

Bearbeitungsstau bei der Autobahn GmbH des Bundes (AdB)

Ein Lagebericht von Dr. Rudolf Saller, Fachanwalt für Transport- und Speditionsrecht, Altötting.

Nach heftigen Diskussionen, insbesondere in der Literatur (Handelsblatt, Dt. Verkehrszeitung, Verkehrsrundschau, Schwertransport-Magazin u.a.) sowie einem Gespräch mit der Verbändeinitiative „Runder Tisch Großraum und Schwertransporte“ am 08.05.2023 im Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) wurde zunächst mit Veröffentlichung vom 11.05.2023 der vorsitzende Geschäftsführer Stephan Krenz mit Aufhebungsvertrag ohne Abfindung freigestellt. Frau Anne Rethmann soll zum Jahresende ebenfalls gehen müssen. Es droht bei der AdB eine führungslose Zeit, so die öffentlichen Medien.

Am 23.05.2023 veröffentlicht dann die Autobahn GmbH des Bundes unter der Rubrik „Aktuelles“ ihre wichtigen Informationen zur Antragsbearbeitung für Großraum- und Schwertransporte. Sie gibt an, es gäbe definitiv keinen Antragsstopp. Die Anträge werden in der gleichen Größenordnung, wie vor dem 01.11.2022 durch die Niederlassung Nordwest der AdB bearbeitet. Fakt ist aber, dass ein Antragsrückstau von etwa 15.000 Erlaubnis-Anträgen und Anhörungen besteht. Die betroffenen Schwertransporte können nicht auf die Straße, weil sie von der Transporterlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO abhängig sind. Ein Fahrtantritt ohne diese Transporterlaubnis ist rechtswidrig und bringt die Zulassung dieser Schwertransportfahrzeuge nach § 70 Abs. 1 StVZO zu Fall.

Dies bedeutet automatisch ein Fahren ohne Zulassung und damit ohne Versicherungsschutz, weil gleichzeitig auch die Versicherungsbestätigung des Kfz-Haftpflicht-Versicherers erlischt, die voraussetzt, dass für jeden Transport eine gültige Transporterlaubnis nach § 29 Abs. 3 StVO, ggf. eine Ausnahmegenehmigung nach § 46 Abs. 1, Nr. 5 StVO für die sog. Lademaßüberschreitungen und eine Ausnahmegenehmigung nach § 70 Abs. 1 StVZO für die ausnahmsweise Zulassung der Fahrzeuge, die bauartbedingt die Vorschriften nach §§ 32, 34

StVZO über Abmessungen, Gewichte, Kurvenlaufefigenschaften, etc. nicht einhalten können, vorliegt.

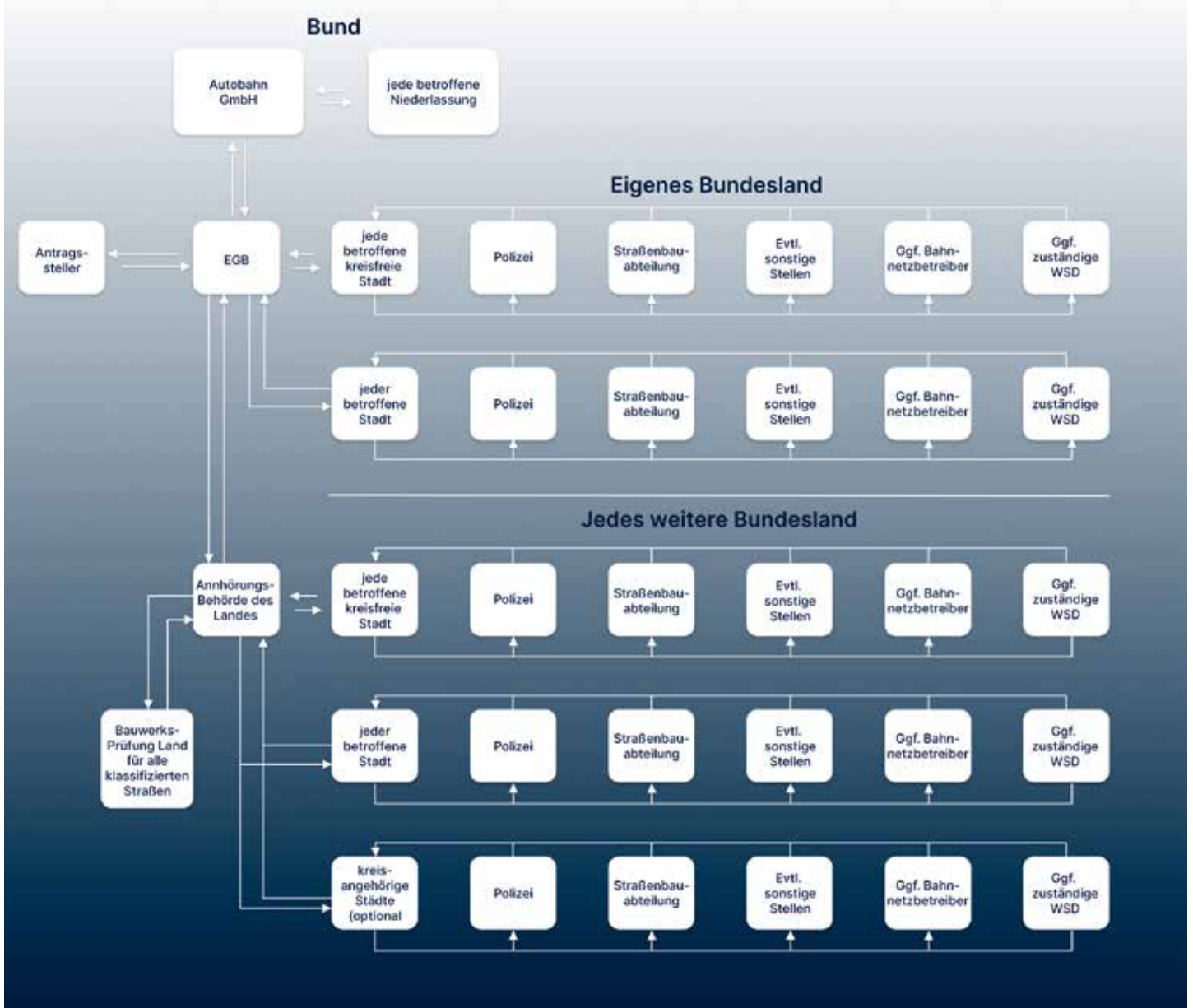
Tatsächlich gibt es zwar keinen Antragsstopp, allerdings einen Antragsrückstau in ganz erheblichem Ausmaß, der die ganze Schwerlastlogistik in Deutschland und damit die dahinterstehende Bauwirtschaft, Energiewirtschaft, insbesondere Windenergie, den gesamten Anlagen- und Maschinenbau etc. ausbremst und nahezu zum Stillstand bringt. Nicht einmal die eigenen Baustellen der Autobahn GmbH des Bundes können rechtzeitig mit Baumaschinen, wie Bagger, Bohrgeräte, etc. beliefert werden, weil die Anhörverfahren bei der Niederlassung der AdB Nordwest seit 01.11.2022 wochenlang liegen bleiben. Dies räumt inzwischen die AdB mit ihrer Veröffentlichung am 23.05.2023 selbst ein und schiebt das Ganze auf eine verlängerte Bearbeitungsdauer von 9 bis 10 Wochen, weil ein elektronisches Bearbeitungstool für die Anhörung fehlt und die Mitarbeiter an der Belastungsgrenze seien. Das elektronische Bearbeitungstool war zunächst angekündigt für Anfang/Mitte 2024 und soll auf Juli 2023 vorgezogen werden. Mit welcher Qualität wird man dann sehen müssen? Bis dahin arbeitet man im Hause der AdB angeblich mit Hochdruck daran, den Bearbeitungsstau kontinuierlich abzubauen.

An dieser Stelle stellt sich aber die Frage, was die Geschäftsführung einer bundeseigenen GmbH seit ihrer Gründung als Infrastrukturgesellschaft, welche die Verantwortung für alle Bundesautobahnen und andere Bundesfernstraßen in Deutschland zu tragen hat und am 13.09.2018 gegründet wurde, bis dato unternommen hat, um die Anhörverfahren für die Erlaubnis-Anträge der Großraum- und Schwertransporte auf bundesdeutschen Fernstraßen zu bearbeiten. Ab 01.01.2021, mithin vor 2,5 Jahren, hat die AdB u. a. Bau, Planung, Betrieb, Erhaltung, Finanzierung und die vermögensmäßige Verwaltung der Autobahnen in Deutschland übernommen. Die Geschäfts-

führung musste und sollte wissen, dass sie dafür auch hinsichtlich der Transporterlaubnisse für Großraum- und Schwertransporte voll in der Verantwortung steht. Vorgesehen war ursprünglich eine Bearbeitungsdauer für die Anhörungen von 3 Tagen.

Der Gründung der GmbH waren kontroverse Debatten vorangegangen und ein Bundesverfassungsgerichtsurteil, wonach die Mischverwaltung der Bundesfernstraßen als Bundeseigentum die bis dorthin auf Länder und Bund verteilt war, nicht zulässig sei (BVerfG, 15.07.2003 – 2 BvF 6/98 – dejure.org). Das Grundgesetz schließt danach, von begrenzten Ausnahmen abgesehen, auch eine sogenannte Mischverwaltung aus (vgl. BVerfGE 63, 1 [38 ff.]; - 108, 169 [182] m. w. N.). Das ist nunmehr seit knapp 20 Jahren bekannt. Dennoch wurde erst am 01.06.2017, also erst vor 6 Jahren, vom Dt. Bundestag im Rahmen der Neuordnung der Finanzbeziehungen auch eine Reform der Bundesfernstraßenverwaltung angestoßen und die Gründung der Autobahn GmbH des Bundes (AdB) beschlossen. Die Geschäftsführung, die damals verantwortlich war, hatte nach Pressemitteilungen, nichts anderes zu tun, als die eigenen Gehälter zu erhöhen und viel zu hoch dotierte Arbeitsverträge abzuschließen. Gleichzeitig hatten die Medien bereits zuvor von überhöhten Zahlungen, auch an Beratungsfirmen, berichtet (vgl. DVZ 07.10.2020). Das Handelsblatt berichtete schon am 15.04.2021 von einem Chaos bei der AdB. Der damalige Verkehrsminister Andreas Scheuer lobte zwar die neue Gesellschaft die Autobahn GmbH des Bundes, die er aber maßgeblich selbst vermurkt hätte. Die Frage war damals nach einem Rettungsschirm laut geworden (vgl. www.handelsblatt.com › Meinung › Kommentare).

Der Vorwurf der Grünen im Bundestag lautete damals an den Verkehrsminister Andreas Scheuer (CSU), er ließe das Parlament im Dunkeln über das konkrete Ausmaß der Verstöße gegen den Deutschen Corporate und Governance



Komplexität des Antragsverfahrens: Genehmigungsverfahren dauern länger, da beantragte Fahrstrecken ungeprüft beantragt werden / keine umfangliche Toolchain zu Prüfung existiert. Sachbearbeiter der Behörden benötigen weitere digitale Lösungen.

Quelle: agnesbeta.sommer-europe.com/grossraum-und-schwertransport-4-0/

Kodex (DCGK) bei der AdB. Inzwischen sind die Grünen selbst in der Regierung und verantwortlich für die Zustände in dieser bundeseigenen Infrastrukturgesellschaft.

Am 23.03.2023 rügte der Bundesrechnungshof Pläne der Gesellschafter, die Satzung der AdB zu ändern. Die von Finanz- und Verkehrsministerium geplante Änderung des Gesellschaftsvertrags der bundeseigenen Autobahn GmbH stößt auf heftige Kritik (vgl. www.spiegel.de > Wirtschaft)

Es handelt sich um ein Wirtschaftsunternehmen in der Rechtsform einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung, das über Geschäftsführer als Organvertreter dieser Gesellschaft gelenkt und geleitet wird. Jedes privatwirtschaftliche Unternehmen und jeder GmbH-Geschäftsführer in der freien Wirtschaft ist verpflichtet, sich auf den Unternehmensgegenstand seiner Ge-

sellschaft vorzubereiten und die entsprechenden organisatorischen Maßnahmen zu treffen, um das Unternehmen vernünftig, modern und ggf. digital und elektronisch zu leiten. Jede GmbH hat heute eine EDV-gestützte Buchhaltung für Finanzen und Löhne, ein entsprechendes Planungstool für elektronische Disposition der Fahrzeuge und sei es nur Spedition2000, KranXpert, Odysys, E.P.O.S. oder ähnliches.

Und die Großraum- und Schertransportunternehmer halten noch viel mehr vor, z.B. den elektronischen Beifahrer ERNA, der in ausgewählter Landessprache dem Fahrer die zuvor eingescannten Auflagen anhand der Streckenkilometrierung des GPS-Navigationssystems fehlerfrei vorliest, auch bei Nebel, Sichtbehinderung durch Regen oder Schnee und das System schläft nicht. Stattdessen wird immer noch am menschlichen Beifahrer festgehalten, den es

ebenso wenig gibt, wie 80.000 Lkw-Lenker in Deutschland fehlen. Das System ist in Bayern im zweiten Jahr im Versuch mit hervorragenden Ergebnissen und soll jetzt von der BAST wissenschaftlich untersucht werden. Die Vergabe ist vor Ostern 2023 erfolgt an einen Professor aus Berlin. Was, wann dabei rauskommt ist offen?!?!?! Dabei ist ERNA schon seit über 5 Jahren in der Praxis im Einsatz und die Testfahrer haben in Deutschland und Österreich schon bei der Markteinführung gesagt: „Wir lieben ERNA!“ Und natürlich müssen die Straßeninfrastruktur und die Ingenieurbauwerke geschützt werden, das geht aber nicht theoretisch mit Auflagen, die dann wunderschön im Erlaubnisbescheid stehen, der übrigens nur in deutscher Sprache erstellt wird, die Auflagen dann aber in praxi nicht vollzogen werden, weil der ausländische Fahrer die Bescheid nicht



Seit dem 01. Oktober 2022 ist die Plattform AGNES beta der Sommer GmbH & Co. KG erstmals eine deutschlandweit voll-digitale GST-Karte, die ihnen bei der Antragstellung nicht nur Planungssicherheit, sondern auch Kostenersparnis garantiert. Bild: Sommer Digital Transport Assistants GmbH

lesen kann und die menschliche, deutschsprachige Begleitperson fehlt, weil es die nicht gibt, das müssten ja ausgebildete Sprachdolmetscher sein, mit Zusatzausbildung: Großraum- und Schwertransport zum Vollzug von behördlichen Auflagen. Solche Begleitpersonen gibt es am Markt nicht. Punktum.

Außerdem gibt es auch schon seit über 5 Jahren und seit Okt. 2022 sogar in der beta-Version AGNES, ein digitales Straßenkartenwerk, das selbstlernend die Fahrstrecken von Großraum- und Schwertransporten anhand von lasergestützten 3D Route-Scanning Daten (ähnlich wie Google Maps) überprüft und mit jedem Transport, der über die elektronische Karte abläuft, die Auflagen für bestimmte Abmessungen, Achslasten und Gewichte massenhaft abspeichert. AGNES kann auch mit VEMAGS gekoppelt werden, so dass schon bei Antragstellung die geeignete Strecke geprüft und herausgefunden werden kann. Die Großraum- und Schwertransportunternehmer verursachen kein Problem mit ca. 500.000 VEMAGS-Anträgen bundesweit pro Jahr.

Das Problem liegt darin, dass jeder Antrag mehrfach bearbeitet werden muss und immer wieder von den Anhörungsbehörden ablehnend zurückkommt, weil die beantragten Strecken vorher nicht auf Befahrbarkeit vorgeprüft wurden. Was folgt ist ein vollständig neuer Erlaubnis Antrag über VEMAGS und ein vollständig neu anlaufendes Anhörungsverfahren, manchmal in inflationärer Reihenfolge – auch bei der AdB – und jedes Mal für die beantragte Gesamtstrecke. Auf ein Neues, die Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr und ihre Multiplikatoren lassen grüßen und die Statiker für die jedes Mal neu anfallenden Brückenberechnungen auch. Die Mehrfach-Bearbeitung erschlägt unsere Behörden und nichts sonst!!!

AGNES macht das elektronisch und findet in Echtzeit die geeignete Strecke für den beabsichtigten Transport elektronisch heraus. Man müsste dieses System nur noch mit den stati-

schen Brückendaten der Straßenbaulastträger füttern und AGNES könnte selbstredend genauso schnell die Nachberechnungen der betroffenen Brücken nach BEMING 3 11/2022 und RIBS durchführen. Das ist überhaupt kein Hexenwerk, sondern heute schon nutzbare künstliche Intelligenz, von der jeder spricht, aber keiner nutzt sie. Es stellt sich hier ernsthaft die Frage, was sich die Geschäftsführung der AdB und der verantwortliche Bundesverkehrsminister seit der Gründung und ihrer Vorbereitung gedacht haben, als bereits im letzten Sommer die Vorwürfe laut wurden, dass das gesamte Anhörungsverfahren für Großraum- und Schwertransporte nicht funktioniert und der Zeit hinterherhinkt, gleichzeitig die Windenergiebeschleunigung ausgebremst wird und die gesamte Logistik steht.

Der Fernsehsender RTL hat in der Sendung „Mario Barth deckt auf!“ am 24.05.2023 die Zustände bei der AdB in Berlin drastisch geschildert. Der „Ermittler“ Ingo Appelt hat die Probleme spöttisch geschildert. „Wie viel zu schnell und wie viel zu teuer ist die AdB. Kosten allein für die Trennung sog. Mischstraßenmeistereien 135 Mio. €, doppelte Strukturen, doppelte Behörden in Bund und Land und das alles auf unsere Kosten, das ist total Sch...!“ waren seine Worte

Der Präsident des Bundes der Steuerzahler, Herr Reiner Holznapel, trifft anschließend den Nagel wieder sprichwörtlich einmal auf den Kopf mit der Aussage: „Wir hatten immer ein Zuständigkeitsproblem, Mischmeisterei ist ein schönes Wort. In Wahrheit ist es so:

- 1.) Es hat sich keiner Gedanken gemacht, wie das umgesetzt wird!
- 2.) Es ist nicht ihr Geld!“

Mario Barth setzt noch einen drauf und testet die sog. Edel-App der AdB live und ruft den sog. „Routencheck“ auf. Folgendes passiert. Navigation öffnen, dann folgt ein Link zu Google Maps oder Apple Maps. „Jeder 14-Jährige kann das besser, jeder besoffene Kopf, jeder!“, so Mario

Barth in der Sendung: „Du wirst einfach weitergeleitet an amerikanische Firmen, open minded. Internationalisierung!“ Man möchte sagen: „AdB ade, es tut so weh!“

Die Antwort der AdB Nordwest am 23.05.2023 lautet, dass die Anzahl der Anträge wegen der Windenergiebeschleunigung und der Ukraine-Krise so stark zugenommen hätten, dass man nicht mehr hinterherkomme und außerdem eben kein Bearbeitungstool besäße, um die Anträge elektronisch zu bearbeiten. Die Mitarbeiter seien an der Belastungsgrenze usw. Die Stellungnahme unter www.autobahn.de/die-autobahn/aktuelles/detail/wichtige-informationen-zur-antragsbearbeitung-fuer-grossraum-und-schwerlasttransporte mutet an, wie eine hilflose Ausrede: „Wir bitten alle Antragsteller um Geduld. Unser Ziel ist es, ab Juli 2023 die Bearbeitungszeit kontinuierlich zu reduzieren und vor allem auch möglichst schnell den vorhandenen Rückstau abzarbeiten.“

Der volkswirtschaftliche Schaden, der durch diese verschlafene Haltung der Geschäftsführung bei der Autobahn GmbH des Bundes entsteht, ist unermesslich und schadet der gesamten bundesdeutschen Wirtschaft, insbesondere aber der Windenergie und der ohnehin leidenden Bauwirtschaft. Es ist nach Ansicht des Autors skandalös und nicht nachvollziehbar, wenn sich ein vollhaftendes Wirtschaftsunternehmen, das am Rechtsverkehr in Deutschland teilnimmt und von teuer bezahlten Geschäftsführern und Beratern gelenkt wird, nicht einmal annähernd auf die Aufgaben vorbereitet und konzentriert, die von Anfang an klar definiert waren und für jede Infrastrukturgesellschaft vorhersehbar gewesen sind.

Schließlich und endlich ist das Antrags- und Erlaubnisverfahren für Großraum- und Schwertransporte nichts Neues, sondern schon seit den 30er-Jahren des vorigen Jahrhunderts, damals für Rüstungstransporte etc., durch eine Verwaltungsvorschrift geregelt, die zuletzt am 15.11.2021 novelliert wurde, wenn auch dort mit der Unterladung bzw. Unterschreitung der Abmessungen von 15 cm bzw. 5% bei den Achslasten und Gesamtgewichten grober Unfug entstanden ist, der das gesamte Verfahren noch weiter belastet und unzählige Großraum- und Schwertransporte hier mit Einziehung und Vermögensabschöpfung belegt werden, obwohl im gesamten Verwaltungsrecht der Grundsatz „maius-minus-continet“ (das Größere enthält das Kleinere) gilt. Laut Autobahn GmbH des Bundes sind die Weichen in Richtung Zukunft nun gestellt und alle Teilnehmenden werden über kurz oder lang an den Vorteilen der zukünftigen einheitlichen Antragsbearbeitung der Autobahn GmbH des Bundes partizipieren können. **Die Hoffnung stirbt bekanntlich zuletzt!**

GST-Genehmigungschaos – alle Infos im Download-Bereich unter www.kmverlag.de

Seit Mitte des vergangenen Jahres berichtet die KM-Verlags GmbH in ihren Fachmagazinen KRAM- und SCHWERTRANSPORTMAGAZIN über die verschärften Genehmigungsverfahren für Großraum- und Schwertransporte. Insbesondere für Kranbetreiber ist seit dieser Zeit ein normaler Arbeitsalltag in weite Ferne gerückt.

Verschiedene Fachautoren haben sich sowohl im KRAMMAGAZIN als auch im SCHWERTRANSPORTMAGAZIN – insbesondere seit Mitte 2022 – zum Genehmigungschaos in Fachbeiträgen geäußert.

Damit alle bisherigen – aber auch zukünftigen – Artikel zu diesem wichtigen Thema für alle interessierten Leser:innen schnell und kompakt zur Verfügung stehen, hat die KM-Verlags GmbH auf ihrer Internetseite, www.kmverlag.de, einen „Downloadbereich“ eingerichtet, in dem alle bisherigen Berichte als pdf-Download zu finden sind.



ANZEIGE



AGNES ist ein Geo-Informationsportal, eine Online-Plattform, die geografische Informationen und Daten bereitstellt. Sie ist eine bundesweite digitale GST-Karte für den Zugriff auf räumliche Daten und geografische Informationen, die von verschiedenen Quellen erfasst werden.

AGNES ermöglicht dem User, Karten, Satellitenbilder, Geodaten, Scandaten räumliche Analysen und andere geografische Informationen abzurufen und zu visualisieren.

Diese Informationen stammen von Behörden, Forschungsprojekten, GST-Unternehmen, 3D Route-Scanfahrten und anderen Organisationen, die zuverlässig geografische Daten zur Verfügung stellen.

Das Geo-Informationsportal bietet Funktionen zur Suche, Navigation und Verwaltung ihres GST- Fahrtweges incl. aller Informationen.

AGNES vereint die Anwendung von Wirtschaft und Behörden und dient der gesamten Abwicklung aller Prozesse rund um die Planung, Beantragung und Durchführung ihres Großraum- und Schwertransportes.

Dieses einzig für den Großraum- und Schwertransport entwickelte Geo-Informationsportal hilft ihnen, fundierte Entscheidungen zu treffen, Probleme frühzeitig zu erkennen und Kenntnisse zu gewinnen, die aus geografischen Zusammenhängen ihren GST planungssicher machen.



www.agnesbeta.com

