

Leserbrief + Forderungen

Seit Monaten berichten wir in der Rubrik „Genehmigungschaos“ über die Beschwerden und Versuche von Fach-Verbänden, der Wirtschaftsrates und auch unsererseits das Problem mit den Genehmigungen für GST-Transporte und Autokrane seit der Übernahme durch die Autobahn GmbH des Bundes wieder auf eine realisierbare Basis zu stellen (mehr unter www.Genehmigungschaos.de).

Aufgrund dieser dramatischen Verhältnisse erreichte uns ein Brief der Firma Hack und auch der Europäische Verband der Kran- und Schwerlast-Unternehmer ESTA hat sowohl an Herrn Bundesminister Volker Wissing BMDV, aber auch wortgleich an die EU-Kommissarin für Verkehr Frau Andina Vălean in Brüssel geschrieben, den wir nachstehend ebenfalls zur Kenntnis bringen dürfen. Auch wir haben erneut an diverse Stellen und Staatssekretäre geschrieben, diesen Irrsinn endlich zu bereinigen. Zunehmend ist das Thema auch in den breiten Medien, TV, Handelsblatt, Welt, Springer, Wirtschaftsrat berichten darüber, was sich inzwischen in unserer Branche abspielt – unfassbar! **Lesen Sie selbst!**

Betreff: Hilferuf eines Verbands-Mitgliedes! Ein Dankeschön an Herrn Hellmich!

Sehr geehrte Damen und Herren,

bei Ihren Verbands-Mitgliedern wächst die Unzufriedenheit immer mehr an und von den Verbänden hört man überhaupt nichts in Rundfunk und Fernsehen. Eigentlich kann man es schon mit Berlin und der Unzufriedenheit der Bevölkerung vergleichen.

Dort wird auch immer weiter gegen die Wähler gearbeitet und am Ende des Tages fragen sich die Berliner, warum keiner mehr zur Wahl geht.

Eigentlich sollte man doch pausenlos nichts anderes mehr hören und im Fernsehen sehen. Das durch die Anhebung der LKW Maut jetzt jede Waschmaschine oder jedes Pfund Kaffee wieder teurer wird und die Inflation immer weiter ansteigt. Und der Bürger sollte gleichzeitig erfahren, dass sich der Bahn Chef Richard Lutz sein Gehalt mehr als verdoppelt hat. Sein Grundgehalt lag in 2022 bei ca. 970.000 Euro Doch da kam eine Bonus-Zahlung von über 1,26 Millionen Euro noch hinzu. Auch der Infrastrukturvorstand der Bahn Herr Berthold Huber bekam 1,41 Millionen Euro und in 2021 „nur“ 662.000 Euro. Personalvorstand Martin Seiler verdiente in 2022 1,39 Millionen und in 2021 659.000 Euro. Und das obwohl die Bahn in 2022 einen Verlust von 230 Millionen Euro erwirtschaftet. Wie geht das?

Und jetzt muss unbedingt die Autobahn-Maut angehoben werden. Damit noch mehr Geld bei der Bahn am Fenster rausgeschmissen werden kann?

Obwohl wir 6 Wochen bei der Autobahn GmbH auf eine Schwertransport-Genehmigung warten müssen, wir nur Probleme haben, um eine Dauergenehmigung zu bekommen und es bis heute keine zeitliche Begrenzung gibt, bis wann eine Genehmigung ausgestellt werden muss. Auf den Raststätten sollen wir 1 Euro für einen Toilettengang oder einmal Händewaschen bezahlen und der tolle BGL lässt sich seine Brummi-Karte noch wegnehmen und die elektronische funktioniert bis heute nicht. Ständig müssen wir wegen Brückenschäden Umwege und somit Mehrkosten akzeptieren und stehen im Stau und sollen für solch schlechte Leistung noch zahlen.

Herr Engelhardt oder Herr Schgeiner machen das bestimmt gerne. Wenn wir eine schlechte Leistung abgeben, bekommen wir sofort einen Anruf und es wird an der Rechnung abgezogen.

Die Mitglieder von BGL und BSK jeweils vertreten von Herrn Prof. Dr. Dirk Engelhardt und Herrn Helmut Schgeiner können froh sein, dass Herr René Hellmich mit dem Schwertransport Magazin und Kranmagazin sich unermüdlich für bessere Bedingungen einsetzt. Vielleicht sind die alten Verbände auch zu eingefahren. Die Bahn hat ja auch zwei.

Mit freundlichen Grüßen

Udo Hack

Hack GmbH | Schwerlastservice
Stettiner Straße 14, D-56564 Neuwied

Von: René Hellmich <hellmich@kmverlag.de>

Gesendet: Mittwoch, 7. Juni 2023 17:19

An: Oliver.Luksic@bundestag.de

Betreff: Nachtrag zu unserem Brief an Herrn Staatssekretär Oliver Luksic BMDV vom 22.05.2023
GST Transporte und AdB

Sehr geehrter Herr Staatssekretär Luksic,

wir nehmen Bezug auf unser Schreiben per Mail und Brief vom 21.05.2023 und die diverse Korrespondenz, die wir in den letzten Monaten mit Ihnen hatten. Wie ich gelesen habe, hat Ihnen der Wirtschaftstag in Berlin am 23.05.2023 gefallen und waren ebenso wie ich sehr beeindruckt von dem regen Interesse an den Themen und Vorträgen. Der Wirtschaftsrat mit seinen 12.000 Mitgliedern vertritt den Mittelstand und die Industrie!

Leider war es aus zeitlichen Gründen nicht möglich das Thema GST-Genehmigungen bei der Veranstaltung zu vertiefen. Wir möchten daher unser Schreiben vom 22.05.2023 ergänzen und einige Vorschläge unterbreiten, wie der Genehmigungsstau abgebaut und das Verfahren in Zukunft effizienter und schneller werden könnte. Da Autobahn GmbH bisher über keine effektive IT verfügt könnte sie für die Antragsbearbeitung die elektronische Karte „Agnes“ der Fa. Sommer nutzen und so bereits genutzte Genehmigungen und Strecken zügig zu prüfen und in der Genehmigung vorzuschlagen. Bereits genehmigte Strecken werden dort in der Karte angezeigt. Wir nutzen das System seit einiger Zeit und vielleicht können Sie sich das mal ansehen, ich habe einige Unterlagen dazu beigelegt und sende Ihnen weitere Infos mit diesem Brief noch per Post.

Wir haben für einen kompakten Autokran von 40 bzw. 48 to eine Fahrtgenehmigung erstellen lassen, die wir beiliegen. (Anlage) Selbst für einen solchen kleinen Autokran mit 40 bzw. 48 to GG, - also nicht größer und schwerer als ein Standardsattelzug - müssen wir aus 127 Seiten die Auflagen herauslesen, die dann gar nicht erfüllbar sind. Diese Auflagen stellen faktisch ein Berufsverbot für unsere Branche dar. Dies ist bundesweit das gleiche Muster. Einige Betriebe haben schon aufgegeben bzw. werden es noch tun. Unsere Branche, die zur Erhaltung der Infrastruktur systemrelevant ist, wird damit zerstört und so getan, als ob wir die Straßen und Brücken zerstören würden. Das Gegenteil ist der Fall, es gibt keine Straßen schonendere Bauweise als die hydraulische Federung mit Achsausgleich der Autokrane!

Sinnvoll ist deshalb eine Trennung von Schwertransporten und Autokranen, die während Ihrer 20-jährigen Nutzungsdauer immer mit den gleichen Abmessungen und Gewichten quasi im „Taxi-Einsatz“ unterwegs sein sollten, aber aufgrund der neuen Auflagen das nicht mehr abarbeiten können. Dauergenehmigungen von mind. 3 Jahren wären hier darstellbar, wie es auch über Jahrzehnte geübte Praxis war. Stirbt, die Autokran- und Schwerlastbranche stirbt auch unsere Infrastruktur und Bauwirtschaft. In Holland fahren 96 to schwere Autokrane mit Dauergenehmigung tagtäglich über Tausende von Brücken!

Anbei auch ein kritischer Artikel zum Thema Antragsbearbeitung bei der Autobahn GmbH, von Herrn Dr. Saller, lesenswert Herr Luksic, für die betroffenen Unternehmen, aber auch für die Behörden ein bürokratischer Alptraum! Der Artikel erscheint in Kürze in unserem KRAMAGAZIN und SCHWERTRANSPORTMAGAZIN, die ich herausgebe.

Vielleicht ergibt sich die Gelegenheit zeitnah in dieser Sache auszutauschen. Gerne auch in Berlin.

Gerne hören wir wieder von Ihnen, bis dahin

*Mit freundlichen Grüßen
Best regards*

René Ralf Hellmich

Dipl. Betriebswirt (VWA) - Sachverständiger für Autokrane –
Herausgeber KRAMAGAZIN SCHWERTRANSPORTMAGAZIN
Mitglied im Wirtschaftsrat Deutschland Handelsrichter a.D.

Parallel ging dieser Brief auch an Frau Andina Vălean, EU-Kommissarin für Verkehr in Brüssel.



Herr Bundesminister Dr.
Volker Wissing, MdB
Bundesminister für digitales und Verkehr
Invalidenstr. 44
10115 Berlin

per E-Mail min@bmdv.bund.de

Leiden: 6. Junith, 2023

Kennzeichnung:sml-TKN2306

Thema: Abnormale Transportgenehmigungen in
Deutschland

ESTA-Büro
Lotte Beesestraat 4
2331 KJ LEIDEN
Die Niederlande
T: ++31(0)71 572 4705
F: ++31(0)71 572 4968
E: info@estaeurope.eu

EU-Transparenzregister
870060728390-52

Sehr geehrter Herr Wissing,

ich schreibe Ihnen im Namen von ESTA, dem Europäischen Verband für außergewöhnliche Straßentransporte und Mobilkrane. Wir haben Mitglieder in 25 Ländern, die an vielen der wichtigsten Energie-, Industrie-, Verkehrs- und Bauprojekte in Europa arbeiten.

Die jüngsten Nachrichten aus Norddeutschland, wonach die Verzögerungen bei der Erteilung von Genehmigungen für Schwer- und Sondertransporte in den kommenden Monaten zur Regel werden dürften, zeugen von einer empörenden und schädlichen Pflichtverletzung der betreffenden Behörden.

Die Bundes- und Landesregierungen - sowohl Politiker als auch Beamte - und die Autobahn GmbH haben den Ernst der Lage bis heute nicht erkannt.

Sie haben sich geweigert, kurzfristige Sofortmaßnahmen zu ergreifen, um diese Krise zu lindern, und haben auch keine Anzeichen dafür gezeigt, dass sie die für eine effiziente, moderne Industrielandschaft erforderliche langfristige Politik entwickeln würden.

Der Schwertransport ist ein zunehmend wichtiger Dienstleistungssektor. Wir liefern schweres Gerät von der Fabrik zu den Exporthäfen, wir transportieren die Windkraftanlagen, die für Europas Netto-Null-Ambitionen unerlässlich sind, wir befördern die wachsende Zahl von Industrie- und Gebäudeeinheiten, die vor Ort gebaut werden, bevor sie an ihren Bestimmungsort gebracht werden. Die großen Pläne der deutschen Regierung für eine Energiewende und eine grüne Wirtschaft sind ohne einen funktionierenden abnormalen Verkehr eine Illusion. Wir könnten weitermachen.

Die Verkehrsunternehmen und unsere Kunden werden jedoch auf Schritt und Tritt von einer Bürokratie behindert, die nicht in der Lage oder nicht willens ist, realistische Lösungen in Betracht zu ziehen, und von Politikern, die zu oft Angst haben, über die nächste Wahl hinauszuschauen.

Die Erklärung der Niederlassung Nordwest der Autobahn GmbH des Bundes in der vergangenen Woche unterstreicht das Ausmaß des Problems.

Sie sagten, sie seien nicht in der Lage, auf E-Mails zu antworten, weil sie zu beschäftigt seien; es gebe zwar eine Telefonleitung, aber die diene nur dazu, den Status von Anträgen zu überprüfen - nicht dazu, sie zu beschleunigen -, und sie gaben zu, dass es sehr schwierig sei, sie zu erreichen.



Ihren leidgeprüften Kunden - den anormalen Transportunternehmen - wurde einfach gesagt, sie sollten sich gedulden und mit einer Bearbeitungszeit von neun oder zehn Wochen statt von neun oder zehn Tagen rechnen. Tatsächlich dauert die Erteilung der meisten Genehmigungen 15 Wochen, und es gibt einen Rückstau von etwa 15.000 ausstehenden Genehmigungsanträgen.

Es wird uns gesagt, dass sich die Situation letztendlich verbessern wird - ohne dass diese Behauptung durch irgendeinen konkreten Beweis gestützt wird. An keiner Stelle wird angedeutet, dass ernsthafte Maßnahmen ergriffen werden, um die derzeitige Situation zu verbessern. Nach Angaben der Autobahn GmbH liegt die Lösung in einem neuen automatisierten Genehmigungssystem, dessen Entwicklung um einige Monate beschleunigt wird und das nun im Juli in Betrieb genommen werden soll. Die derzeitigen Erfahrungen mit dem nicht funktionierenden VEMAGS-System lassen das Schlimmste befürchten.

Und wie sieht der Plan auf lange Sicht aus? Von Seiten der nationalen Behörden hört man nur Aussagen über unrealistische Pläne zur Verlagerung des anormalen Verkehrs auf die Schiene (die bereits überlastet ist) und auf die Binnenschifffahrt (deren Infrastruktur in Deutschland in einem noch schlechteren Zustand sein kann als das Straßennetz)

Können wir ein vereinbartes Programm für Infrastrukturinvestitionen, die Entwicklung vereinbarter Schwertransportrouten, die Schaffung eines vereinbarten europaweiten elektronischen Genehmigungssystems und gemeinsame Regeln und Vorschriften für die Größe und das Gewicht von Ladungen (zusammen mit den Regeln für die Kennzeichnung und Beleuchtung und Begleitfahrzeuge) vorschlagen?

Unserer Ansicht nach ist dies der einzige Weg, um eine anormale Verkehrsinfrastruktur zu entwickeln, bei der die Ambitionen der Bahn und der Binnenschifffahrt verwirklicht werden können und das Straßennetz so weit wie möglich geschont werden kann. Dies ist der einzige realistische Weg, um die grünen Ambitionen der deutschen Regierung zu verwirklichen.

Das alles ist nicht schwierig. Es braucht nur Willen und Ehrgeiz.

Wenn sich die Behörden jedoch weiterhin gegenüber diesen sehr realen Problemen taub stellen, wird die deutsche - und europäische - Industrie großen Schaden erleiden. Dies ist, wie wir betonen, nicht nur ein Problem für deutsche Unternehmen, sondern für ganz Europa.

Wir fordern daher die deutschen Bundes- und Landesregierungen - und die Autobahn GmbH - auf, diese Krise in eine Chance zu verwandeln und ganz Europa zu einer Reihe von vernünftigen und längst überfälligen Maßnahmen zur Förderung des Schwerverkehrs zu führen, die große und positive wirtschaftliche Auswirkungen haben werden. Die derzeit laufende Überarbeitung der Richtlinie 96/53/EG über Gewichte und Abmessungen im Straßenverkehr bietet eine einmalige Chance, eine solche Initiative zu verwirklichen.

Die ESTA wird Sie bei jeder Initiative für eine stärkere Harmonisierung und Vereinfachung der Genehmigungsverfahren für Schwertransporte in Deutschland und Europa voll und ganz unterstützen. Wir freuen uns darauf, von Ihnen zu hören und werden Kopien dieses Schreibens an andere betroffene Parteien senden, um die Diskussionen voranzutreiben.

Ton Klijn