

# Eine Branche im Genehmigungsstau

Über fünf Wochen Bearbeitungszeit – solange warten Kran- und Schwertransportunternehmen derzeit auf ihre Genehmigungen. Zugleich wurde Ende Mai die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung geändert. Dies trifft insbesondere die Krandienstleister besonders hart.

Bei der Erteilung von Genehmigungen für Großraum- und Schwertransporte kommt es derzeit in den Bundesländern zu gravierenden Verzögerungen. Bearbeitungszeiten über fünf Wochen sind an der Tagesordnung, häufig warten die Antragsteller aus der Wirtschaft noch länger auf Rückantwort der zuständigen Ämter und Behörden, so heißt es in einer gemeinsamen Pressemitteilung von 23 Wirtschaftsverbänden.

Für die Unternehmen bedeutet dies enorme Schwierigkeiten bei der Einhaltung von Terminen, zudem führt der Stau bei den Genehmigungen zu einer Störung von Prozess- und Lieferketten. Für die Wirtschaft bedeutet dies mögliche Vertragsstrafen von Kundenseite sowie einen enormen Imageschaden.

Vor diesem Hintergrund haben sich 23 Wirtschaftsverbände zu einer Initiative zusammengeschlossen, um gemeinsam auf die Problematik aufmerksam zu machen und die Politik zum Handeln aufzufordern.

Die Hauptforderung der Initiative: Die Bearbeitungszeit soll deutlich auf fünf Werkzeuge im Durchschnitt reduziert werden. Nur so kann die deutsche Wirtschaft die Produktqualität „Made in Germany“ auch mit einem Zuverlässigkeitsversprechen in Transport und Logistik verbinden. Das ist für die Wettbewerbsfähigkeit im internationalen Kontext von hoher Bedeutung.

Zum Ausdruck haben dies die Verbände in einem gemeinsamen Schreiben an die 16 Verkehrsminister der Bundesländer gebracht. In dem Schreiben wird die Bedeutung dieser Transporte für die deutsche Wirtschaft dargelegt,



Bild: Andreas Gruhl - Fotolia.com

und es werden kurzfristig Lösungen angemahnt. Denn ohne die Leistungen des Schwertransport- und Autokrangewerbes lassen sich wichtige Projekte und Themen nicht umsetzen, darunter beispielsweise Bau- und Infrastrukturvorhaben sowie Projekte der Energiewende.

ge von Bundesfernstraßen ist eine flächendeckende Dauererlaubnis unter Einschluss der Brücken im Zuge von Bundesfernstraßen nur für Kranfahrzeuge bis 48 t und für andere Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen bis 60 t möglich.“

Abgesehen von den nicht unerheblichen Mehrkosten, die auf

lung weiter, die Bearbeitungskapazitäten zu erweitern und die Prozesse flexibler zu gestalten. Zudem sollte nach Sicht der Verbändeinitiative eine Schulung des Behördenpersonals mit Schwerpunkt auf verwaltungsrechtliche Entscheidungsmöglichkeiten im Genehmigungsverfahren erfolgen.

Auch wird die schnellstmögliche Umsetzung der Beschlüsse der Verkehrsministerkonferenz (VMK) vom Oktober 2016 im Hinblick auf Fahrzeugclusterungen und Korridorlösungen eingefordert, da damit die Anzahl der notwendigen Anträge deutlich reduziert werden kann.

Nicht zuletzt durch die neue Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung vom 30. Mai 2017 werden den zuständigen Behörden Möglichkeiten gegeben, die Prozesse neu zu gestalten.

KM

Aus Branchenkreisen wird gar von einem „faktischen Berufsverbot“ gesprochen.

Insbesondere die Krandienstleister werden durch die Änderung der Verwaltungsvorschrift in Kombination mit der erheblichen Genehmigungsdauer besonders hart getroffen. In Absatz 100 der am 29. Mai im Bundesanzeiger veröffentlichten entsprechenden Allgemeinen Verwaltungsvorschrift heißt es nämlich unter anderem:

„Zur Gewährleistung der Standsicherheit und Dauerhaftigkeit der Brückenbauwerke im Zu-

die Unternehmen zukommen, wenn es jetzt nicht mehr möglich ist, Dauergenehmigungen für die 5-Achser mit einem zulässigen Gesamtgewicht von bis zu 60 t zu erhalten, schränkt diese Begrenzung die Flexibilität der aktuellen Brot-und-Butter-Klasse erheblich ein. Aus Branchenkreisen wird gar von einem „faktischen Berufsverbot“ gesprochen.

Die Verkehrsminister der Länder werden daher aufgefordert, so heißt es in der Pressemittei-