungen zu erlassen. Im Detail führt das dazu, dass die Anforderungen nicht zu 100 Prozent identisch sind bzw. die Auflagen nicht immer in der deutschlandweit identischen Reihenfolge erlassen werden. Logistikunternehmen müssen daher bei länderübergreifenden Transporten im Vorfeld stets prüfen, ob die Auflagen überall identisch sind. Hier muss dringend eine deutschlandweit einheitliche Anforderungsliste und damit einhergehend ein einheitlicher Auflagenbescheid erwirkt werden.

Zu 6.:

Genehmigungen für Einzelfahrzeuge oder beantrage Dauererlaubnisse für Schwerlasttransporte haben teils unterschiedliche Fristen. Dauererlaubnisse für Transporte können längstens für drei Jahre erteilt werden. Einzelfahrzeuggenehmigungen werden oft für zehn Jahre erteilt, bedürfen aber für Verlängerungen eines TÜV-Gutachtens. Hier

sollte im Interesse einer möglichst einfachen Handhabung der maximal mögliche Ermessensrahmen ausgeübt werden.

Zu 7.:

Bestünde eine deutschlandweit aktuelle Datenbank über alle Straßen und Brückenbauwerke, könnte die zentrale Plattform VEMAGS in Sekunden ermitteln, ob die beantragte Route mit dem gewählten Fahrzeug befahrbar ist, oder, falls nicht, eine Alternativroute vorschlagen. Auch der Austausch des Fahrzeugs wäre dann nur ein in Sekunden prüfbarer Parameter. Um dies deutschlandweit umzusetzen, soll sich die Staatsregierung im Bundesrat und Bundestag dafür einsetzen, dass diese zentrale Datenbank endlich angelegt wird und alle Bundesländer im Genehmigungsverfahren identisch vorgehen.