

# Großraum- und Schwerlasttransporte für Windenergieanlagen erleichtern

Vorschläge zur Anpassung des Rechtsrahmens und der Behördenpraxis

Januar  
2026



## Inhalt

<b>1 Einleitung .....</b>	<b>3</b>
<b>2 Das Wichtigste in Kürze .....</b>	<b>3</b>
<b>3 Erfolgte Novelle der VwV-StVO .....</b>	<b>4</b>
<b>4 Weitere Anpassungen in der VwV-StVO .....</b>	<b>4</b>
4.1 Vorrangigen Transport über Schiene und Wasser einschränken .....	5
4.2 Anhebung der Anhörfreigrenze auf 44 Tonnen .....	5
4.3 Verspätetes Vorbringen von Einwänden unbeachtet lassen.....	6
<b>5 Novellierung der Richtlinien für Großraum- und Schwertransporte (RGST) .....</b>	<b>7</b>
5.1 Zulassung des digitalen Beifahrers umsetzen .....	7
5.2 Konvoifahrten ausdrücklich ermöglichen .....	7
<b>6 Umsetzung der Straßenverkehr-Transportbegleitungs-verordnung .....</b>	<b>8</b>
<b>7 Weitere Forderungen zur Erleichterung von GST für WEA.....</b>	<b>9</b>
7.1 Bundesweite Datenbank einrichten.....	9
7.2 VEMAGS weiterentwickeln .....	9
7.3 Erlaubnis- und Genehmigungsbehörden zentralisieren.....	10
7.4 Mikrokorridore von Häfen zum Straßennetz identifizieren und nutzen .....	10
7.5 Gebührenpraxis vereinheitlichen.....	11
7.6 Parkplätze für GST schaffen .....	11
7.7 Bau von temporären Autobahnabfahrten erleichtern .....	12
7.8 Duldingspflichten für private Grundstückseigentümer einführen .....	12
7.9 Genehmigungsfiktion einführen .....	14
7.10 Baustellen(einrichtungen) und kurzfristige Brückensperrungen .....	14

## 1 Einleitung

Großraum- und Schwertransporte (GST) sind für die Umsetzung der Energiewende in Deutschland unverzichtbar. Ohne sie lassen sich Windenergieanlagen nicht errichten, da wichtige Komponenten wie beispielsweise die Rotorblätter überdimensioniert sind und nur mit GST transportiert werden können. Die kürzlich erfolgte Novellierung der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) hat erste Fortschritte gebracht und einige Forderungen der Branche berücksichtigt. Dennoch bleiben zentrale Herausforderungen bestehen, insbesondere bei der Genehmigungspraxis, der Zuständigkeitsverteilung und der Digitalisierung. Die rechtlichen Rahmenbedingungen müssen weiterentwickelt werden, um die Verfahren effizienter und praxistauglicher zu gestalten. Nur so lässt sich der dringend benötigte Zubau an Windenergieanlagen in der geplanten Geschwindigkeit realisieren.

Die Politik hat das Problem erkannt. So hat die Verkehrsministerkonferenz im Jahr 2024 die Einsetzung einer Arbeitsgruppe angeregt, die sich mit der Vereinfachung und Beschleunigung von GST befasst hat. Am 4. September 2024 wurde der Abschlussbericht der Arbeitsgruppe veröffentlicht.<sup>1</sup> Manche der Forderungen der Arbeitsgruppe wurden durch die Novellierung der VwV-StVO erfüllt. Den weiteren Forderungen und Lösungsvorschlägen der Arbeitsgruppe schließt sich der BWE ausdrücklich an und unterbreitet im Folgenden wichtige Vorschläge zur Erleichterung von GST für Windenergieanlagen(teile).<sup>2</sup>

## 2 Das Wichtigste in Kürze

### Wir begrüßen:

- die vorgenommenen Änderungen in der VwV-StVO.

### Wir kritisieren:

- die mangelhafte Datenlage.
- die uneinheitlichen Anforderungen der Behörden an die GST-Unternehmen.
- die schleppende Digitalisierung.
- die mangelnde Aktualität der rechtlichen Rahmenbedingungen.

### Wir regen an:

- die VwV-StVO weiter anzupassen.
- die Richtlinien für Großraum- und Schwertransporte (RGST) zu aktualisieren.
- VEMAGS als das bundeseinheitliche Produkt zur Online-Abwicklung des Antrags- und Genehmigungsverfahrens für GST aller 16 Bundesländer, des Bundes sowie der Autobahn

---

<sup>1</sup> [Abschlussbericht der Ad-Hoc-AG der Verkehrsministerkonferenz](#) vom 04. September 2024.

<sup>2</sup> Einige der hier genannten Vorschläge (ohne Normvorschlag) hat der VDMA bereits mit seinem Papier „[Ausbaubarrieren beseitigen – Ziele erreichen Windindustrie in Deutschland stärken VORSCHLÄGE ZUR VERBESSERUNG DES GENEHMIGUNGSVERFAHRENS BEI GROSSRAUM- UND SCHWERTRANSPORTEN](#)“ am 05. September 2022 vorgebracht.

GmbH des Bundes weiterzuentwickeln.

- eine bundesweite Datenbank für Routen- und Streckenanalysen einzurichten.
- Erlaubnis- und Genehmigungsbehörden zu zentralisieren und die Gebührenpraxis zu vereinheitlichen.
- die Duldungspflichten der Überfahrung oder Überschwenkung auf private Grundstücke zu erweitern.
- die Beschlüsse der Verkehrsministerkonferenz von Oktober 2025 zu den Mikrokorridoren umzusetzen.
- die Errichtung temporärer Autobahnabfahrten zu erleichtern und mehr Parkplätze für GST zu schaffen.
- in bestimmten Fällen eine Genehmigungsfiktion einzuführen.
- die Kommunikation und Informationsübermittlung bei Baustellen(einrichtungen) oder kurzfristigen Brückensperrungen mit und an Vorhabenträger\*innen zu verbessern.

### 3 Erfolgte Novelle der VwV-StVO

Die am 10. April 2025 in Kraft getretene Novelle der VwV-StVO bringt mehrere praxisrelevante Erleichterungen für GST mit sich.<sup>3</sup> Dazu zählt unter anderem die Möglichkeit, bei Leerfahrten teilbare Ladung bis zu einem Gewicht von 40 Tonnen mitzuführen. Ein neu eingeführter Richtwert sieht vor, dass Genehmigungsanträge für GST in der Regel innerhalb von zwei Wochen bearbeitet werden sollen. Auch bei den Maßen und Gewichten der zu transportierenden Teile sowie bei der Zulassung baugleicher Fahrzeugkombinationen gibt es mehr Flexibilität. Die Verbindlichkeit der Richtlinien für Großraum- und Schwertransporte (RGST) wurde durch den Verweis in der VwV-StVO gestärkt. Die erfolgte Streichung der Anhörungspflicht der Autobahn GmbH bei Unterfahrung von Kreuzungsbauwerken reduziert zusätzliche Verfahrensschritte.

**Der BWE bewertet diese Änderungen zwar als ersten wichtigen Schritt zur Beschleunigung von GST für Windenergieanlagen, hält aber weitere Anpassungen für zwingend erforderlich.**

### 4 Weitere Anpassungen in der VwV-StVO

Trotz einiger Fortschritte besteht weiterhin erheblicher Handlungsbedarf bei der VwV-StVO. Eine erneute Anpassung ist unerlässlich, um das Genehmigungsverfahren für GST zu vereinfachen. Die bestehenden Vorschriften sind nicht in allen Punkten praxisgerecht und verursachen vermeidbare bürokratische Belastungen. **Der BWE fordert daher eine weiterführende Überarbeitung der VwV-StVO mit Fokus auf Effizienz und Rechtssicherheit.**

---

<sup>3</sup> [Novelle der VwV-StVO](#).

## 4.1 Vorrangigen Transport über Schiene und Wasser einschränken

Die Prüfung der Zumutbarkeit von Transporten über Schiene oder Wasser stellt in der Praxis ein erhebliches Problem dar. Gemäß der Verwaltungsvorschrift zu § 29 Absatz 3 StVO (Rn. 85) dürfen GST nur dann straßengebunden durchgeführt werden, wenn eine Verlagerung auf die Schiene oder das Wasser entweder unmöglich oder mit unzumutbaren Kosten verbunden ist. Für Transportstrecken über 250 Kilometer sind nach den RGST Nachweise über die Unzumutbarkeit erforderlich, an welche strenge Anforderungen gestellt werden.<sup>4</sup> Bislang fehlen allerdings klare Prüfkriterien für solche Nachweise, was zu einer uneinheitlichen Verwaltungspraxis und großer Unsicherheit bei Antragsteller\*innen führt. Ein detaillierter Kostenvergleich der Streckenvarianten ist in der Regel nicht möglich, da viele relevante Informationen zum Zeitpunkt der Antragstellung noch nicht vorliegen. Ein pragmatischer Ansatz, wie in Österreich, sollte geprüft und idealerweise übernommen werden. Dort ist ein Transport auf der Straße zulässig, wenn die Transportstrecke durch Nutzung von Schiene oder Wasser nicht um mehr als 50 % reduziert werden kann.<sup>5</sup> Der bisherige Kostenvergleich sollte durch andere Kriterien ersetzt werden, die die vielseitigen Gründe, warum eine Nutzung von Wasser oder Schiene nicht möglich oder sinnvoll sind, abdecken. Diese können technischer, infrastruktureller, rechtlicher oder organisatorischer Natur sein. Diese Realität muss auch die VwV-StVO abbilden und einen Transport über die Straße ermöglichen. **Der BWE fordert daher die Einschränkung des vorrangigen Transports über Wasser und Schiene.**

**Konkret:** Der BWE regt daher die Neufassung der VwV-StVO zu § 29 Rn. 85 an (neuer Text in fett):

*„Eine Erlaubnis darf nur erteilt werden, wenn*

*a) der Verkehr nicht wenigstens zum größten Teil der Strecke auf der Schiene oder auf dem Wasser möglich ist oder wenn durch einen Verkehr auf dem Schienen- oder Wasserweg unzumutbare Mehrkosten (auch andere als die reinen Transportmehrkosten) entstehen würden. die Strecke durch Nutzung von Schiene oder Wasser nicht um mehr als die Hälfte reduziert werden kann oder wenn eine solche Nutzung im Einzelfall aufgrund der besonderen Anforderungen des jeweiligen Großraum- oder Schwertransports technisch ungeeignet, infrastrukturell nicht verfügbar, rechtlich nicht zulässig oder organisatorisch nicht realisierbar ist.“*

## 4.2 Anhebung der Anhörfreigrenze auf 44 Tonnen

Unter bestimmten Voraussetzungen kann im Genehmigungsverfahren auf eine Anhörung verzichtet werden. Dies trägt zur Beschleunigung der Verfahren bei. Aktuell liegt die Anhörfreigrenze für GST bei 41,8 Tonnen gemäß der Verwaltungsvorschrift zu § 29 Absatz 3 (Rn. 113). Dies ist insbesondere bei neuen elektrischen Fahrzeugen mit höherem Eigengewicht problematisch. Die Transportbranche fordert eine Anhebung auf 44 Tonnen, um die reduzierte Nutzlast bei alternativen Antrieben zu kompensieren.<sup>6</sup> Dadurch wären weniger Anhörverfahren notwendig und die Verfahren könnten

<sup>4</sup> RGST Entwurf S. 5/Ausfüllhinweis Nr. 11.

<sup>5</sup> [SOTRA Gesamterlass](#) Punkt 8.2; [Abschlussbericht der Ad-Hoc-AG der Verkehrsministerkonferenz vom 04.09.2024](#), S. 14.

<sup>6</sup> [VI GST Stellungnahme vom 06.06.25](#), S. 3.

beschleunigt ablaufen. Diese Maßnahme ist insbesondere vor dem Hintergrund der Förderung des E-Güterverkehrs sinnvoll und notwendig. Eine entsprechende Änderung der VwV-StVO wäre unkompliziert umsetzbar. Auch aus Sicht des BWE stellt diese Anhebung einen wichtigen Beitrag zur Modernisierung der Transportlogistik dar. **Der BWE fordert daher die Anhebung der Anhörungsfreigrenze auf 44 Tonnen.**

### 4.3 Verspätetes Vorbringen von Einwänden unbeachtet lassen

Häufig sorgen die im Verfahren zu beteiligenden Stellen für Verzögerungen, wenn sie Einwände erst sehr spät vorbringen.<sup>7</sup> Dadurch werden Genehmigungsverfahren verzögert, obwohl die Einwände bereits frühzeitig hätten eingebracht werden können. Es sollte daher eine Anhörungsfiktion eingeführt werden. Demnach gilt die anzuhörende Stelle als angehört, wenn sie sich nicht innerhalb der Wochenfrist äußert. Später vorgebrachte Einwände bleiben dann unbeachtet. Dies würde die Planbarkeit für Unternehmen verbessern und die Gesamtverfahrensdauer verkürzen. Eine solche Regelung wäre auch verwaltungsökonomisch sinnvoll, da sie die Effizienz der Genehmigungsbehörden erhöhen würde. **Der BWE fordert die Einführung einer Anhörungsfiktion für die anzuhörenden Stellen nach Ablauf einer Frist von einer Woche nach Mitteilung durch die zuständige Behörde.**

**Konkret:** Der BWE fordert die Anpassung der VwV-StVO zu § 29 Absatz 3 (Rn. 105) (neuer Text in **fett**):

*„a) Außer im anhörfreien Bereich nach Nummer V.5.f (Rn. 109 ff.) hat die zuständige Erlaubnisbehörde für den beantragten Fahrtweg die nach § 8 Absatz 6 des Bundesfernstraßengesetzes oder nach den entsprechenden straßenrechtlichen Vorschriften der Länder zu beteiligenden Straßenbaulastträger und, wenn Bahnstrecken höhengleich (Bahnübergänge) gekreuzt oder nicht höhengleich (Überführungen) überfahren bzw. (Unterführungen) unterfahren oder Bahnanlagen berührt (Unterschreitung eines Sicherheitsabstandes) werden, auch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu hören. Des Weiteren ist auch die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) anzuhören, soweit Kreuzungsbauwerke mit einer Bundeswasserstraße (Über- oder Unterführungen) genutzt werden und die WSV Baulastträger ist. Geht die Fahrt über den Zuständigkeitsbereich einer Erlaubnisbehörde hinaus, so sind außerdem die Straßenverkehrsbehörden zu hören, durch deren Zuständigkeitsbereich der Fahrtweg führt; diese verfahren für ihren Zuständigkeitsbereich nach Satz 1. Führt die Fahrt über mit den Zeichen 330.1 und 330.2 gekennzeichnete Bundesautobahnen in der Baulast des Bundes, so ist das Fernstraßen-Bundesamt oder die auf Grund des § 6 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliehene Gesellschaft privaten Rechts als zuständige Straßenverkehrsbehörde anzuhören; diese verfährt für ihren Zuständigkeitsbereich nach Satz 1. Werden Bundesautobahnen in der Baulast des Bundes nicht höhengleich überfahren (Überführungen), so ist das Fernstraßen-Bundesamt oder die auf Grund des § 6 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes beliehene Gesellschaft*

<sup>7</sup> VI GST Stellungnahme vom 6. Juni 2024, S. 4.

*privaten Rechts für die Kreuzungsbauwerke anzuhören. Ihr sind die in Nummer V.4 (Randnummern 103 und 104) aufgeführten technischen Daten des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination mitzuteilen. Die Polizei ist in den Fällen, in denen polizeiliche Maßnahmen (vgl. Rn. 97, 134 ff.) in Betracht kommen, anzuhören. Äußert sich die anzuhörende Stelle nicht innerhalb einer Frist von einer Woche nach Mitteilung durch die Erlaubnisbehörde, gilt sie als angehört.“*

## 5 Novellierung der Richtlinien für Großraum- und Schwertransporte (RGST)

Die RGST enthalten wichtige Vorgaben zur Antragsstellung, Prüfung und Bescheiderstellung bei GST. Die RGST sind zentral für eine rechtssichere Durchführung von GST, da sie auch die konkreten Auflagen in den Genehmigungsbescheiden bestimmen. Die aktuellen RGST stammen jedoch aus dem Jahr 2013 und sind veraltet. Aufgrund der technischen und organisatorischen Entwicklungen der letzten Jahre besteht dringender Anpassungsbedarf. Eine Novellierung ist deshalb sowohl aus Sicht der Transportbranche als auch aus behördlicher Perspektive überfällig. Sie würde Klarheit schaffen, neue Standards abbilden und digitale Prozesse besser integrieren. Einen Entwurf vom 04. August 2025 des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) zur Novellierung gibt es bereits.

### 5.1 Zulassung des digitalen Beifahrers umsetzen

Besondere Dringlichkeit hat die Umsetzung einer Regelung über digitale Beifahrer in der RGST. Digitale Beifahrer sind Assistenzsysteme, die die Funktion eines menschlichen Beifahrers übernehmen. Sie geben Auflagen entlang der Route elektronisch weiter und verbessern damit die Sicherheit und Effizienz des Transports. Der bundesweite Pilotbetrieb verlief erfolgreich und zeigte Vorteile für die Transportlogistik.<sup>8</sup> Insbesondere die Entlastung des Fahrpersonals und die punktgenaue Einhaltung der Auflagen sprechen für eine dauerhafte, bundesweite Zulassung. Derzeit basiert der Einsatz auf befristeten Ländererlassen, da es keine bundeseinheitliche Regelung gibt.<sup>9</sup> **Der BWE fordert daher die Aufnahme in die RGST, um eine bundesweite Regelung zur dauerhaften Zulassung digitaler Beifahrer zu schaffen.** Dies ist auch im aktuellen Entwurf des BMV vom 4. August 2025 zur Neufassung der RGST enthalten. Eine solche Regelung schafft Klarheit und Rechtssicherheit.

### 5.2 Konvoifahrten ausdrücklich ermöglichen

Konvoifahrten ermöglichen es, mehrere GST als Verband gleichzeitig durchzuführen. Das spart Begleitpersonal, reduziert Verkehrsbeeinträchtigungen und erhöht die Effizienz. Die RGST 2013 beinhaltet auch entsprechende Möglichkeiten zur Beantragung einer Konvoifahrt (Nr. 5, 6 RGST). Der Entwurf zur neuen RGST sieht diese Möglichkeit jedoch nicht mehr vor. Der BWE fordert, dass Konvoifahrten in den RGST beibehalten bleiben. Die Möglichkeit solcher Transporte sollte zudem

<sup>8</sup> [Beispiel Land Berlin](#); Abschlussbericht der Ad-Hoc-AG der Verkehrsministerkonferenz vom 04.09.24, S. 7.

<sup>9</sup> Bayern seinen Ländererlass zuletzt am 16. Dezember 2025 bis zum 30. Juni 2027 verlängert.

dauerhaft gesetzlich geregelt und ausdrücklich ermöglicht werden. **Der BWE fordert daher die Einführung eines Erlaubnisvorbehalts zu Konvoifahrten in § 29 StVO.**

**Konkret:** Der BWE fordert die Einführung eines Erlaubnisvorbehalts für geschlossene Verbände von GST (Konvoifahrten) in einem neuen § 29 Absatz 4 StVO (neuer Text in fett):

„(3) (...).

*(4) Einer Erlaubnis bedarf ein geschlossener Verband, der aus Fahrzeugen besteht, welche jeweils eine Erlaubnis nach Absatz 3 dieser Vorschrift oder einer Ausnahmegenehmigung nach § 46 Absatz 1 Nummer 5 dieser Verordnung bedürfen.“*

**Konkret:** Der BWE fordert die Einführung eines Erlaubnisvorbehalts für geschlossene Verbände von GST (Konvoifahrten) in einem neuen § 27 Absatz 1a StVO (neuer Text in fett):

„(1) (...).

*(1a) Einer Erlaubnis bedarf ein geschlossener Verband, der aus Fahrzeugen besteht, welche jeweils eine Erlaubnis nach § 29 Absatz 3 der Straßenverkehrs-Ordnung oder einer Ausnahmegenehmigung nach § 46 Absatz 1 Nummer 5 der Straßenverkehrs-Ordnung bedürfen.*

„(2) (...).“

## 6 Umsetzung der Straßenverkehr-Transportbegleitungsverordnung

Die Straßenverkehr-Transportbegleitungsverordnung (StTbV) sieht vor, dass private Transportbegleiter mit hoheitlichen Befugnissen zur Verkehrsregelung von GST beliehen werden können (§ 2 Abs. 1 StTbV). Diese Transportbegleiter dürfen im Rahmen der ihnen erteilten Aufgaben eigenverantwortlich Ermessen bei der Verkehrslenkung ausüben (§ 3 StTbV). Allerdings gibt es einen Mangel an Transportbegleitern in den Ländern, da diese erst ausgebildet werden müssen. Daher wird hilfsweise auf Verwaltungshelfer zurückgegriffen.<sup>10</sup> Diese dürfen jedoch keine eigenständigen Entscheidungen treffen, sondern sind auf vorformulierte verkehrsrechtliche Anordnungen angewiesen, die sie lediglich anzeigen dürfen. Das schränkt die Flexibilität und Reaktionsfähigkeit vor Ort erheblich ein. Die fehlende Ermessensbefugnis der Verwaltungshelfer führt zudem zu einem erhöhten Abstimmungsaufwand mit den zuständigen Behörden. **Der BWE fordert daher mindestens die konsequente Umsetzung der StTbV sowie eine Ausweitung des Einsatzes professioneller Transportbegleiter.**

<sup>10</sup> Abschlussbericht der Ad-Hoc-AG der Verkehrsministerkonferenz vom 04.09.2024, S. 16.

Die schleppende Ausbildung der Transporthelfer ist vor allem auf die uneinheitliche Ausbildung und fehlende Angebote in den Ländern zurückzuführen. Gemäß § 5 Absatz 1 Nummer 1 StTbV muss die theoretische Schulung bei einer nach Landesrecht bestimmten oder anerkannten Ausbildungsstätte erfolgen. Den Ländern obliegt zudem die Regelung der näheren Einzelheiten zur Ausgestaltung der Schulung. Da sich die Länder bisher nicht auf eine einheitliche Ausbildung geeinigt haben, gibt es große Unterschiede zwischen den Ländern. Derzeit bietet nur Bayern auf Grundlage ihrer staatlichen BF4-Ausbildung an den Polizeischulen eine Schulung an.<sup>11</sup> Es gibt Überlegungen, eine gemeinsame Schulung mit Niedersachsen in Bayern durchzuführen. Das würde dazu führen, dass Unternehmen aus Niedersachsen ihr Mitarbeiter nach Bayern schicken müssten, wodurch sich Aufwand und Kosten erhöhen würden. Saarland, Thüringen und Schleswig-Holstein setzen bei der Ausbildung auf private Akteure. Hier haben sie sich unter Federführung des Saarlandes zusammengetan. Eine erste Ausschreibung hatte hier aufgrund vieler Unklarheiten aber dazu geführt, dass es keine Anmeldungen gab. Wann die nächste Schulung stattfinden soll, ist offen. Diese Beispiele zeigen den dringenden Bedarf für bundeseinheitliche Regelungen. Der momentane Zustand ist für die Transportunternehmen und die Windbranche unbefriedigend, da sich der Aufwand und die Kosten für den Transport erhöhen. **Der BWE fordert daher deutschlandweite Schulungsangebote und eine harmonisierte Ausbildung von Transporthelfern.**

Bis die heterogene Ausbildungs- und Prüfungssituation einheitlich geregelt und bundesweit überhaupt möglich ist, sollte die persönliche Transportbegleitung aufgrund der Erfahrungen des bundesweiten Pilotprojektes „digitaler Beifahrer“ möglichst komplett durch den digitalen Beifahrer ersetzt werden (vgl. 5.1).

## 7 Weitere Forderungen zur Erleichterung von GST für WEA

### 7.1 Bundesweite Datenbank einrichten

Ein wesentliches Hindernis bei der Verbesserung von GST ist das Fehlen einer Datenbank, in der die genehmigten und durchgeführten Transporten in Deutschland erfasst werden. Notwendig wäre die Etablierung einer gemeinsamen Datenbank aller Erlaubnis- und Genehmigungsbehörden (EGS) in Deutschland, in der die genehmigten Anträge von GST und ihre Routen erfasst werden. Mithilfe dieser Datenbank ließe sich eine Bedarfsanalyse (Parkplätze, Autobahnabfahrten, Korridore etc.) sowie eine Streckenanalyse (welche Routen werden am meisten genutzt?) durchführen. Die gewonnenen Erkenntnisse würden eine Schwerpunktsetzung bei der Verbesserung von GST ermöglichen. **Der BWE fordert daher die Einrichtung einer deutschlandweiten Datenbank zu GST.**

### 7.2 VEMAGS weiterentwickeln

VEMAGS (VErfahrensMANagement für Großraum- und Schwertransporte) ist das zentrale System zur digitalen Antragsstellung und Genehmigung von GST. Es hat zwar großes Potenzial, leidet aber aktuell unter fehlender Schnittstellenfähigkeit, eingeschränkter Benutzerfreundlichkeit und unzureichender Aktualität.<sup>12</sup> In vielen Ländern fehlen dynamische Streckeninformationen wie Baustellen oder

---

<sup>11</sup> DVZ „[Länder verschleppen Ausbildung für Transportbegleiter](#)“, 20. Juni 2025

<sup>12</sup> Abschlussbericht der Ad-Hoc-AG der Verkehrsministerkonferenz vom 04.09.2024, S. 4 ff.

Sperrungen oder die Anforderungen für alle AB-Niederlassungen. Diese Informationen sollten einheitlich und für Behörden und Unternehmen öffentlich einsehbar sein, was über VEMAGS beispielsweise realisiert werden könnte. Ein medienbruchfreier Datenaustausch mit Drittanbietern ist nicht möglich. Ein modernes, vollständig digitales Genehmigungsverfahren ist Grundvoraussetzung für die Beschleunigung von Transporten.<sup>13</sup> **Der BWE fordert, das VEMAGS entsprechend weiterzuentwickeln.**

### 7.3 Erlaubnis- und Genehmigungsbehörden zentralisieren

Derzeit existieren in Deutschland eine Vielzahl von Erlaubnis- und Genehmigungsbehörden (EGB) für GST mit unterschiedlichen Erfahrungen und Zuständigkeiten. Die Ad-hoc-Arbeitsgruppe der Verkehrsministerkonferenz hat sich ebenfalls für die Einrichtung zentraler EGB ausgesprochen.<sup>14</sup> Die neun Bundesländer mit zentralen EGB berichten hingegen von besseren quantitativen und qualitativen Ergebnissen durch Spezialisierung, Arbeitsteilung und Qualitätssicherungsmaßnahmen.<sup>15</sup> Dadurch werden Genehmigungen beschleunigt, Bescheide vereinheitlicht und die Qualität der Prüfungen gesteigert. Auch für Unternehmen erhöht sich damit die Planbarkeit. **Der BWE spricht sich für eine bundesweite Vereinheitlichung und möglichst zentrale Bearbeitung von GST-Anträgen durch eine Behörde aus.**

### 7.4 Mikrokorridore von Häfen zum Straßennetz identifizieren und nutzen

Mikrokorridore sind vordefinierte Routen von Häfen zum übergeordneten Straßennetz, die für GST besonders geeignet sind.<sup>16</sup> Sie sollen den kombinierten Verkehr fördern, indem sie schnellere Genehmigungen ermöglichen und aufwändige Einzelprüfungen vermeiden. Für wiederkehrende Transporte – etwa beim Bau mehrerer Windkraftanlagen – könnten Dauer- oder Kurzzeiterlaubnisse erteilt werden. Je nach Art der Ladung (z. B. Rotorblätter vs. Maschinenhäuser) könnten sich unterschiedliche Korridore anbieten. Mikrokorridore steigern die Attraktivität von Wasserstraßentransporten und entlasten die Straße. Auf der Verkehrsministerkonferenz im Oktober 2025 haben die Verkehrsminister der Länder beschlossen, die Empfehlungen aus dem Pilotprojekt zu GST zur Nutzung von Mikrokorridoren durch das BMV mit dem Land NRW umzusetzen.<sup>17</sup> Dazu gehört insbesondere die Festlegung und Veröffentlichung von GST-Mikrokorridoren. **Der BWE begrüßt den Abschluss des Pilotprojekts und den Beschluss der Verkehrsministerkonferenz und fordert nun die zügige Umsetzung der Empfehlungen.**

---

<sup>13</sup> Vorbild für Verbesserungen könnte beispielsweise das [AGNES-Systems der Firma Sommer](#) sein.

<sup>14</sup> Abschlussbericht der Ad-Hoc-AG der Verkehrsministerkonferenz vom 04.09.2024, S. 13.

<sup>15</sup> Abschlussbericht der Ad-Hoc-AG der Verkehrsministerkonferenz vom 04.09.2024, S. 13; Beispiel Hessen.

<sup>16</sup> Abschlussbericht der Ad-Hoc-AG der Verkehrsministerkonferenz vom 04.09.2024, S. 13 f.

<sup>17</sup> [Beschluss-Sammlung der Verkehrsministerkonferenz am 29./39. Oktober 2025 in Straubing](#), TOP 6.1.; [Abschlussbericht „Pilotvorhaben Windpark in Nordrhein-Westfalen“ vom Juli 2025](#); [Pressemitteilung des BMV](#) vom 19.11.2025; „GST auf der Wasserstraße: Mikrokorridore beschleunigen Genehmigungsprozess“.

## 7.5 Gebührenpraxis vereinheitlichen

Seit einer Reform im Jahr 2021 gibt es detaillierte Regelungen zur Gebührenberechnung für GST in der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt). Dennoch berichten Unternehmen von großen Unterschieden in der Berechnung zwischen den EGB. Uneinigkeit besteht insbesondere bei der Berücksichtigung beteiligter Stellen für die Gebührenhöhe.<sup>18</sup> Eine verbindliche Auslegung der Vorschriften ist dringend notwendig, um gleiche Wettbewerbsbedingungen zu schaffen. **Der BWE fordert daher eine Klarstellung der Gebührenhöhen in der VwV-StVO oder der GebOSt.**

## 7.6 Parkplätze für GST schaffen

Geeignete Parkflächen entlang der Autobahnen für GST, insbesondere Rotorblatttransporte, sind rar. Der weitere Anstieg an Transporten durch den Windenergieausbau wird den Bedarf an Parkflächen für GST verstärken. Gemäß § 1 Abs. 1 S. 2 des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen (FStrAbG) wird das Netz der Bundesfernstraßen nach dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ausgebaut. Gemäß § 1 Abs. 2 S. 2 FStrAbG ist der festgestellte Bedarf verbindlich für die Liniенbestimmung und die Planfeststellung von Bundesfernstraßen. Der Gesetzgeber konkretisiert in einem Bedarfsplan, welche Vorhaben besonders dringlich sind. Der als Anlage 1 zum FStrAbG beigefügte Bedarfsplan sieht jedoch keinen vorrangigen Ausbau von Parkplätzen für GST für Windenergieanlagen entlang der Fernstraßen vor, so dass ihr Bedarf noch nicht gesetzlich festgestellt ist. Dabei sind diese für einen beschleunigten Ausbau von Anlagen zur Erzeugung Erneuerbare Energien unerlässlich. Momentan muss jeder Planfeststellungsbeschluss eine Planrechtfertigung für die konkrete Rastanlage enthalten.<sup>19</sup> Dies hat zur Folge, dass eine Aufnahme in das Planfeststellungsverfahren nur erfolgen kann, wenn nach einer Interessenabwägung die Rastanlage „vernünftigerweise geboten“ ist.<sup>20</sup> Vorhaben, die nicht mit dem Ausbau oder Neubau von Fahrstreifen zusammenhängen, werden in dem Bedarfsplan nicht berücksichtigt. Dies steht im Widerspruch zum überragenden öffentlichen Interesse an dem Ausbau der erneuerbaren Energien gemäß § 2 EEG. **Der BWE fordert daher die Aufnahme von Vorhaben zum Bau von GST-Parkplätzen in die Bedarfsplanung nach dem FStrAbG.**

**Alternativ fordert der BWE die Einfügung eines neuen § 1 Abs. 1 Satz 3 FStrAbG in dem der vordringliche Bedarf von Parkplätzen für GST gesetzlich festgesetzt wird.**

**Konkret:** Der BWE fordert die Einfügung eines neuen § 1 Abs. 1 Satz 3 FStrAbG (geänderter Text in **fett**):

*„(1) Bau und Ausbau der Bundesfernstraßen sind Hoheitsaufgaben des Bundes. Das Netz der Bundesfernstraßen wird nach dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ausgebaut, der diesem Gesetz als Anlage 1 beigefügt ist. **Für den Bau von Parkplätzen für Groß- und Schwerlasttransporte besteht neben den in den Bedarfsplan aufgenommenen Bau- und Ausbauvorhaben vordringlicher Bedarf.***

<sup>18</sup> Abschlussbericht der Ad-Hoc-AG der Verkehrsministerkonferenz vom 04.09.2024, S. 15.

<sup>19</sup> [Wissenschaftlicher Dienst des Bundestags, „Rastanlagen an Bundesautobahnen“](#), WD 5 – 3000 – 035/22, S. 6.

<sup>20</sup> St. Rspr. BVerwG, Urteil vom 22.03.1985 – 4 C 15/83, juris Rn. 16.

(2) Die in den Bedarfsplan aufgenommenen Bau- und Ausbauvorhaben **und der Bau von Parkplätzen für Groß- und Schwerlasttransporte** entsprechen den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 des Bundesfernstraßengesetzes. Die Feststellung des Bedarfs ist für die Linienbestimmung nach § 16 des Bundesfernstraßengesetzes und für die Planfeststellung nach § 17 des Bundesfernstraßengesetzes verbindlich“

## 7.7 Bau von temporären Autobahnabfahrten erleichtern

Der Bau temporärer Abfahrten von Autobahnen erfordert zahlreiche Genehmigungen und Nachweise. Zudem stellt die Autobahn GmbH strenge Anforderungen an die Genehmigung von temporären Behelfszufahrten und -abfahrten:<sup>21</sup>

- Wirtschaftliche Gründe wie Kosten- und Zeitersparnisse begründen keinen Anspruch auf eine Ausnahmegenehmigung. Der Zielort muss grundsätzlich anders erschlossen werden.
- Das Ausfahren ist nur im Zeitraum zwischen 22 und 5 Uhr erlaubt.
- Eine Vollsperrung der Autobahn ist ausgeschlossen.
- Leerfahrten und Fahrten zum Abtransport rückgebauter Anlagenteile dürfen nicht über temporäre Abfahrten erfolgen.
- Zudem sind die erforderlichen baulichen Maßnahmen erst unmittelbar vor der Benutzung herzustellen.

Diese Auflagen und Bedingungen stellen erhebliche Einschränkungen für den Transport von GST dar und sollten aufgrund des überragenden öffentlichen Interesses an dem Ausbau der erneuerbaren Energien (§ 2 EEG) überdacht werden. Das BMV sollte als Eigentümerin entsprechend auf die Autobahn GmbH einwirken.

**Der BWE fordert das BMV dazu auf, entsprechend auf die Autobahn GmbH einzuwirken, um das Rückwärtsabfahren auf Autobahnen sowie die temporäre Beräumung von Baustellenverkehrsführungen zu ermöglichen.**

## 7.8 Duldungspflichten für private Grundstückseigentümer einführen

Derzeit bestehen Duldungspflichten bei Überfahrten und Überschwenkungen nur für Grundstücke in öffentlicher Hand (§ 11b EEG). Der ursprüngliche Gesetzesentwurf zu § 11b EEG sah diese Pflicht auch für private Eigentümer vor, wurde aber abgeschwächt.<sup>22</sup> Der BWE fordert, diese Regelung wieder aufzunehmen, um Blockaden durch private Eigentümer zu vermeiden. Solche Blockaden können Projekte erheblich verzögern oder gar verhindern. Die Aufnahme dieser Duldungspflicht ist ein notwendiger Schritt, um die Ausbauziele sicherzustellen. Sie dient dem überragenden öffentlichen Interesse an der Energiewende.

<sup>21</sup> „Errichtung und Nutzung von Behelfszufahrten“, Die Autobahn des Bundes, Stand: 22.06.22.

<sup>22</sup> Bundesrat Drs. 383/23 vom 18.08.23.

Darüber hinaus sollte sich die Duldungspflicht nicht nur auf die Überfahrt „zur Errichtung und zum Rückbau von Windenergieanlagen“ beschränken, sondern sich auch auf die Überfahrt zur Instandsetzung von Windenergieanlagen sowie zur Ertüchtigung des Grundstücks für die Überfahrt erstrecken. Im Übrigen wäre die Anwendbarkeit der Regelung auch für Freiflächensolaranlagen sinnvoll.

Zudem sollte nicht nur der Betreiber der Windenergieanlage der Berechtigte sein, sondern zumindest auch der Betreiber der Zuwegung, analog zu der Regelung in § 11a EEG. In vielen Fällen veranlasst nicht der Betreiber der Windenergieanlage, sondern eine Infrastrukturgesellschaft die Überfahrt. Die Erstreckung auf beauftragte Dritte hilft hier nicht weiter, weil die Betreiber der Windenergieanlagen nicht zwingend die Infrastrukturgesellschaft beauftragen. Auch die Regelung in Satz 4 („Der Betreiber hat nach der letzten Überfahrt einen dem ursprünglichen Zustand im Wesentlichen gleichartigen Zustand herzustellen.“) spricht dafür, dass die Wiederherstellungspflicht den Betreiber der Zuwegung treffen muss, wenn die Überfahrt gleichzeitig für die Errichtung von Windenergieanlagen verschiedener Betreiber genutzt wird.

Auch Absatz 2 sollte entsprechend angepasst werden und eine Zahlung an jeden Nutzungsberchtigten vorsehen, da unter Umständen auch mehrere Nutzungsberchtigten unmittelbar beeinträchtigt sein können. Absatz 2 sieht auch vor, dass die Entschädigung „nach Errichtung der Windenergieanlage“ fällig wird. Da zwischen diesem Zeitpunkt und der Inbetriebnahme ggf. noch weitere Überfahrten erforderlich sein können, sollte die Fälligkeit der Entschädigung an die Inbetriebnahme geknüpft werden. Zudem sollte unter Berücksichtigung von Fällen, in denen die Überfahrt für die Errichtung mehrerer Windenergieanlagen erfolgt, auf die Inbetriebnahme der letzten Windenergieanlage abgestellt werden. Freiflächensolaranlagen sind entsprechend zu berücksichtigen.

Zu prüfen wäre, ob die Duldungspflicht nicht auch auf Baulisten erweitert werden kann, da diese den Vorhaben teilweise genauso entgegenstehen wie Transport und Leitungen.

**Der BWE fordert, die Duldungspflicht für Überfahrten und Überschwenkungen zur Errichtung, Instandsetzung und zum Rückbau von Windenergieanlagen auf private Grundstücke auszuweiten. Die Ertüchtigung des Grundstücks für die Überfahrt ist von der Duldungspflicht ebenfalls umfasst.**

**Konkret:** Der BWE fordert die Anpassung des § 11b Abs. 1 und 2 EEG (geänderter Text in fett):

„(1) Eigentümer und sonstige Nutzungsberchtigte eines Grundstücks ~~im Eigentum der öffentlichen Hand~~ haben die Überfahrt und die Überschwenkung des Grundstücks zur Errichtung, zur Instandsetzung und zum Rückbau von Windenergieanlagen und Freiflächensolaranlagen sowie die Ertüchtigung des Grundstücks für die Überfahrt durch den Betreiber ~~der Windenergieanlagen~~ dieser Anlagen oder den Betreiber der Zufahrten zu den Anlagen und durch von ihm Beauftragte zu dulden. Der Betreiber und von ihm Beauftragte dürfen nur die Grundstücke nutzen, die für den Transport benötigt werden. Die Duldungspflicht besteht nicht, soweit dadurch die Nutzung des Grundstücks unzumutbar beeinträchtigt wird oder Belange der Landes- und Bündnisverteidigung dem entgegenstehen. Die Duldungspflicht erstreckt sich auch auf die Ertüchtigung des Grundstücks für die Überfahrt und Überschwenkung. Der Betreiber hat nach der letzten Überfahrt einen dem ursprünglichen Zustand im Wesentlichen gleichartigen Zustand herzustellen.“

(2) Ist die Überfahrt des Grundstücks nach Absatz 1 zu dulden, zahlt der Betreiber **jedem** Nutzungsberechtigten, der unmittelbar in der Nutzung seines Grundstücks eingeschränkt war, nach Errichtung, **Inbetriebnahme oder Rückbau der letzten Windenergieanlage oder nach Errichtung der letzten Freiflächensolaranlage, für deren Errichtung die Überfahrt erfolgte**, 28 Euro pro Monat und in Anspruch genommenen Hektar. Eine Überschwenkung ist unentgeltlich zu dulden.“

## 7.9 Genehmigungsfiktion einführen

Zur Beschleunigung der Genehmigungsprozesse fordert der BWE die Einführung einer **Genehmigungsfiktion für den Transport zur Errichtung von Windenergieanlagen nach Ablauf einer Frist von zwei Wochen**. Danach gilt ein Antrag als genehmigt, wenn innerhalb dieser Frist keine Entscheidung erfolgt. Momentan findet sich in der VwV-StVO nur die Regelung, dass der Antragsteller auf eine Bearbeitungszeit von „in der Regel“ zwei Wochen hinzuweisen ist (VwV-StVO zu § 29 Absatz 3 (Rn. 93a)). Der BWE fordert stattdessen die Einführung einer verbindlichen Frist von zwei Wochen. Durch die Einführung einer Genehmigungsfiktion würde die vollständige Einzelfallprüfung zwar entfallen, angesichts der Bedeutung der Energiewende ist dieses Risiko jedoch vertretbar.

(Als abgeschwächte Alternativversion böte sich eventuell eine „Soll-Vorschrift“ in § 29 Absatz 3 StVO an. Eine gesetzliche „Soll-Vorschrift“ wäre rechtlich verbindlicher als ein Richtwert in einer Verwaltungsvorschrift.)

**Konkret:** Der BWE fordert die Einführung einer Genehmigungsfiktion hier am Beispiel des § 29 Abs. 3 StVO (neuer Text in fett):

*„Einer Erlaubnis bedarf der Verkehr mit Fahrzeugen und Zügen, deren Abmessungen, Achslasten oder Gesamtmassen die gesetzlich allgemein zugelassenen Grenzen tatsächlich überschreiten. Das gilt auch für den Verkehr mit Fahrzeugen, deren Bauart den Fahrzeugführenden kein ausreichendes Sichtfeld lässt. Über eine Erlaubnis nach Satz 1 zur Errichtung von Windenergieanlagen durch den Betreiber der Windenergieanlage und durch von ihm beauftragte Dritte hat die zuständige Behörde innerhalb einer Frist von zwei Wochen nach Eingang des Antrags zu entscheiden, andernfalls gilt die Erlaubnis als erteilt.“*

Alternative:

*Über eine Erlaubnis nach Satz 1 zur Errichtung von Windenergieanlagen durch den Betreiber der Windenergieanlage und durch von ihm beauftragte Dritte soll die zuständige Behörde innerhalb einer Frist von zwei Wochen nach Eingang des Antrags entscheiden.“*

## 7.10 Baustellen(einrichtungen) und kurzfristige Brückensperrungen

Mangels Einsehbarkeit der aktuellen Baustellen(einrichtungen) oder kurzfristigen Brückensperrungen z. B. über VEMAGS kommt es regelmäßig zu Behinderungen und Verzögerungen des Transports. In der Praxis erfolgen Brücken- und Streckensperrungen sowie Baustelleneinrichtungen häufig ohne ausreichende Vorankündigung. Derartige Maßnahmen sind zwingend mit einer angemessenen

Vorlaufzeit bei Vorhabenträger\*innen anzukündigen, um eine realistische Transportplanung zu ermöglichen. Anstatt den Transport über diese Strecke pauschal abzulehnen, sollte die Möglichkeit geprüft werden, ob eine Baustellendurchfahrt oder -beräumung möglich ist (z. B. in bilateraler Abstimmung mit der Baufirma). Besonders problematisch ist die teilweise pauschale Sperrung von Brücken durch die Autobahn GmbH für GST, ohne eine differenzierte Betrachtung der tatsächlichen Belastung (z. B. Verteilung des Blatttransports auf zwei Fahrzeuge) oder anderer pragmatischer und mögliche Lösungen (z. B. zeitlich begrenzte Teilsperrungen für den übrigen Verkehr in den Nachtstunden) vorzunehmen. Dies verursacht erhebliche Umwege, Zeitverzögerungen und Mehrkosten.

Aufgrund dieser Problematik sind auch „Dummy“-Anmeldungen des Transports nur begrenzt hilfreich, weil keine belastbaren Rückmeldungen hinsichtlich bestehender oder geplanter Baustellen erfolgen. Regelmäßig werden die Einschränkungen erst in der später beantragten Transportgenehmigung bekannt, sodass Transporte unter Umständen kurzfristig nicht durchgeführt werden können. Das hat nicht nur Transport- und Projektverzögerungen zur Folge, sondern erfordert auch die Planung neuer Streckenführungen und zusätzlicher Grundstückssicherungen. Wenn die aktuelle Streckensituation nicht über eine Datenbank oder VEMAGS einsehbar ist, ist eine zuverlässige Rückmeldung der Behörde bereits bei der „Dummy“-Anmeldung dringend erforderlich. Nur so kann Planungssicherheit gewährleistet und vermeidbare Verzögerungen und Kosten verhindert werden.

**Der BWE fordert die Kommunikation mit Vorhabenträger\*innen bei kurzfristigen Baustellen oder Sperrungen zu verbessern, Einzelfalllösungen zu ermöglichen und Informationen mit ausreichender Vorankündigung, beispielsweise über VEMAGS zur Verfügung zu stellen, sowie zuverlässige Rückmeldungen bei „Dummy“-Anmeldungen zur Streckensituation zu geben.** Das erhöht die Planungssicherheit, vermeidet Projektverzögerungen und führt insgesamt zu praxistauglicheren und effizienteren Genehmigungs- und Abstimmungsprozessen.

## Impressum

Bundesverband WindEnergie e.V.

EUREF-Campus 16

10829 Berlin

030 21234121 0

[info@wind-energie.de](mailto:info@wind-energie.de)

[www.wind-energie.de](http://www.wind-energie.de)

V.i.S.d.P. Wolfram Axthelm

### Foto

Adobe Stock, Andreas Gruhl

### Haftungsausschluss

Die in diesem Papier enthaltenen Angaben und Informationen sind nach bestem Wissen erhoben, geprüft und zusammengestellt. Eine Haftung für unvollständige oder unrichtige Angaben, Informationen und Empfehlungen ist ausgeschlossen, sofern diese nicht grob fahrlässig oder vorsätzlich verbreitet wurden.

Der Bundesverband WindEnergie e.V. ist als registrierter Interessenvertreter im Lobbyregister des Deutschen Bundestages unter der Registernummer R002154 eingetragen. Den Eintrag des BWE finden Sie [hier](#).

Der Bundesverband WindEnergie e. V. ist ebenso als registrierter Interessenvertreter im Transparenzregister der Europäischen Union unter der Registernummer REG 554370792670-41 eingetragen. Den Eintrag des BWE finden Sie [hier](#).

### Ansprechpersonen

Laura Sophie Hemper | Justiziarin | [l.hemper@wind-energie.de](mailto:l.hemper@wind-energie.de)

Philine Derouiche | Leiterin Justiziariat | [p.derouiche@wind-energie.de](mailto:p.derouiche@wind-energie.de)

### Autor\*innen in alphabethischer Reihenfolge

Philine Derouiche | Leiterin Justiziariat

Laura Sophie Hemper | Justiziarin

Konstantin Walter | Rechtsreferendar in der Wahlstation

### Beteiligte Gremien und Landesverbände

Gesamtvorstand

Arbeitskreis Energiepolitik Sprecherkreis

Planerbeirat

Juristische Arbeitsgemeinschaft Genehmigungsrecht

Juristische Arbeitsgemeinschaft Unternehmensjuristen

Juristischer Beirat Sprecherkreis

Landesverbände

### Datum

14. Januar 2026