BAU INDUSTRIE

Wir machen Bauen zur Branche.

Stellungnahme

Bürokratierückbaugesetz und Bürokratierückbauverordnung

I. Vorbemerkung

Die BAUINDUSTRIE begrüßt das Ziel des Bundesministeriums für Verkehr, bürokratische Belastungen im Verkehrsbereich abzubauen, Verwaltungsverfahren zu vereinfachen und bestehende Regelungen stärker an digitalen, effizienten und praxisgerechten Abläufen auszurichten. Der gewählte Ansatz, Maßnahmen sowohl auf gesetzlicher Ebene als auch auf Verordnungsebene zu bündeln, ist grundsätzlich sachgerecht.

Der Gesetzentwurf benennt zutreffend, dass zahlreiche Genehmigungs-, Berichts- und Formanforderungen noch auf analogen Verwaltungsstrukturen beruhen und personelle sowie finanzielle Ressourcen binden können, ohne in jedem Einzelfall noch einen angemessenen regulatorischen Mehrwert zu entfalten. Auch der Verordnungsentwurf verfolgt mit der Beseitigung nationaler Doppelregelungen, dem Abbau von „Gold Plating“ und der Vereinfachung von Verwaltungsverfahren eine aus Sicht der BAUINDUSTRIE grundsätzlich richtige Zielrichtung.

Gleichzeitig ist aus Sicht der BAUINDUSTRIE festzustellen, dass die Entwürfe die spezifischen Belastungen der bauausführenden Wirtschaft im Verkehrsbereich bislang nur teilweise erfassen. Verkehrsrechtliche Bürokratie betrifft nicht allein den Betrieb von Verkehrsträgern, sondern in erheblichem Umfang auch Planung, Bau, Erhaltung und Erneuerung der Verkehrsinfrastruktur. Gerade bei Baustellenlogistik, Großraum- und Schwertransporten, verkehrsrechtlichen Anordnungen, Sondernutzungen, wiederkehrenden Nachweisen und digitalen Genehmigungsprozessen bestehen weiterhin erhebliche Vereinfachungspotenziale.

Dabei entsteht der bürokratische Aufwand bei Verkehrsinfrastrukturprojekten häufig nicht allein durch einzelne Nachweis- oder Berichtspflichten. Entscheidend sind vielmehr komplexe, parallel laufende und nicht hinreichend koordinierte Verfahren unterschiedlicher Behörden und Verwaltungsebenen. Verwaltungsverfahren sollten daher stärker standardisiert, digitalisiert und auf risikorelevante Sachverhalte konzentriert werden. Vereinfachte, einheitliche und medienbruchfreie Verfahren können gleichermaßen zur Entlastung von Verwaltung und Wirtschaft sowie zur Beschleunigung von Infrastrukturmaßnahmen beitragen.

Die nachfolgende Stellungnahme unterscheidet zwischen dem Gesetzentwurf und dem Verordnungsentwurf und gliedert jeweils nach positiven Ansätzen, kritischen Punkten und ergänzendem Regelungsbedarf.

II. Entwurf eines Gesetzes zum Bürokratierückbau im Verkehrsbereich

1. Zustimmungsfähige Regelungen

1.1 Grundsätzliche Zielrichtung des Gesetzentwurfs

Die BAUINDUSTRIE begrüßt die grundsätzliche Zielsetzung des Gesetzentwurfs, bürokratische Belastungen im Verkehrsbereich abzubauen, Genehmigungs- und Berichtspflichten zu überprüfen und veraltete Formvorschriften zu modernisieren. Positiv hervorzuheben ist, dass der Entwurf ausdrücklich den Abbau von Genehmigungspflichten, staatlichen Zustimmungsvorbehalten, starren Formvorschriften, veralteten Informationspflichten und Doppelstrukturen als wesentliche Maßnahmenbereiche benennt.

Dieser Ansatz entspricht der praktischen Erfahrung der Bauwirtschaft. Insbesondere bei Verkehrsinfrastrukturprojekten entstehen Verzögerungen häufig nicht durch einzelne materielle Anforderungen, sondern durch die Kumulation paralleler Nachweis-, Anzeige-, Genehmigungs- und Abstimmungspflichten. Die Zielsetzung, staatliche Aufsichtsressourcen stärker auf risikorelevante Sachverhalte zu konzentrieren und zugleich Eigenverantwortung zu stärken, ist daher grundsätzlich zu unterstützen.

1.2 Erleichterung der Schienen-Elektrifizierung

Positiv bewertet die BAUINDUSTRIE die geplante Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes. Der Entwurf sieht vor, Maßnahmen zur Elektrifizierung weiter zu fassen und insbesondere auch Elektrifizierungsinseln und Ladeunterwerke einzubeziehen. Zudem soll der volkswirtschaftliche, verkehrliche und gesellschaftliche Nutzen von Maßnahmen zur Elektrifizierung oder zur Nutzbarmachung alternativer Antriebe aus Klimaschutzgründen als gegeben gelten, soweit die beihilferechtlichen Voraussetzungen des Unionsrechts eingehalten werden.

Diese Regelung kann dazu beitragen, Bewertungs- und Verfahrensschritte bei Schieneninfrastrukturvorhaben zu vereinfachen. Aus Sicht der BAUINDUSTRIE ist dies ein sachgerechter Beitrag zur Beschleunigung von Infrastrukturmaßnahmen. Gerade bei strategisch notwendigen Elektrifizierungsmaßnahmen sollte vermieden werden, dass zusätzliche Wirtschaftlichkeitsprüfungen zu Verzögerungen führen, obwohl der übergeordnete infrastrukturelle und klimapolitische Nutzen bereits hinreichend angelegt ist.

1.3 Digitalisierung und Abbau von Schriftformerfordernissen

Die BAUINDUSTRIE begrüßt, dass der Gesetzentwurf an verschiedenen Stellen Schriftformerfordernisse reduziert und digitale Verfahrenselemente stärkt. Dazu gehören insbesondere elektronische Kommunikationsformen, dauerhaft überprüfbare digitale Siegel und weitere Formerleichterungen. Der Entwurf trägt damit dem Umstand Rechnung, dass rechtssichere digitale Verfahren heute vielfach eine gleichwertige oder bessere Nachvollziehbarkeit gewährleisten können als papiergebundene Verfahren.

Auch wenn diese Regelungen nicht durchgängig unmittelbar baurelevante Verfahren betreffen, ist die Grundrichtung ausdrücklich zu unterstützen. Für die Bauwirtschaft sind Medienbrüche, papiergebundene Nachweise und parallele Einreichungspflichten weiterhin wesentliche Aufwandstreiber. Die im Gesetzentwurf angelegte Modernisierungslogik sollte daher künftig breiter auf bau- und infrastrukturbezogene Verfahren übertragen werden.

1.4 Abbau einzelner Zustimmungsvorbehalte und Doppelstrukturen

Positiv ist ferner, dass der Gesetzentwurf interne Zustimmungsvorbehalte und Doppelstrukturen abbauen will. Dies betrifft etwa den vorgesehenen Wegfall des Zustimmungsvorbehalts der zuständigen Ausschüsse des Bundestages beim Finanzierungs- und Realisierungsplan zwischen der Autobahn GmbH des Bundes und dem Bundesministerium für Verkehr.

Eine Reduzierung interner Abstimmungsschritte kann geeignet sein, Verwaltungsressourcen zu entlasten und Entscheidungswege zu verkürzen. Aus Sicht der BAUINDUSTRIE ist allerdings entscheidend, dass solche verwaltungsinternen Vereinfachungen auch zu spürbaren Verbesserungen bei der Umsetzung von Infrastrukturprojekten führen. Maßgeblich ist, ob Planungs-, Vergabe- und Bauprozesse dadurch tatsächlich verlässlicher und schneller werden.

2. Kritisch zu bewertende Regelungen

2.1 Begrenzte unmittelbare Wirkung für die BAUINDUSTRIE

Der Gesetzentwurf enthält eine Reihe sinnvoller Einzelmaßnahmen, entfaltet für die bauausführende Wirtschaft jedoch nur begrenzte unmittelbare Entlastungswirkung. Der Schwerpunkt liegt auf Regelungen zu Schiene, Personenbeförderung, Luftverkehr, Seeschifffahrt sowie einzelnen verwaltungsinternen Verfahren. Diejenigen verkehrsrechtlichen Anforderungen, die Bauunternehmen bei der praktischen Umsetzung von Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen regelmäßig betreffen, werden nur am Rande adressiert.

Aus Sicht der BAUINDUSTRIE wäre eine weiter gefasste Betrachtung des Verkehrsbereichs sachgerecht gewesen. Verkehrsrechtliche Bürokratie entsteht nicht nur beim Betrieb von Verkehrsangeboten, sondern auch bei der Herstellung, Erhaltung und Erneuerung der Verkehrsinfrastruktur. Dazu gehören insbesondere Baustellenverkehr, Transportgenehmigungen, verkehrsrechtliche Anordnungen, Sondernutzungserlaubnisse und wiederkehrende Nachweispflichten.

Vor diesem Hintergrund bleibt der praktische Entlastungseffekt der Entwürfe für die bauausführende Wirtschaft bislang hinter dem weit gefassten Modernisierungsanspruch des Gesetzes- und Verordnungspakets zurück. Gerade in denjenigen Bereichen, in denen regelmäßig hohe Verfahrens- und Abstimmungsaufwände entstehen, werden bislang überwiegend punktuelle statt struktureller Vereinfachungen vorgesehen.

2.2 Zu enge Ausgestaltung im Bereich Bundesfernstraßen

Die vorgesehene Änderung des Bundesfernstraßengesetzes bleibt aus Sicht der BAUINDUSTRIE sehr begrenzt. Sie betrifft im Wesentlichen eine Klarstellung zur Barrierefreiheit. Diese Klarstellung ist nicht zu beanstanden. Für ein Gesetz, das den Anspruch erhebt, Bürokratie im Verkehrsbereich abzubauen, werden die Potenziale im Bereich der Bundesfernstraßen jedoch nicht hinreichend ausgeschöpft.

Gerade bei Bundesfernstraßenprojekten bestehen erhebliche Vereinfachungsmöglichkeiten. Dies betrifft etwa die Standardisierung digitaler Verfahren für Baustellenanordnungen, die Beschleunigung von Abstimmungen bei Verkehrsführungen, klare Fristen für behördliche Entscheidungen und eine bessere Koordination zwischen Auftraggebern, Straßenverkehrsbehörden, Kommunen und ausführenden Unternehmen.

Hinzu kommt, dass die praktische Umsetzung entsprechender Verfahren derzeit vielfach durch uneinheitliche Verwaltungspraxis erschwert wird. Unterschiedliche Anforderungen an Unterlagen, abweichende Bearbeitungsprozesse sowie heterogene digitale Systeme führen insbesondere bei länder- und kommunalübergreifenden Infrastrukturmaßnahmen zu erheblichem zusätzlichem Abstimmungsaufwand. Aus Sicht der BAUINDUSTRIE sollte Bürokratierückbau daher auch stärker auf bundeseinheitliche Mindeststandards und interoperable digitale Verfahren ausgerichtet werden.

2.3 Keine systematische Übertragung des risikobasierten Ansatzes auf Bauverfahren

Der Gesetzentwurf verfolgt an mehreren Stellen einen risikobasierten Ansatz. Genehmigungspflichten sollen dort zurückgenommen werden, wo sie keinen angemessenen Zusatznutzen mehr haben. Dieser Ansatz wird jedoch nicht systematisch auf bau- und infrastrukturbezogene Verkehrsverfahren übertragen.

Gerade bei wiederkehrenden oder standardisierten Vorgängen, etwa bei bekannten Fahrzeugen, wiederholten Baustellensituationen, standardisierten Verkehrsführungen oder unveränderten technischen Nachweisen, wäre eine risikobasierte Vereinfachung möglich. In solchen Fällen sollte stärker zwischen erstmaliger Prüfung, wiederkehrender Prüfung und bloßer Aktualisierung unterschieden werden.

2.4 Begrenzte Aussagen zu behördlichen Fristen und Verfahrensverbindlichkeit

Der Gesetzentwurf enthält aus Sicht der BAUINDUSTRIE zu wenig verbindliche Vorgaben zur behördlichen Verfahrensdauer. Der Bürokratierückbau sollte sich nicht darauf beschränken, einzelne Pflichten für Unternehmen oder Behörden zu streichen, sondern auch zu mehr Verfahrenssicherheit führen.

Für Bauunternehmen sind unklare Bearbeitungszeiten und uneinheitliche Verwaltungspraxis ein wesentliches Hemmnis. Verbindliche Fristen, Vollständigkeitsfiktionen, Genehmigungsfiktionen oder Eskalationsmechanismen könnten dazu beitragen, Planbarkeit und Umsetzungsgeschwindigkeit von Infrastrukturprojekten zu erhöhen.

Aus Sicht der BAUINDUSTRIE ist dabei insbesondere entscheidend, dass Verfahrensbeschleunigung nicht allein von zusätzlichen personellen Ressourcen abhängig bleibt, sondern strukturell im Verfahrensrecht angelegt wird. Gerade bei standardisierten und wiederkehrenden Verfahren können klare Fristenregelungen, Vollständigkeitsfiktionen und risikobasierte Genehmigungsmechanismen dazu beitragen, Verwaltungskapazitäten gezielter auf komplexe oder sicherheitsrelevante Fälle zu konzentrieren. Dies würde sowohl die Planbarkeit für Unternehmen als auch die Effizienz behördlicher Verfahren verbessern.

3. Fehlende Regelungen aus Sicht der BAUINDUSTRIE

3.1 Eigener Regelungsschwerpunkt für baurelevante Verkehrsverfahren

Aus Sicht der BAUINDUSTRIE sollte der Gesetzentwurf um einen zusätzlichen Fokus auf baurelevante Verkehrsverfahren ergänzt werden. Insbesondere sollten Verfahren berücksichtigt werden, die für die Ausführung von Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen regelmäßig erforderlich sind.

Dazu gehören insbesondere:

- verkehrsrechtliche Anordnungen für Baustellen,
- Sondernutzungserlaubnisse,
- Baustellen- und Verkehrsführungsanzeigen,
- wiederkehrende technische und unternehmensbezogene Nachweise,
- Abstimmungen zwischen Straßenbaulastträgern, Kommunen, Verkehrsbehörden und ausführenden Unternehmen,
- digitale Genehmigungs- und Nachweisverfahren.

Die BAUINDUSTRIE hat bereits darauf hingewiesen, dass Baufortschritt, Verkehrsführung und Baustellensituation häufig parallel an verschiedene Stellen gemeldet werden und sich die Inhalte vielfach überschneiden. Einheitliche digitale Meldeformate und gebündelte Berichtspflichten könnten den Aufwand deutlich reduzieren.

3.2 Stichtagsregelungen für Umwelt- und Artenschutzunterlagen

Im Gesetzentwurf fehlt eine Regelung, die wiederholte Aktualisierungen von Umwelt- und Artenschutzunterlagen begrenzt, sofern sich die tatsächliche Sachlage nicht wesentlich geändert hat. In der Praxis führen fehlende Stichtagsregelungen dazu, dass Gutachten und Berichte mehrfach aktualisiert werden müssen, ohne dass hierdurch stets ein zusätzlicher Erkenntnisgewinn entsteht. Dies kann zu Verzögerungen im Verfahren führen und infolgedessen Bauzeiten verlängern sowie die Gesamtkosten von Projekten erhöhen.

Die BAUINDUSTRIE hat hierzu klare Stichtagsregelungen angeregt, um Planungssicherheit zu schaffen und vermeidbare Verzögerungen zu verhindern. Eine solche Regelung würde materielle Umwelt- und Artenschutzstandards nicht absenken. Sie würde vielmehr sicherstellen, dass bereits geprüfte Sachverhalte nicht ohne Anlass erneut vollständig aufbereitet werden müssen.

3.3 Verbindliches Once-Only-Prinzip für Nachweise

Aus Sicht der BAUINDUSTRIE sollte das Gesetz stärker auf das Once-Only-Prinzip ausgerichtet werden. Nachweise, die einer öffentlichen Stelle bereits vorliegen, geprüft wurden und weiterhin aktuell sind, sollten nicht wiederholt angefordert werden dürfen.

Dies betrifft insbesondere Unternehmensdaten, Eignungsnachweise, Präqualifikationsunterlagen, technische Nachweise und Bescheinigungen. Die BAUINDUSTRIE hat darauf hingewiesen, dass trotz bestehender Präqualifikation identische Eignungsnachweise in nahezu jedem Vergabeverfahren erneut vorgelegt werden müssen. Der zusätzliche Erkenntnisgewinn ist begrenzt, während der administrative Aufwand erheblich ist.

Auch wenn Teile des Vergaberechts außerhalb des unmittelbaren Regelungskerns des vorliegenden Entwurfs liegen, betrifft die wiederholte Vorlage von Nachweisen die Umsetzung von Verkehrsinfrastrukturprojekten unmittelbar. Eine ressortübergreifende Anknüpfung oder Prüfpflicht wäre daher sachgerecht.

Das Once-Only-Prinzip sollte dabei nicht auf einzelne Nachweisdokumente beschränkt bleiben, sondern stärker als strukturelles Organisationsprinzip digitaler Verwaltungsverfahren verstanden werden. Bereits geprüfte und weiterhin gültige Unternehmens-, Eignungs- und Verfahrensdaten sollten behördenübergreifend wiederverwendbar sein, soweit dies

datenschutz- und vergaberechtlich zulässig ist. Dies könnte sowohl Unternehmen als auch öffentliche Auftraggeber und Genehmigungsbehörden von wiederkehrenden Prüf- und Dokumentationsaufwänden entlasten.

3.4 Breitere Umstellung von Schriftform auf Textform

Der Gesetzentwurf sollte die Umstellung von Schriftform auf Textform noch konsequenter verfolgen. Wo Identität, Authentizität und Nachvollziehbarkeit digital gewährleistet werden können, sollte die Schriftform nicht länger Regelfall sein.

Die BAUINDUSTRIE hat darauf hingewiesen, dass schriftformgebundene Erklärungen und Nachweise im Bau- und Vergabeverfahren zu Medienbrüchen und Mehrfacherfassungen führen. Eine Umstellung auf Textform könnte Verfahren beschleunigen, ohne das Kontrollniveau oder die Rechtssicherheit abzusenken.

3.5 Verbindliche Fristen und Genehmigungsfiktionen für standardisierte Fälle

Aus Sicht der BAUINDUSTRIE sollte geprüft werden, ob in geeigneten standardisierten Verfahren verbindliche Bearbeitungsfristen und Genehmigungsfiktionen vorgesehen werden können. Dies wäre insbesondere dort sachgerecht, wo sich Sachverhalte wiederholen, Unterlagen vollständig vorliegen und keine besonderen Risiken erkennbar sind.

Eine solche Regelung könnte insbesondere bei wiederkehrenden baurelevanten Verkehrsverfahren erheblich zur Beschleunigung beitragen. Entscheidend wäre, Genehmigungsfiktionen klar auf geeignete Standardfälle zu begrenzen und zugleich die Möglichkeit behördlicher Prüfung in risikorelevanten Fällen zu erhalten.

Eine stärkere Differenzierung zwischen erstmaligen komplexen Prüfverfahren und wiederkehrenden Standardvorgängen erscheint dabei sachgerecht. Gerade in Fällen unveränderter technischer, betrieblicher oder verkehrlicher Rahmenbedingungen führt die wiederholte vollständige Durchführung identischer Verfahrensschritte häufig zu erheblichem Verwaltungsaufwand, ohne dass hiermit ein entsprechender zusätzlicher Erkenntnisgewinn verbunden ist. Ein stärker risikoorientierter Verfahrensansatz könnte dazu beitragen, Prüfkapazitäten gezielter einzusetzen und zugleich Verfahrenszeiten zu reduzieren.

III. Entwurf einer Verordnung zum Bürokratierückbau im Verkehrsbereich

1. Was wir begrüßen

1.1 Wegfall der Lkw-Fahrverbote an bundesuneinheitlichen Feiertagen

Die BAUINDUSTRIE begrüßt ausdrücklich die vorgesehene Änderung des § 30 Absatz 4 StVO. Der Wegfall von Lkw-Fahrverboten an bundesuneinheitlichen Feiertagen ist aus Sicht der BAUINDUSTRIE eine praxisrelevante und sachgerechte Entlastungsmaßnahme.

Regionale Feiertagsfahrverbote führen in der Praxis zu erheblichen Dispositionsaufwänden, zusätzlichen Standzeiten, Umplanungen und Ausnahmegenehmigungen. Dies betrifft die BAUINDUSTRIE in besonderem Maße, da Baustellenlogistik, Baustoffversorgung, Fertigteiltransporte, Asphalt- und Betonlieferungen sowie Geräte- und Maschinentransporte auf verlässliche Transportketten angewiesen sind.

Die Verordnung beziffert die Entlastung der Wirtschaft durch den Wegfall erzwungener Lkw-Stillstände auf rund 27,048 Mio. Euro jährlich und die Entlastung durch wegfallende Umdispositionsmaßnahmen auf rund 16,728 Mio. Euro jährlich. Zusätzlich sollen rund 19.200 Anträge auf Ausnahmegenehmigungen entfallen.

Diese Zahlen verdeutlichen, dass der Abbau konkreter verkehrsrechtlicher Einzelhemmnisse erhebliche Entlastungswirkungen entfalten kann.

1.2 Zulassung digitaler Nachweise bei Fahrzeugkombinationen mit Überlänge

Positiv bewertet die BAUINDUSTRIE, dass Gutachten und Nachweise bei Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge künftig auch digital mitgeführt und bei Kontrollen lesbar gemacht werden können.

Dies ist ein sachgerechter Schritt hin zu einer moderneren Verwaltungspraxis. Digitale Nachweise können bei entsprechender Prüfbarkeit den gleichen Zweck erfüllen wie Papierdokumente. Sie reduzieren Medienbrüche, erleichtern die Mitführung im Fahrzeug und vereinfachen Kontrollen.

1.3 Abbau von Doppelregelungen und nationalen Sonderanforderungen

Die BAUINDUSTRIE unterstützt den Ansatz der Verordnung, nationale Doppelregelungen zu streichen und dort, wo unionsrechtliche Regelungen unmittelbar gelten, zusätzliche nationale Anforderungen zu vermeiden.

Dieser Grundsatz ist über den konkreten Anwendungsbereich der Verordnung hinaus bedeutsam. Auch in baunahen Verfahren sollte regelmäßig geprüft werden, ob zusätzliche nationale oder lokale Anforderungen tatsächlich erforderlich sind oder lediglich zu zusätzlichem Aufwand ohne entsprechenden Mehrwert führen.

1.4 Genehmigungsfiktion als geeignetes Verfahrensinstrument

Die Einführung einer Genehmigungsfiktion im Bereich der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung ist aus Sicht der BAUINDUSTRIE positiv zu bewerten. Danach soll die Zulassung als

erteilt gelten, wenn die zuständige Behörde nach Ablauf einer Frist von einem Monat nach Eingang des vollständigen Antrags keine Entscheidung getroffen hat.

Auch wenn diese konkrete Regelung nicht unmittelbar den Straßenbau betrifft, ist das Instrument als solches geeignet, Verwaltungsverfahren zu beschleunigen und Verfahrenssicherheit zu schaffen. Es sollte geprüft werden, ob vergleichbare Mechanismen auch für standardisierte baurelevante Verkehrsverfahren eingeführt werden können.

2. Was wir kritisch bewerten

2.1 Zu enger Anwendungsbereich der straßenverkehrsrechtlichen Entlastungen

Die Verordnung enthält mit dem Wegfall bundesuneinheitlicher Feiertagsfahrverbote eine wichtige Entlastung. Gleichwohl bleibt der straßenverkehrsrechtliche Entlastungsansatz aus Sicht der BAUINDUSTRIE zu eng. Weitere in der Praxis besonders relevante Belastungen werden nicht oder nur punktuell adressiert, wie sich insbesondere in den folgenden Punkten zeigt.

Die BAUINDUSTRIE ist nicht nur durch Feiertagsfahrverbote betroffen, sondern insbesondere durch wiederkehrende Ausnahme- und Erlaubnisverfahren, befristete Genehmigungen, unterschiedliche Behördenpraxis und papiergebundene Nachweise. Der Verordnungsentwurf hätte die Zielsetzung des Bürokratierückbaus im Straßenverkehr daher breiter anwenden können.

2.2 Fehlende Vereinfachung bei Großraum- und Schwertransporten

Ein wesentlicher Entlastungsbedarf besteht weiterhin bei Verfahren nach § 70 StVZO und § 29 StVO. Für Baumaschinen liegt vielfach bereits eine Allgemeine Betriebserlaubnis vor, die die grundsätzliche Eignung für den Straßenverkehr bestätigt. Gleichwohl sind regelmäßig zusätzliche Ausnahmegenehmigungen und Erlaubnisse erforderlich, die zeitlich befristet sind und wiederholt beantragt werden müssen.

Die BAUINDUSTRIE hat hierzu vorgeschlagen, Genehmigungen zu bündeln, bei unverändertem Fahrzeugzustand zu entfristen oder ein vereinfachtes Anzeigeverfahren vorzusehen. Der Verordnungsentwurf greift diesen Punkt bislang nicht auf. Aus Sicht der BAUINDUSTRIE bleibt damit ein wesentlicher Bürokratiefaktor im baurelevanten Straßenverkehr bestehen.

2.3 Fehlende „größer umfasst kleiner“-Regelung bei Tiefladern

Nicht berücksichtigt wird auch die Problematik mehrfacher Ausnahmegenehmigungen für unterschiedliche Fahrzeugbreiten bei identischem Tieflader. In der Praxis kann eine Genehmigung für eine größere Breite nicht automatisch für schmalere Transporte genutzt werden. Dies führt zu zusätzlichen Anträgen, obwohl kein zusätzlicher Sicherheitsgewinn erkennbar ist.

Die BAUINDUSTRIE hat daher eine Genehmigungslogik nach dem Prinzip „größer umfasst kleiner“ vorgeschlagen, etwa durch Genehmigungen für Transporte „bis zu“ einer bestimmten Breite. Eine solche Regelung wäre aus Sicht der BAUINDUSTRIE einfach umsetzbar, verwaltungsentlastend und sicherheitsneutral.

2.4 Unzureichende Berücksichtigung von Baustellenanordnungen und Sondernutzungen

Die Verordnung enthält keine hinreichenden Regelungen zur Vereinfachung verkehrsrechtlicher Anordnungen und Sondernutzungen für Baustelleneinrichtungen. Gerade in diesem Bereich bestehen in der Praxis erhebliche Unterschiede zwischen Kommunen und Behörden. Unterschiedliche Formulare, Nachweisanforderungen, Bearbeitungszeiten und Auslegungspraxen führen zu erheblichem administrativem Aufwand.

Die BAUINDUSTRIE hat hierzu einheitliche Verwaltungsvorschriften, Standardisierung und Digitalisierung angeregt. Dieser Punkt sollte aus Sicht der BAUINDUSTRIE in einem Bürokratierückbaupaket für den Verkehrsbereich stärker berücksichtigt werden, da Baustellen im öffentlichen Verkehrsraum unmittelbar von verkehrsrechtlichen Entscheidungen abhängen.

2.5 Digitalisierung bislang nur punktuell

Die Verordnung lässt digitale Nachweise in einzelnen Bereichen zu. Dies ist positiv, bleibt aber hinter den Möglichkeiten zurück. Digitalisierung sollte nicht nur punktuell ermöglicht, sondern als allgemeines Prinzip für geeignete verkehrsrechtliche Nachweis- und Genehmigungsverfahren etabliert werden.

Papiergebundene Nachweise sollten nur dort verlangt werden, wo dies aus zwingenden Gründen erforderlich ist. Andernfalls sollten digital prüfbare Unterlagen als gleichwertig anerkannt werden.

Aus Sicht der BAUINDUSTRIE sollte Digitalisierung dabei nicht auf die elektronische Übermittlung einzelner Dokumente beschränkt bleiben. Entscheidend sind vielmehr durchgängig digitale, medienbruchfreie und interoperable Verfahren, die eine einheitliche Kommunikation zwischen Unternehmen, Auftraggebern und zuständigen Behörden ermöglichen. Solange unterschiedliche Plattformen, uneinheitliche Datenformate und parallele Einreichungswege bestehen bleiben, werden die Potenziale digitaler Verfahren nur teilweise ausgeschöpft.

3. Was aus Sicht der BAUINDUSTRIE in der Verordnung fehlt

3.1 Durchgängig digitales Genehmigungsverfahren

Durchgängig digitales Genehmigungsverfahren, beginnend bei der Transportplanung bis zur Transportdurchführung, inklusive der Schnittstellen für den medienbruchfreien Austausch relevanter Antragsdaten mit allen Beteiligten zur Vermeidung der Doppelerhebung von Daten (One-Stop-Shop & Once-Only-Prinzip).

3.2 Vereinfachung wiederkehrender Verfahren bei Baumaschinen

Die Verordnung sollte um Regelungen ergänzt werden, die wiederkehrende Ausnahme- und Erlaubnisverfahren für Baumaschinen und Baugeräte vereinfachen. Bei unverändertem Fahrzeugzustand und vorhandener Allgemeiner Betriebserlaubnis sollte geprüft werden, ob wiederholte Einzelgenehmigungen weiterhin erforderlich sind.

Sachgerecht wären insbesondere:

- Entfristung bestehender Genehmigungen bei unverändertem Fahrzeugzustand,
- Bündelung von Verfahren nach § 70 StVZO und § 29 StVO,
- flotten- oder unternehmensbezogene Genehmigungen,
- vereinfachte Anzeigeverfahren für wiederkehrende Fälle,
- digitale Mitführung und Prüfung von Nachweisen.

3.3 Einführung einer „bis zu“-Logik für Breiten- und Maßgenehmigungen

Für Tieflader und vergleichbare Transportkonstellationen sollte eine Genehmigung für eine bestimmte Maximalbreite auch Transporte mit geringerer Breite erfassen. Eine Genehmigung „bis zu 3,50 m“ würde Mehrfachanträge vermeiden und zugleich die Prüfbarkeit erhalten.

Diese Regelung würde den Verwaltungsaufwand sowohl für Unternehmen als auch für Behörden reduzieren.

3.4 Einheitliche digitale Standards für § 45 StVO-Verfahren

Für verkehrsrechtliche Anordnungen bei Baustellen sollten bundesweit einheitliche digitale Mindeststandards entwickelt werden. Dies betrifft insbesondere:

- einheitliche digitale Antragsformulare,
- verbindliche Unterlagenkataloge,
- verbindliche Bearbeitungsfristen,
- aktualisierte und standardisierte Verkehrszeichen- und Verkehrsführungspläne,
- digitale Kommunikation zwischen Behörde, Auftraggeber und Bauunternehmen,
- Wiederverwendung bereits genehmigter Standardlösungen.

Eine solche Standardisierung würde nicht in die fachliche Entscheidungskompetenz der Behörden eingreifen, könnte aber die Verfahrensabläufe erheblich vereinfachen.

3.5 Genehmigungsfiktionen für geeignete standardisierte Verfahren

Die in der Verordnung vorgesehene Genehmigungsfiktion im Bereich der Binnenschifffahrt sollte zum Anlass genommen werden, vergleichbare Instrumente auch für baurelevante Verkehrsverfahren zu prüfen. In Betracht kommen insbesondere risikoarme und standardisierte Vorgänge, bei denen vollständige Unterlagen vorliegen und keine besonderen Gefahrenlagen ersichtlich sind.

Eine Genehmigungsfiktion könnte dabei klar begrenzt und mit Ausnahmen für sicherheitsrelevante Fälle versehen werden.

3.6 Digitales Once-Only-Verfahren für Baustellen- und Transportnachweise

Aus Sicht der BAUINDUSTRIE sollte die Verordnung stärker auf ein Once-Only-Prinzip ausgerichtet werden. Unternehmen sollten technische und unternehmensbezogene Nachweise nur einmal digital hinterlegen müssen. Zuständige Behörden könnten dann auf diese geprüften Daten zugreifen, soweit dies rechtlich zulässig ist.

Dies betrifft insbesondere:

- Fahrzeugdaten,
- technische Gutachten,
- Betriebserlaubnisse,
- Versicherungsnachweise,

- Unternehmensdaten,
- Genehmigungshistorien,
- Verkehrsführungspläne,
- Ansprechpartner und verantwortliche Personen.

3.7 Bündelung paralleler Verfahren bei Baustellen im öffentlichen Verkehrsraum

Baustellen im öffentlichen Verkehrsraum lösen regelmäßig mehrere parallele Verfahren aus: verkehrsrechtliche Anordnung, Sondernutzung, Aufbruchgenehmigung, Verkehrsführung, Bauzeitenkoordination und gegebenenfalls Transportgenehmigungen. Diese Verfahren sollten stärker gebündelt werden.

Ein einheitlicher digitaler Verfahrensraum für Baustellen im öffentlichen Verkehrsraum könnte einen erheblichen Beitrag zum Bürokratierückbau leisten, ohne die materiellen Prüfmaßstäbe zu verändern.

3.8 Weitere Vorschläge zur Vereinfachung und Beschleunigung des Genehmigungsverfahrens

Darüber hinaus sieht die BAUINDUSTRIE weiteres Vereinfachungs- und Beschleunigungspotenzial insbesondere in folgenden Maßnahmen:

- Reduzierung der anzuhörenden Stellen im Antrags- und Genehmigungsverfahren sowie Präklusion verspäteter Einwände beteiligter Stellen.
- Flexibilisierung und Reduzierung von Genehmigungsanträgen durch die Einführung von Fahrzeugclustern für vergleichbare Fahrzeuggruppen.
- Entlastung von Behörden und Unternehmen durch verständliche und übersichtliche Bescheide sowie klar strukturierte verwaltungsinterne Richtlinien.
- Einführung einheitlicher Protokolle für Abfahrtskontrollen, beschränkt auf sicherheitsrelevante Prüfungen sowie unter Vermeidung von Doppelkontrollen und Mehrfachnachweisen.
- Transparente und nachvollziehbare Ausgestaltung der Genehmigungsgebühren durch eine bundeseinheitliche Anwendung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt) sowie eine Evaluation der GebOSt.

Aus Sicht der BAUINDUSTRIE liegt ein wesentliches Vereinfachungspotenzial insbesondere in der stärkeren verfahrensseitigen Koordinierung bestehender Zuständigkeiten. Derzeit werden identische oder weitgehend überschneidende Informationen häufig parallel gegenüber verschiedenen Behörden und Verfahrensbeteiligten übermittelt. Eine stärkere Bündelung und Wiederverwendbarkeit bereits vorliegender Verfahrensdaten könnte den administrativen Aufwand erheblich reduzieren und zugleich die Nachvollziehbarkeit sowie die Verfahrenssicherheit verbessern.

IV. Zusammenfassende Bewertung

Die BAUINDUSTRIE unterstützt die Zielsetzung des Gesetzes- und Verordnungspakets. Positiv hervorzuheben sind insbesondere:

- die grundsätzliche Ausrichtung auf Bürokratierückbau und Verwaltungsvereinfachung,
- die Erleichterung der Schienen-Elektrifizierung,

- der Abbau einzelner Schriftformerfordernisse,
- die Zulassung digitaler Nachweise,
- der Wegfall von Lkw-Fahrverboten an bundesuneinheitlichen Feiertagen,
- die Aufnahme einer Genehmigungsfiktion in einem Teilbereich.

Gleichzeitig besteht aus Sicht der BAUINDUSTRIE weiterer Ergänzungsbedarf. Die Entwürfe sollten stärker berücksichtigen, dass der Verkehrsbereich auch die praktische Errichtung, Erhaltung und Erneuerung von Infrastruktur umfasst. Gerade hier bestehen erhebliche bürokratische Belastungen, die mit den Zielen des Gesetzes- und Verordnungspakets eng verbunden sind.

Die BAUINDUSTRIE regt daher an, die Entwürfe insbesondere um folgende Punkte zu ergänzen:

- Vereinfachung von Verfahren für Großraum- und Schwertransporte, insbesondere nach § 70 StVZO und § 29 StVO.
- Zentralisierung der Antrags- und Genehmigungsbehörden zur Bündelung von Personal- und Fachwissen
- Entfristung oder vereinfachte Anzeigeverfahren bei unveränderten Baumaschinen und vorhandener Allgemeiner Betriebserlaubnis.
- Einführung einer „größer umfasst kleiner“- beziehungsweise „bis zu“-Logik bei Tiefladern und vergleichbaren Transporten.
- Einheitliche digitale Standards für verkehrsrechtliche Anordnungen und Sondernutzungen bei Baustellen.
- Schaffung gesetzlicher Bearbeitungsfristen
- Genehmigungsfiktionen für geeignete standardisierte und risikoarme Verfahren und bei Überschreitung der Genehmigungsfristen
- Verbindliche Umsetzung des Once-Only-Prinzips für Nachweise.
- Breite Anerkennung digital prüfbarer Unterlagen.
- Stichtagsregelungen für Umwelt- und Artenschutzunterlagen, sofern sich die Sachlage nicht wesentlich geändert hat.

Diese Ergänzungen würden die Ziele des Gesetzes- und Verordnungspakets konsequent fortführen. Sie würden Verwaltung und Unternehmen gleichermaßen entlasten, Planungs- und Ausführungssicherheit erhöhen und die Umsetzung von Verkehrsinfrastrukturprojekten beschleunigen, ohne Sicherheits-, Umwelt- oder Kontrollstandards abzusenken.

ANSPRECHPARTNER

Hauptverband der Deutschen BAUINDUSTRIE e.V.
Geschäftsbereich Verkehr, Tiefbau und Digitalisierung
Kurfürstenstr. 129, 10785 Berlin

Louis-Philipp Lang
Abteilungsleiter Straßenbau
T +49 30 21286-263
E louis-philipp.lang@bauindustrie.de

www.BAUINDUSTRIE.de

Sitz des Vereins: Berlin
Vereinsregister: Amtsgericht Charlottenburg
Registernummer: VR 18147 B
Lobby-Registernummer: R000789
Präsident: Olaf Demuth
Hauptgeschäftsführer: Tim-Oliver Müller

Juni 2026