

Genehmigungschaos – aktueller Stand

Die Veröffentlichungen in unseren Magazinen, diverse Briefe an das BMDV Herrn Minister Wissing und seinen Parlamentarischen Staatssekretär Luksic, MdB, die Artikel im Handelsblatt durch unseren Kollegen Dr. Daniel Delhaes, TV-Berichte und den Aktivitäten des BSK und zahlreicher andere Verbände zeigen allmählich Wirkung. Der öffentliche Druck auf die Autobahn GmbH des Bundes (AdB) und der politische Druck von allen Seiten, nicht zuletzt durch einen Runden Tisch mit nunmehr 28 Verbänden, haben Bewegung in das GST-Anhörungs-system gebracht.

Bei der letzten Gesprächsrunde mit Vertretern der AdB und dem BSK am 09.03.2023 war das Gesprächsklima offener und konstruktiver als Ende 2022 und es war zu erkennen, dass man verstanden hat, dass ohne GST und Autokrane in unserem Land der Kollaps droht – keine Energiewende, keine Brückensanierung, kein Wohnungsbau usw..

Ein vorläufiger Zwischenbericht

Bei dem Treffen äußerten die Vertreter der AdB, dass man die Auswirkungen der strikten Umsetzung neuer Auflagen und Regelpläne im Genehmigungsverfahren für GST unterschätzt hat. Die Folgen behindern auch die AdB.

Um die Situation zu verbessern habe man an vielen Autobahnbrücken bereits Überholverbote für LKW angebracht, um die Belastung der Brücken herabzusetzen und so Auflagen für den GST zu reduzieren. Nachdem noch nicht geklärt ist, ob in jedem Begleitfahrzeug ein Verwaltungshelfer sitzen muss, gibt sich die AdB bis zur Klärung mit einem VwH je Konvoi zufrieden.

Das Hauptproblem für die neuen zusätzlichen Auflagen ist jedoch die Herabsetzung der Tragkraft der Brücken, die sicherlich nicht über Nacht alle plötzlich baufällig geworden sind. Die Berechnungsgrundlage BEM-ING Teil 3 die das ausgelöst hat wird sowohl im Auftrag der AdB durch die TU München, aber auch durch die BSK durch ein Ing. Büro in Frankfurt überprüft. Zeitnah erwartet man die Ergebnisse und will dann neu bewerten welche Auflagen entfallen können und welche dann doch noch benötigt

werden, um die Statik und Verkehrssicherheit zu erfüllen, was wiederum die Auflagen zur Nachtfahrt beeinflussen wird.

Unsere Forderung, die Mobilkrane mit Zubehör-LKW aus der GST herauszunehmen und ein gesondertes System einzurichten (immer gleiche Abmessungen und Gewichte über den Lebenszyklus der Geräte) hat man nicht widersprochen und unsere Argumente aufgenommen.

Der Sonderdruck „Bürokratische Hürden ...“ (Download auf www.kmverlag.de) wurde bei einem Besuch von Wirtschaftsminister Habeck bei der Firma Bögl übergeben und auch an dieser Stelle auf eine Verbesserung der GST-Genehmigungen gedrängt und darauf hingewiesen, dass mit dem derzeitigen Verfahren eine Energiewende nicht funktionieren wird.

Der Wirtschaftsrat Deutschland unterstützt ebenfalls aktiv unsere Bemühungen die Öffentlichkeit über das „Genehmigungschaos“ zu informieren und setzt ihr Netzwerk zur Verbrei-

tung unserer Forderungen ein. Ein TV-Spot und Interviews werden die Aktionen verstärken.

Auf unsere Briefe hat das BMDV Herr Oliver Luksic geantwortet und uns am 27.02.2023 mitgeteilt: **„Seien Sie versichert, dass ein praxisorientiertes Vorgehen, das Transporte schnell und einfach ermöglicht, für das BMDV klare Priorität hat. Hierfür setze ich mich persönlich ein.“**

Weiter heißt es: **„In Bezug auf Ihr Schreiben vom 04.10.2022 habe ich die Autobahn GmbH des Bundes gebeten, Ihnen eine Antwort zukommen zu lassen.“**

Wir erwarten gerne die Antwort und werden mit Herrn Luksic, der AdB, dem BSK und anderen Verbänden Kontakt halten und sie entsprechend über die weitere Entwicklung informieren. Auf unserer Web-Seite finden Sie die Downloads der meisten relevanten Artikel und Beiträge unserer „Mitstreiter“.

Mehr unter www.kmverlag.de



Ein 300 t-6-Achs mit 72 t GG in Zukunft 12 Wochen Vorlaufzeit für die Fahrtgenehmigung und Begleitkosten, die das 5-fache des Kraneinsatzes kosten? Hier bei der Sanierung einer Brücke – kommen wir da in Zukunft überhaupt noch „Just-in-time“ hin?