

## NEWS

### ALLE NEWS

22.12.2022

## Fokus auf Ladekrane und Sonderlösungen

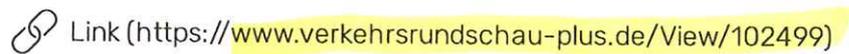
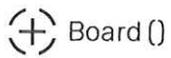
Das im hessischen Dieburg beheimatete Kranunternehmen **Meister GmbH**, das vor allen für seine bundesweiten Spezialeinsätze von Schwerlast-LKW-Ladekrane bekannt ist, trennt sich zum Jahreswechsel von seinem Teleskopkran-Fuhrpark.

Als Grund hierfür gab das Familienunternehmen in erster Linie die zunehmenden Genehmigungsaufgaben, welche sich mit der vorhandenen Fuhrparkgröße kaum noch betriebswirtschaftlich sinnvoll umsetzen lassen und die allgemein nach wie vor schwierige Personalsituation in der Branche an. Zum jetzigen Zeitpunkt betreibt das Unternehmen fünf eigene AT-Teleskopkrane mit Traglasten bis 100 Tonnen. Bei eigener hoher Auslastung oder Nachfragen nach höheren Traglasten bis 500 Tonnen und baut sein Ladekrangeschäft aus.

Statt auf eigene AT-Krane setzt Meister zukünftig auf Ladekrane auf Standard LKW. Meister trennt sich von seinen AT-Kranen und wird jetzt auf Mietungen bei Partnerunternehmen zurückgreifen.

Grund hierfür sind die unverhältnismäßig gestiegenen Auflagen für Fahrten auf öffentlichen Straßen für Schwertransporte und Autokrane.

So werden Kundenfragen im Bereich AT-Teleskopkrane bei Meister laut eigenem Bekunden ab Januar 2023 auch weiterhin in allen Traglastklassen, mit dem etablierten Netzwerk bundesweiter Partner abwickelt.



## Ein Kommentar

28.11.2022



Für Schwerlasttransporte gibt es immer mehr Bürokratie und andere politische Hürden

© Foto: Udo Hack

#VRnews (/Hashtag/VRnews) #SchwereLkw (/Hashtag/SchwereLkw) #Recht (/Hashtag/Recht)  
#Spedition (/Hashtag/Spedition) #Schwertransporte (/Hashtag/Schwertransporte) #Strassengueterverkehr (/Hashtag/Strassengueterverkehr)

Die politischen Hürden für Schwerlast-Transportunternehmen werden immer höher, weshalb einige darüber nachdenken, ihre Unternehmen zu verkaufen. Die VerkehrsRundschau und andere Akteure wollen mit einem Round Table Abhilfe verschaffen.

Immer mehr deutsche Schwerlast-Speditionen verkaufen oder geben ganz auf. Schwerlast-Transporteur und Kranunternehmer Udo Hack meint: „Wenn ich abends im Bett liege, ertappe mich immer öfter beim Gedanken, ebenfalls alles zu verkaufen.“



Warum? Die politischen Hürden werden immer höher. Wie aktuell das Thema Prüfung, ob Schiff oder Bahn die geeigneteren Transportlösungen wären. Liebe Politik, das überlegt die Schwerlastbranche ganz freiwillig schon seit 50 Jahren! Doch wer soll bei ungeeigneten Lichtraumprofilen auf die Bahn, wer bei Niedrigwasser aufs Schiff? Bei der Straße sieht es nicht besser aus. Pro Jahr werden rund 200 Brücken saniert. 6000 haben wir. Prima, sind wir 2052 fertig – und können dann wieder von vorne anfangen ...

## Keine Wirtschaft, kein Verkehr, keine Schadstoffe

Kein Wunder, dass die Wirtschaft reihenweise aus Deutschland flüchtet. Dann haben Ideologen wie Ricarda Lang von den Grünen gewonnen! Keine Wirtschaft, kein Verkehr, keine Schadstoffe. Und Frau Lang muss sich um ihr Gehalt ja keine Sorgen machen. So ist man versorgt, auch wenn man das Studium geschmissen hat ...

Deutschland schafft sich ab – aber nicht aus den Gründen die der umstrittene Ex-Deutsche-Bundesbank-Vorstand Thilo Sarrazin ins Feld führte.

## Ein Schwerlastprofi packt aus

Beispiel gefällig? Schwerlastprofi Udo Hack hat einen langjährigen Kunden, der auf einem seiner Steinbrüche einen 32 Tonnen schweren und 4,6 Meter breiten Muldenkipper im Einsatz hat. Bei dem ging das Getriebe kaputt. 55 Kilometer entfernt stand ein baugleiches Modell, das den defekten Kipper ersetzen sollte. Beim Genehmigungsverfahren verlangte die neu geschaffene Autobahn GmbH allen Ernstes fünf BF-4-Fahrzeuge plus Polizei-Eskorte! Kein Problem, gibt ja aktuell ganz viel Personal und Diesel kostet fast nix ... Macht für Hin- und Rücktransport summa summarum rund 12.000 Euro netto – nur für Begleitung und Polizei.

Früher fuhr man so einen Transport mit einem BF3-Auto, zwischen 13 und 14 Uhr – statt wie jetzt in der finstern Nacht. Da konnten die Pkw-Fahrer wenigstens erkennen, was da läuft. Jetzt kann man sich mit 30 Seiten Genehmigungspapier herumschlagen.

Und das Beste: Also Udo Hack Einspruch gegen die völlig überzogenen Maßnahmen einlegte, fiel die Genehmigungsbehörde aus allen Wolken und verlangte eine Rücknahme des Einspruchs – was Udo Hack natürlich nicht getan hat. Jetzt geht es vor Gericht. Man wird sehen ...

Wie es auch vernünftig geht, hat das Unternehmen dann gezeigt – wie unsere Logistiker ja immer wieder eine Lösung finden: Also Muldenkipper einen halben Tag zerlegen, auf 4,4 Meter Breite abspecken und mit neuen Genehmigung und einem einzigen BF-3-Fahrzeug gefahren

Stellt sich nur die Frage, wie lange Transportunternehmen und produzierendes Gewerbe noch Lust haben, mangelnde Kompetenz seitens der Politik und ständig neue Gängeleien durch Kreativität zu begegnen. Irgendwann geht einfach die Lust verloren.

## Round Table für mehr Verständnis für den Schwerlast-Verkehr

Immerhin gibt es einen kleinen Lichtblick: Die VerkehrsRundschau hat jetzt ein Round-Table Schwertransport im Verkehrsministerium bei Oliver Luksic initiiert. Mit BSK, BDB, BÖB und LAG saßen Vertreter von Schwertransport, Binnenschifffahrt, Binnenhäfen sowie Operateure am Tisch



und adressierten, wo es Probleme gibt und wo man Willens ist, diese gemeinsam zu beseitigen. Erste Ergebnis: BMDV und Fachabteilung sind sensibilisiert. Demnächst kommt noch die Bahn dazu und der Dialog wird weitergehen.

Mal sehen, ob Udo Hack so lange durchhält oder doch noch vorher die Lust verliert.

## Das könnte Sie auch interessieren



Magazinartikel

17.11.2022

### MAN Fahrbericht: Strom für die schweren Löwen

Ab 2024 will MAN seine schweren batterieelektrischen Modelle auf den Markt bringen. Die VerkehrsRundschau durfte mit dem TGX E-Truck bereits eine



Magazinartikel

03.11.2022

### Der neue "kleine" Bruder des XF

Nach den Fernverkehrsmodellen XF, XG und XG+ schickt DAF seine neuen schweren "XD"-Verteiler an den Start. Die erben viel von den großen Brüdern,



Magazinartikel

### IAA-Nachbericht Stecker-Offensi

Der Elektroantrieb stand im Fokus der Transportation bei den Präscherwerer Lkw im Fokus. W Hersteller in Hannover ko



„(...) denn Sie wissen nicht, was sie tun!“

# Die Autokran- und Schwerlastbranche sind die Prügelknaben der Nation



Am 22.09.2015 veröffentlichte Jonas Fritz für den BDI einen umfangreichen Artikel zum Zustand der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland. Interessanterweise liegt z.B. nach dem einen UN-Bericht vom Sept. 2022 die Qualität der IT-Infrastruktur in Deutschland weit hinter Ländern wie Dänemark, Finnland und Südkorea auf Platz 22.



Dr. Rudolf Saller

Text: Dr. Rudolf Saller, Fachanwalt für Transport- und Speditionsrecht, Altötting  
Ergänzung und Fortsetzung zum Artikel im STM 107 (zum Nachlesen auf [www.kmverlag.de](http://www.kmverlag.de) als PDF zum Download)

**B**ei der Verkehrsinfrastruktur ist es erstaunlicherweise genauso schlimm, auch hier liegt Deutschland konsequent weit hinter Ländern wie Singapur, den Niederlanden, der Schweiz oder Honkong auch auf Platz 22. Selbst Österreich liegt auf Platz 5 (Länder mit der höchsten Qualität der Straßen 2019; Statista, veröffentlicht von Martin Kords, 12.08.2022).

In Singapur fährt es sich danach am besten. Im internationalen Ranking gegenüber allen anderen 140 weiteren, untersuchten Ländern mit den qualitativ hochwertigsten Straßeninfrastrukturen liegt. Deutschland ist auf dem 22. Platz, interessanterweise genauso schlecht, wie bei der jüngst untersuchten IT-Infrastruktur, also wenigstens konsequent übel für die viertgrößte Wirtschaftsnation der Erde, die

dringend auf leistungsfähige Informations-Verkehrswege für Unternehmen und Bürger\*innen angewiesen wäre.

Dennoch sind die Verkehrswege seit Jahrzehnten in Deutschland dramatisch unterfinanziert. Wurden noch in Zeiten der deutschen Wiedervereinigung neue Autobahnen, für die Baurecht bestand, sofort realisiert, befand sich bspw. die letzte Erschließungsautobahn in Bayern, die BAB A 94 zwischen München und Passau, seit 1964 im Planfeststellungsverfahren und ist bis heute noch nicht fertiggestellt. Am letzten Abschnitt zwischen Markt/Inn und Anschluss Pocking/Suben wird gerade noch gebaut. Vielleicht wird die A 94 dann nach 60 Jahren endlich fertig. Eine Meisterleistung nach zwei Generationen.

In vielen Fällen wurde dagegen die Straßeninfrastruktur kaputtgespart. Das hat Fol-

gen: Deutschland lebt von der Substanz. Beispielsweise müssen angeblich bis 2030 allein über 10.000 kommunale Straßenbrücken ersetzt werden. Der Investitionsbedarf summiert sich bis 2030 auf 16 Milliarden Euro. Überdies sind mehr als ein Drittel der knapp 25.000 Eisenbahnbrücken über 100 Jahre alt und können nur noch eingeschränkt instand gehalten werden.

Zwar haben Bundesregierung und Bundestag in den letzten Jahren mehrere Sonderinvestitionsprogramme auch für die Verkehrsinfrastruktur aufgelegt, dennoch ändern diese nichts an der strukturellen Unterfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur. Ein Umdenken wäre dringend notwendig, denn Verkehrsinvestitionen sind Langfristinvestitionen in die Zukunft unseres Landes. Aber inzwischen habe wir uns ja mit einer Inflation im zwei-

stelligen Bereich und einem dauerhaften Wohlstandsabfluss in die energiebesitzenden Länder am Golf und sonst wohin abgefunden. Thilo Sarrazin hatte Recht: Deutschland schafft sich ab und das in einer atemberaubenden Geschwindigkeit.

Nach dem Artikel von Daniel Delhaes: „Neue Regeln – noch mehr Chaos“ im Handelsblatt vom 29.09.2022, S. 9 stand zu lesen, (den Artikel können Sie auch nachstehend im KRANMAGAZIN lesen) dass es inzwischen noch deutlich schlimmer geworden ist. Nach Auskunft der Autobahn GmbH des Bundes seien inzwischen 13.000 Autobahnbrücken sanierungsbedürftig, 4.000 davon dringend. Die Sperrung der Rahmede-Talbrücke bei Lüdenscheid auf der A 45 im letzten Jahr hat das dramatisch bestätigt. Die Autobahn GmbH des Bundes startete ihren Betrieb am 01.01.2021. Der Startschuss für die größte Reform in der Geschichte der Autobahn sei damit gefallen.

Damit übernimmt das bundeseigene Unternehmen Planung, Bau, Betrieb, Erhaltung, Verwaltung und Finanzierung von rd. 13.000 Autobahnkilometern, für die bisher die Länder verantwortlich waren. Das Ziel: Alle Aufgaben zentral in einer Hand bündeln und die Leistungsfähigkeit der Autobahnen stärken, damit alle Autobahnutzer von einer modernen, sicheren Infrastruktur profitieren. Eine Farce.

In der KW. 39/2022 hat die Autobahn GmbH des Bundes alle Dauererlaubnisse für übermäßige Straßenbenutzung widerrufen. Seitdem herrscht Chaos in einem von Corona, Ukraine-Krise und Energiemangel gebeuteltem Lande. Es soll die Energiewende mit grüner Energie, vorwiegend Windstrom und Wasserstoff-Lkws gelingen, aber wie die notwendigen Bauteile für die Energiewende jetzt noch transportiert werden sollen, das hinterfragt niemand.

Die Eisenbahn scheidet als alternativer Verkehrsträger für diese Transporte regelmäßig an den eigenen Vorgaben der Trassen. Großraum- und Schwertransporte auf der Schiene werden begrenzt durch Bahnsteige, Tunnelprofile, Signalanlagen, Elektrifizierung und den vorgegebenen, starren Kurvenradien. Schwergut mit erheblichen Dimensionen kann dort regelmäßig nicht transportiert werden. Die Binnenschifffahrt scheidet aus, weil deren Infrastruktur genauso vernachlässigt wurde, wie die Straße. Seit Jahren klagen die Binnenschiffer, dass „die Schleusen bröckeln“ und 50 % der Schleusenbauwerte nicht betriebsfähig

sind. Außerdem fehlen geeignete Hafenumschlagsanlagen, insbesondere tragfähige Hafenkrane, schließlich fehlt es an Wasser, wie uns dieser Sommer lehrte. Im Winter haben die Flüsse mitunter Eiswasser, im Frühjahr Hochwasser (siehe zuletzt im Ahrtal) und im Sommer gar kein Wasser. Im August 2022 musste die Binnenschifffahrt auf Ems und Weser eingestellt werden, auf dem Rhein war sie nur noch mit halber Ladung wegen Tiefgang möglich. Wie unter diesen Umständen mit dem Binnenschiff die Belieferung der Baustellen im Bundesgebiet just-in-time sichergestellt werden soll, wie sich das BIM 4.0 (Digitalisierung des Bauwesens: Herausforderung an die Bauindustrie in Deutschland) vorstellt, bleibt ein Geheimnis.

Übrig bleibt die Straßeninfrastruktur und die ist so marode, dass Autokran- und Großraum- und Schwertransporte entweder gar nicht mehr möglich sind oder nur unter erheblichen Bedingungen, Auflagen und Kosten.

Seit Jahren mahnen die betroffenen Unternehmensverbände, aber auch die Industrie- und Handelskammern, allen voran die IHK-Siegen, dass Großraum- und Schwertransporte das Rückgrat der Industrie in Deutschland sind und auf verlässliche Schwerlastrouuten angewiesen, aber einfach nicht wahrgenommen werden.<sup>1</sup>

Auch der Autor hat immer wieder und in zahlreichen Aufsätzen auf Missstände und das Leid der Branche hingewiesen.<sup>2</sup> RGST Auflage Nr. 21: Beifahrer

Allg. Auflage Nr. 2: deutschsprachige Begleitperson: Die Auflage sollte gänzlich abgeschafft werden. Der tägliche Großraum- und Scherlastverkehr zeigt, dass es wahrlich auch ohne diese Begleitperson geht. Mehr dazu im nächsten Schwertransportmagazin.

## Autobahn GmbH des Bundes

Ein Großteil der Fahrtwege von Autokran- und Großraum- und Schwertransporten verläuft über die Autobahn. Zuständig für die Autobahnen sind nicht mehr 16 Bundesländer, sondern nach der Reform der Bundesfernstraßenverwaltung seit 01.01.2021 die Autobahn GmbH. Sie hat damit die Aufgabe Stellungnahmen für den Baulastträger und als funktionale Straßenverkehrsbehörde zu GST auf Autobahnen abzugeben. Die Autobahn GmbH wird bei der Genehmigung von Großraum- und Schwertransporten (Fahrzeuge, deren

Abmessungen oder Achslasten die Bau- und Betriebsvorschriften der StVZO bauartbedingt überschreiten), die über Bundesautobahnen und/oder Bundesstraßen in Bundesverwaltung geführt werden sollen, im Genehmigungsverfahren von den jeweils zuständigen Straßenverkehrsbehörden der Länder angehört. Damit nimmt die Autobahngesellschaft im Rahmen ihres gesetzlichen Auftrags hoheitliche Aufgaben wahr, die bis dahin bei den jeweils zuständigen Auftragsverwaltungen der Bundesländer lagen. Am 22.06.2022 hat die Autobahn GmbH des Bundes die neuen Regelpläne zur Absicherung von Großraum- und Schwertransporten veröffentlicht, die in der Branche erhebliche Kritik erfahren haben und am 30.08.2022 nochmals geändert wurden.<sup>3</sup>

Zu allem Überfluss hat die Autobahn GmbH des Bundes am 26.09.2022 alle Dauererlaubnisse resp. –Genehmigungen für Großraum- und Schwertransporte widerrufen mit dem Hinweis, dass (vorübergehend) nur noch Einzelerlaubnisse möglich sind. Die Branche dreht seitdem buchstäblich am Rad und die Eingangsbehörden saufen ab, ob des Tsunamis an Einzelanträgen für die Durchführung von Großraum und Schertransporten, nachzulesen im Handelsblatt vom 29.09.2022.<sup>4</sup> Glückwunsch, das hat es jetzt noch gebraucht, nach Corona, Ukraine-Krise und Dieselpreisexplosion.

Dem Autor liegt hierzu eine aktuelle Transporterlaubnis des Landkreises Groß-Gerau vom 24.08.2022 für einen 70 t Kran mit vier Achsen a 12 t also zGM 48 t vor mit der Auflage S 4 (Stand 22.06.2022) nach Anhang drei, das bedeutet z.B. bei Brückensperrung Alleingang/Fahrbahnmitte/Schritttempo insgesamt 5. jawohl fünf BF 3 bzw. BF 3plus Begleitfahrzeuge hinter dem 4-Achs-Autokran ( Großraum- und Schwertransport bzw. Kranverkehr), bestehend aus einem Geschwindigkeitstrichter 120 km/h, 80 km/h und 60 km/h, einem weiteren BF 3 Fahrzeug mit Allg. Gefahrenzeichen Vz. 101 unmittelbar hinter dem Großraum- und Schwertransport Fahrzeug und ein BF 3 Begleitfahrzeug mit Überholverbot Vz. 276/277 neben dem Großraum- und Schwertransport, wohl gemerkt auf der Autobahn.

Die Autobahn GmbH des Bundes hat diesen Begleitungs-Wahn wohl selbst erkannt und mit dem Merkblatt: Absicherung von GST auf Autobahnen (Stand 31.08.2022)<sup>5</sup> diese Praxis selbst um ein BF 3 plus Begleitfahrzeug mit der Anordnung 100 km/h entschärft. Seit

1 Prof. Dr. Ing. Jürgen Steinbrecher, Universität Siegen, Schwertransporte im Spannungsfeld zwischen Verkehrsinfrastruktur, behördlichen Auflagen und wirtschaftlichen Notwendigkeiten, Okt. 2012, [https://www.ihk-siegen.de/fileadmin/user\\_upload/Infrastruktur\\_Planung\\_und\\_Verkehr/Schwertransporte\\_Langfassung.pdf](https://www.ihk-siegen.de/fileadmin/user_upload/Infrastruktur_Planung_und_Verkehr/Schwertransporte_Langfassung.pdf)

2 Saller, Überladen-Unterladen-Abladen, STM 107/22, S. 74 ff

3 <https://www.autobahn.de/grossraum-und-schwertransport/absicherung>

4 Dr. Daniel Delhaes, Neue Regeln-nach mehr Chaos, Handelsblatt 29.09.2022, S. 9 Politik

5 [https://www.autobahn.de/fileadmin/user\\_upload/UEbersicht\\_Absicherung\\_GST\\_auf\\_BAB\\_2022-08-31.pdf](https://www.autobahn.de/fileadmin/user_upload/UEbersicht_Absicherung_GST_auf_BAB_2022-08-31.pdf)



Bild: stock.adobe.com/Ronald Rampisch

01.09.2022 sind es bei Brückensperrung Alleingang/Schritttempo/Fahrbahnmitte auf Autobahnen nach Anlage 3, S 4 nur noch vier Begleitfahrzeuge hinter bzw. neben dem Großraum- und Schwertransportfahrzeug, nämlich zwei BF 3 plus oder BF 4 Fahrzeuge mit Geschwindigkeitstrichter 80 km/h und 60 km/h, dann BF 3 Begleitfahrzeug mit Allg. Gefahrenzeichen Vz. 101 und neben das BF 3 Begleitfahrzeug mit Überholverbot Vz. 276/277. Der Geschwindigkeitstrichter ist bei Alleingang/Fahrbahnmitte/Schritttempo im Hochgeschwindigkeitsverkehr auf Bundesautobahnen unschwer nachvollziehbar, ebenso das Überholverbot mit Vz. 276/277 bei Brückensperrungen.

Was sich dem unbefangenen Betrachter nicht erschließt, ist die Frage, was das fahrende Ausrufezeichen nach Vz. 101 hinter dem Großraum- und Schwertransportfahrzeug selbst bezwecken soll? Großraum- und Schwertransportfahrzeug sind selbst nach den sog. Kennzeichnungsrichtlinien<sup>6</sup> abzuschern. Ab einer Fahrzeugbreite von mehr als 3 m muss das Fahrzeug zusätzlich den unter 2.1.a) genannten Warneinrichtungen (LTE) mit einer – oder wenn die geometrische Sichtbarkeit<sup>7</sup> es erfordert mehreren – Warnleuchten für gelbes Blinklicht (Rundumleuchten) ausgerüstet sein. Im Regelfall sind diese Fahrzeuge mit drei gelben Rundumleuchten (gelbes Blinklicht) nach vorne und hinten ausgerüstet. Gem. § 38 Abs. 3 StVO warnt gelbes Blinklicht vor Gefahren. Es kann ortsfest oder von Fahrzeugen aus verwendet werden. Die

Verwendung von Fahrzeugen aus ist nur zulässig, um vor Arbeits- oder Unfallstellen, vor ungewöhnlich langsam fahrenden Fahrzeugen oder vor Fahrzeugen mit ungewöhnlicher Breite oder Länge oder mit ungewöhnlich breiter oder langer Ladung zu warnen.

Was also ein fahrendes Ausrufezeichen hinter einem dergestalt bereits selbst abgesicherten Großraum- und Schwertransportfahrzeug an zusätzlichen Erkenntnisgewinn und Regelungsinhalt für den nachfolgenden Verkehrsteilnehmer bringen soll, ist kaum nachvollziehbar. Es wird aufgrund des Inhalts: „Achtung, allg. Gefahr!“ allenfalls zum kognitiven Chaos des nachfolgenden Fahrzeuglenkers führen, der sich fragen muss, was ihm an dieser Stelle das vorausfahrende Ausrufezeichen in diesem Moment konkret sagen soll???

Es warnen doch schon die beiden BF 3 plus Fahrzeuge mit dem Geschwindigkeitstrichter auffällig mit zwei gelben und nach hinten wirkenden Rundumleuchten und der Aufschrift „Schwertransport“ vor dem vorausfahrenden Verkehrsungetüm, welches selbst noch einmal mit Warneinrichtungen (LTE) und mind. einem Rundumkennlicht nach hinten vor sich selbst warnt und geometrisch sichtbar sein muss. Was soll da unmittelbar danach noch ein fahrendes Ausrufezeichen, ohne selbstständigen Regelungs- und Informationsgehalt. In Anbetracht der Kosten für dieses zusätzliche BF 3 Begleitfahrzeug für Kraftstoffe, Reifen, Fahrerlöhne etc. und der zusätzlichen Umweltbelastung erscheint dieses Begleitfahrzeug ohne irgendeinen Mehrwert

als dringend verzichtbar, da überflüssig und damit unangemessen und unverhältnismäßig im verwaltungsrechtlichen Sinne.

Dieses Fahrzeug ist ökonomischer und ökologischer Unsinn, weil es keine zusätzliche Warnwirkung und keine zusätzliche Sicherheit mehr bringt. Wenn man hier schon etwas tun will, erscheint es nach Auffassung des Autors wesentlich sinnvoller, das Großraum- und Schwertransportfahrzeug nach hinten mit einem retroreflektierenden Warnschild „Vorsicht! Schwertransport“ auszurüsten, wie man es von ausländischen Fahrzeugen mit der Aufschrift „convoio exceptionnel!“ kennt. Hierzu müssten allenfalls die Kennzeichnungsrichtlinien unter Nr. 2.1.a) genannten LTE angepasst werden. Das wäre wirkungsvoller und sinnvoller als jedes Ausrufezeichen. Wobei hinter die Anzahl der Begleitfahrzeuge eigentlich getrost ein Fragezeichen zu setzen wäre. Es ist bis dato unklar, wo diese Begleitfahrzeuge und Begleitfahrer herkommen und wie ihre Ausbildung organisiert werden soll. Die Straßentransportbegleitverordnung steckt seit 2018 in den Kinderschuhen und ist noch nicht da.<sup>8</sup> Fahrer und Fahrzeuge ebenso wenig.

Es darf also getrost hinterfragt werden, wie die Sicherung von GST auf bundesdeutschen Autobahnen in naher Zukunft durchgeführt werden soll. Der in Groß-Gerau betroffene Schwerlastunternehmer hat 15 Fahrzeugkrane im Fuhrpark, die betroffen sein können von der Auflage Anlage 3, S 4 der Autobahn GmbH des Bundes. Macht also rein rechnerisch 60 Begleitfahrzeuge nötig, oder aber die Schwer-

<sup>6</sup> Richtlinie für die Kennzeichnung überbreiter und überlanger Straßenfahrzeuge, Fahrzeugkombinationen sowie bestimmter hinausragender Ladungen Vom 12. Februar 2019 (VkB1 S. 192)[Amtl. Anm.:] Notifiziert gemäß der Richtlinie (EU) 2015/1535 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. September 2015 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft (ABl. L 241 vom 17.09.2015, S. 1)

<sup>7</sup> Neuerlass der Anforderungen an die geometrische Sichtbarkeit zu § 52 Absatz 3 und 4 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO): Warnleuchten für blaues und für gelbes Blinklicht – „horizontale und vertikale (geometrische) Sichtbarkeit“

<sup>8</sup> Referentenentwurf 19.08.2018 [https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/Gesetze/Gesetze-19/verordnung-strassenverkehr-transportbegleitverordnung.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/Gesetze/Gesetze-19/verordnung-strassenverkehr-transportbegleitverordnung.pdf?__blob=publicationFile)

lastkrane rücken zeitlich versetzt aus, quasi jede Stunde einer, dann sind nach jetzigem Stand nur vier Begleitfahrzeuge notwendig, aber es dauert eben dann nach den Arbeitszeiten im ArbZG mind. 1 ½ Tage, bis alle Krane auf den Baustellen sind und genauso lange, bis sie wieder zurück kommen. Allein das Rhein-Main-Neckar-Gebiet hat mehrere hundert Krane und ebenso viele Schwertransportfahrzeuge dort stationiert. Das macht hunderte, wenn nicht tausende Begleitfahrzeuge und qualifizierte Fahrer notwendig. Wo die herkommen sollen, ist völlig unklar, aber schön, dass es die Anlage 3 S 4 schon einmal gibt.

Aber keine Sorge, liebe Autobahn GmbH Bundes, die Großraum- und Schwertransportunternehmer in Deutschland kennen den Zustand der Straßen und Brücken, ihre Baustellen und Auflagen sowie sogar die Brückenhöhen, weil sie sich lt. Rspr.<sup>9</sup> selbst davon überzeugen haben und das tun sie auch zeitnah, sogar in Echtzeit und mit Echtdateien. Neben ERNA gibt es nämlich auch AGNES und die arbeitet mit 3-D Route-Scanning für Großraum- und Schwertransporte.

Den Widerruf der Dauernerlaubnisse wegen einer Daumenbreite hätte es daher nicht gebraucht. Die Großraum- und Schwertransportunternehmer fahren nämlich im Zweifel bis auf den letzten Zentimeter an die Brückenunterseite heran und wissen das auch sehr genau, einschließlich Längs- und Querneigung der Straße darunter. Die wissen nämlich, was sie tun und das schon lange.

## Straßentransportbegleitverordnung

Beliehene Verwaltungshelfer mit sog. BF 4-Begleitfahrzeugen sollen die Polizei bei Großraum- und Schwertransporten entlasten. Seit 25.01.2017 wird diese Form der privaten Schwertransportabsicherung im Versuch

getestet, obwohl sich der vereidigte Schwertransportbegleiter als beliebener Unternehmer in Österreich schon seit mehr als 12 Jahren bestens bewährt hat, und doch einfach hätte übernommen werden können. Dem ist man in Deutschland nicht gefolgt.

Diese beliebten Unternehmer sollen künftig als Verwaltungshelfer die Landespolizei bei Großraum- und Schwertransporten entlasten. Denn die Begleitung von Großraum- und Schwertransporten (GST) ist keine originäre Polizeivollzugsaufgabe, soweit keine unmittelbaren Eingriffe in den fließenden Verkehr erforderlich sind. Schon im Frühjahr 2008 hat die Ständige Konferenz der Innenminister und -senatoren der Länder eine Änderung der Vorschriften über die Begleitung von GST angeregt. Das Ziel: die Polizei durch eine Aufgabenübertragung auf private Unternehmen, die letztlich für ihre Transporte auch verkehrssicherungspflichtig sind entlasten.

Seitdem waren Bund und Länder (fast 15 Jahre lang) damit befasst, gesetzliche Regelungen zu schaffen, um die Polizei von Teilen der Begleitungstätigkeit entlasten und eine Aufgabenübertragung auf private Unternehmen zu ermöglichen. Unter Beteiligung der zuständigen Behörden wurden daraufhin Musterlösungen für bestimmte Standardstrecken und -transporte erarbeitet, auf denen der Einsatz von sogenannten Verwaltungshelfern grundsätzlich möglich ist.

Gemeinsames Ziel von Bund und Ländern war es, einen Rechtsrahmen zu schaffen, mit dem der Bund Mindeststandards festlegt, um den Ländern die Anerkennung von Beliehenen zu ermöglichen und die Begleitung von GST durch Beliehene bundesweit umzusetzen. Die Beliehenen könnten dann auch hoheitliche Maßnahmen im Zusammenhang mit der Transportbegleitung eigenverantwortlich umsetzen. Die hierzu erforderlichen rechtlichen Grundlagen wurden unter Federführung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur erarbeitet.

Am 19.09.2018 wurde der erste Referentenentwurf des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur Verordnung zum Erlass einer Straßenverkehr-Transportbegleitungsverordnung und zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften veröffentlicht.<sup>10</sup> Seitdem ist nichts mehr passiert, obwohl schon im Juli 2016 beschlossen wurde, § 44 Abs. 2 StVO entsprechend zu ändern, so dass auch polizeiersetzende Begleitungen von Großraum- und Schwertransporten durch beliebene Unternehmer möglich wird.

Wann wird das endlich umgesetzt. Die Polizei hat kein Personal mehr und 25 Mio. Überstunden pro Jahr. Aber jetzt pressiert nix mehr, wie wir in Bayern zu sagen pflegen. Großraum- und Schwertransporte können eh nicht mehr fahren. Es gibt keine Straßen und Brücken mehr, keine sprachbegabten Begleitpersonen, keine Beifahrer\*innen und auch bald keine Fahrer\*innen, wozu auch. Ist ja jetzt Rezession und Wohlstandsverlust in Deutschland und der Dieselmotortreibstoff so teuer wie nie. Also liebe Schwertransportleute, hört einfach auf zu fahren. Ist ja ganz einfach. Das ist ja auch keine Insolvenz im klassischen Sinne.<sup>11</sup> Aber zerreißen tut's Euch trotzdem, vermutlich aber erst einmal vor lauter Wut, die ist nämlich berechtigt.

## 3-D Route Scanning: (Digitale Karte Agnes)

Digitale Scannertechnik ist nichts Neues und in anderen Bereichen wie Denkmalschutz, Maschinenbau und Konstruktion, Planung und Bau von Häusern und Industriegebäuden und selbst Geländescanning beim Bau von Eisenbahnstrecken etc. längst im Einsatz.

Nach Aufl. Nr. 1 des Transporterlaubnisbescheides muss der Großraum- und Schwertransportunternehmer die Geeignetheit des Fahrtwegs, insbes. Durchfahrtsprofile von



Bild: iStock.com/Bm

9 BGH Urt. v. 9. 12. 2014, Az.: VI ZR 155/14 = NJW 2015, 1174.

10 [https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/Gesetze/Gesetze-19/verordnung-strassenverkehr-transportbegleitungsverordnung.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/Gesetze/Gesetze-19/verordnung-strassenverkehr-transportbegleitungsverordnung.pdf?__blob=publicationFile)

11 Zitat Wirtschaftsminister Habeck bei Maischberger.

Brücken, Kurvenradien etc. vor Fahrtantritt prüfen. Das setzt voraus, dass er eine geeignete Strecke vorher ermittelt/erkundet. Sofern das aus der Erfahrung heraus (sog. Trampelpfade) oder mit geeigneten Straßenbauamtskarten nicht möglich ist, bleibt nur die Möglichkeit, die Strecke vorher abzufahren und zu vermessen. Früher musste das ggf. durch physisches Nachmessen erfolgen, was auf Autobahnen des Bundes schon wegen Betretungsverbots auf Autobahnen nicht bzw. nur mit einer eigenen Sondernutzungsgenehmigung möglich war.

Erstaunlicherweise funktioniert auch das seit über 5 Jahren längst digital.<sup>12</sup> Firmen wie 3-D Mapping Solutions etc. scannen schon längst Brückenbauwerke weltweit in 3D. Dieses System für Großraum- und Schwertransporte zu nutzen war längst überfällig. Dazu werden lediglich hochauflösende 3D Leica-Scanner auf das Dach eines Fahrzeugs montiert, ähnlich wie bei Google-Street-View-Maps, und die Strecke abgefahren. Ein Pendel im Fahrzeug misst dabei gleichzeitig die Längs- und Querneigung der Straße um auszuschließen, dass der Transport wegen der Geländeformation von unten gegen die Brücke gedrückt wird.

Gleichzeitig werden die gesamte Straßenmöblierung wie Leitplanken, Verkehrszeichen, Lichtzeichenanlagen und sogar Bäume aufgezeichnet, ebenso die Kurvenradien, um Brückenkollisionen, Berührungen mit der übrigen Straßenmöblierung oder ein Festfahren des Großraum- und Schwertransportes zu vermeiden. Im Prinzip wird die Strecke hochauflösend fotografiert und die Daten in einer Pixelwolke gespeichert. In der Bearbeitung können dann die Schwertransporte mit Softwarelösungen, wie Scheuerle Salsa plus, Goldhofer Easy Track bzw. Truck Support, simuliert werden. Der gesamte Transportweg ist so in Echtzeit digital darstellbar und überprüfbar und der Transport kann virtuell mit seine Echtzeiten durch diese Strecke hindurch virtuell dargestellt werden.

Das System ist ebenfalls längst im Einsatz. Beim BMVI läuft seit 01. Juli 2020 auch ein Versuch über Digital optimierte Planung, Genehmigung und Durchführung von Großraum- und Schwertransporten – GST 4.0. Ziel des Vorhabens ist eine innovative und praxistaugliche Nutzung neuer Technologien im Prozess der Planung, Genehmigung und Durchführung von GSTs. So sollen 3D-Route-Scans, sowie eine intelligente Karte (namens AGNES), bei der digitale Beifahrer und Schnittstellen

abzulesen sind, genutzt werden, um jeden Prozessschritt zu optimieren und so zu verknüpfen, dass alle Beteiligten entlastet werden und so der Transport schneller, sicherer und wirtschaftlicher durchgeführt wird.

Vorhandene Techniken wie Laser-Scan-Systeme, Datenbanken, digitale Karten und Navigationshilfen werden miteinander verknüpft, um daraus weitere, optimierte Hilfen für Fahrer und Schnittstellen zu Behörden zu realisieren. Dies betrifft 3D-Schleppkurven für die Planung, digitale VEMAGS- Schnittstellen (VErfahrensMAnagement für Großraum- und Schwertransporte der 16 Bundesländer und des Bundes), wie auch neue Technologien für die Fahrer und Begleiter eines Großraum- und Schwertransportes.<sup>13</sup> Funktioniert auch schon länger als 5 Jahre und wird in der Praxis längst angewandt.

Die 3D Route Scan GmbH wurde bereits am 07.07.2011 in Hamburg von Herrn Olaf Beckedorf gegründet bzw. in das Handelsregister eingetragen und später von der Sommer GmbH & Co. KG übernommen. Sommer verfügt aktuell über eine Flotte von drei Messfahrzeugen mit einer hochmodernen technischen Ausstattung. Ein Messfahrzeug fährt die geplante Strecke im Vorfeld ab und erfasst sie räumlich mit mehreren Laserscannern und Kameras, gleichzeitig wird im 10-Millisekunden-Intervall die Position und Lage des Messfahrzeugs satellitengestützt bestimmt. Insgesamt fließen pro Sekunde mehr als 80.000 Messwerte in das Onboard-Messsystem und werden zu einem hochpräzisen, digitalen 3D-Modell der Strecke zusammengefügt. Dieses umfasst selbst filigrane Strukturen wie Straßenschilder oder Brückengeländer, Stromleitungen oder Bahn-Oberleitungen.

Anhand des 3-dimensionalen Modells können beliebige Streckenprofile eingehend untersucht und mit einer Genauigkeit im Zentimeterbereich vermessen werden. Zudem können auf dem einmal erfassten Streckenprofil verschiedenste Transporte einschließlich Schleppkurven und Überschwenkradien simuliert werden – ein unschätzbare Vorteil gerade bei besonders langen Transporten. Auf diese Weise kann im Voraus die optimale Strecke identifiziert werden und verkehrslenkende Maßnahmen lassen sich auf ein Minimum reduzieren.

Die Daten können und werden selbstverständlich in die elektronische Schwerlastkarte namens AGNES eingepflegt. Die Dame wird dadurch jeden Tag klüger, was auch in der alpha Version schon seit Jahren funktioniert.

Die verbesserte und bewährte beta Version war seit Juni 2022 im Praxistest und kommt am 02.10.2022 auf den Markt (Vorstellung in diesem Heft).

## Man müsste damit nur Ernst machen!

Liebe Leser, vielleicht wäre es an der Zeit, dass sich alle Beteiligten, Ministerien wie Behörden, Polizei wie Autobahn GmbH des Bundes, Verbände und Unternehmer einfach einmal an einen Tisch setzen würden, um festzuhalten, wo wir in Deutschland stehen, nämlich auf Platz 22 bei der IT- und bei der Straßeninfrastruktur. Dabei gibt es so viele einfache Hilfsmittel, die längst erprobt und existent sind und das Leben so einfach machen. Gibt es doch tatsächlich den Schwertransportsimulator schon seit 2009 auch als Gameapplication bei Gameworld zum Spielen.<sup>14</sup>

Keine Sorge liebe Politik, liebe Autobahn GmbH des Bundes und liebe Polizeibehörden. Sie werden Ihr Ziel erreichen größtmöglicher Verkehrssicherheit und den besten Schutz der Straßenbausubstanz mit größter anzunehmender Wahrscheinlichkeit erreichen. In Kürze werden keine Großraum- und Schwertransporte auf der Straße mehr fahren, weil sie nicht mehr kalkulierbar und nicht mehr bezahlbar sein werden.

Der Autor nimmt diese Entwicklung zur Kenntnis und zum Anlass nach 30 Jahren seine Tätigkeit als Rechtsvertreter der Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK) e.V. auf der Jahreshauptversammlung 2022 zu beenden. Die Gängelung des Gewerbes durch Politik, Verwaltung und Vollzug, die immer wieder neuen Ideen, Großraum- und Schwertransporte von der Straße zu vertreiben und das Gewerbe so lange zu triezen und zu misshandeln, bis es entnervt aufgibt, sind für den Autor unerträglich geworden, obwohl er seit 1992 mit Herz und Verstand, sowie zahllosen Veröffentlichungen und vielen Fachbüchern versucht hat, dem Gewerbe immer wieder zu helfen. Das ist leider gründlich misslungen. Requiescat in pace! Liebes Autokran- und Großraum- und Schwertransportgewerbe.

<sup>12</sup> Saller, „Legal – illegal – digital: Schwertransport 4.0, goes virtual“, STM 77/2017 S. 62 ff

<sup>13</sup> <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/DG/mfund-projekte/gst4.html>

<sup>14</sup> [www.chip.de/download/Schwertransporter-Simulator-Demo](http://www.chip.de/download/Schwertransporter-Simulator-Demo) Schwertransporter Simulator Demo - Download - CHIP 28.12.2009 - Mit dem „Schwertransport Simulator“ bewegen Sie die ganz dicken Dinger. Egal ob Spezial- oder Schwertransporte, Ihr Ziel lautet stets, die Fracht sicher ans Ziel zu bringen. [www.gameworld.de/schwertransportsimulator-3\\_513806\\_21890](http://www.gameworld.de/schwertransportsimulator-3_513806_21890) Schwertransport Simulator 3 | Game World Shop Schwertransport Simulator 3 | UIG Kurzbeschreibung - Sorgen Sie in dieser Simulation dafür, dass Sie als Spediteur die wertvolle Fracht pünktlich an verschiedene Orte bringen.

Von Susanne Landwehr

Man muss aufpassen, dass man die Logistik nicht vergisst“, mahnt Holger Dechant, Geschäftsführer von Universal Transport. Das Unternehmen ist spezialisiert auf Großraum- und Schwertransporte (GST) und fährt schon seit Jahren Komponenten für Windräder. Den geplanten beschleunigten Ausbau von Windenergie in Deutschland sieht er kritisch. „Bundwirtschaftsminister Robert Habeck wird den Klimawandel nicht hibekommen“, ist der Unternehmer überzeugt.

Marode Infrastruktur, lange Genehmigungsverfahren für überlange oder besonders schwere Transporte, fehlendes Personal – für Dechant sind das Probleme, mit denen er sich schon seit Jahren herumschlägt. Doch nun gilt es, ein übergeordnetes Ziel zu erreichen: die Unabhängigkeit von russischem Gas und Öl sowie den Schutz des Klimas mit Hilfe von LNG-Terminals, Windrädern, Kohle- und Gaskraftwerken. Eine immense Aufgabe, mit der die Regierung teils erst am Anfang steht.

Die Logistik ist gefragt, weil mit den ehrgeizigen Ausbauzielen viele GST von Rotorblättern oder Turmteilen notwendig sind. In Deutschland sind derzeit knapp 28.000 Windräder mit einer installierten Leistung von gut 56,8 Gigawatt in Betrieb. Die Regierung will die Ausbauten der Windenergie an Land auf 10 Gigawatt pro Jahr steigern, so dass im Jahr 2030 die Anlagen rund 115 Gigawatt erzeugen können, also etwa doppelt so viel wie heute.

Anlagen werden größer und schwerer Der Bundesverband Windenergie (BWE) hat errechnet, dass 2030 rund 35.000 Anlagen gebraucht werden, diese allerdings mit einer höheren Leistung bis zu 6 Megawatt. Sie sind ungleich schwerer und die Rotorblätter länger. Für Anlagen an Land beträgt der Durchmesser derzeit bis zu 160 Meter, für Offshore-Windräder hingegen erreicht er schon Durchmesser bis zu 220 Meter. Der spanisch-deutsche Konzern Siemens Gamesa entwickelt derzeit ein Windrad mit 115 Meter langen Rotorblättern. Die Leistung soll 15 Megawatt erreichen.

Laut Dechant lassen sich auch längere Maße und höhere Gewichte stemmen. „Mit der Technik kann man sich sehr, sehr viel vorstellen“, sagt er. Besorgte schaut er aber auf die Politik, die Infrastruktur und das Personal.

2011 erlebte der Markt für Windenergieanlagen einen Aufschwung. Unternehmen investierten in teure Ausrüstungen und Fahrzeuge. Als 2018 der Ausbau zu stocken begann, blieben viele Fahrzeuge stehen. Heute fehlen Dechant und anderen GST-Unternehmen konkrete Zusagen, dass es mit der Windenergie wieder bergauf geht. „Wenn sich 2018 wiederholt, wird kein Unternehmer bereit sein, in Technik zu investieren“, ist Dechant überzeugt.

Einige wichen ins Ausland aus, als die Aufträge in Deutschland ausblieben. „Es gibt einen Markt in Norwegen und Schweden, im Moment auch in

## Es knirscht an allen Ecken und Enden

Die Regierung will beim Aus- und Aufbau von Windkraftparks Tempo machen. Logistiker für Großraum- und Schwertransporte bezweifeln, dass sich die Ziele so schnell realisieren lassen.



FOTO: IMAGO / SYLVIO DITTRICH

Frankreich“, erzählt Olaf Beckedorf, Vorstandsvorsitzender der Bigmove AG, ein europaweites Netzwerk für Schwergutlogistik. Und Universal Transport fährt neben Windrädern auch Fertigbetonteile, Straßenbahnen und Seitenleitwerke für Airbus. „Wenn wir uns nur auf Windkraft verlassen würden, wären wir pleite“, sagt Dechant.

Ärger rund um Genehmigungen Planungssicherheit ist das eine, Genehmigungen sind ein anderes Problem. Für Standardtransporte liegt die Bearbeitungszeit laut Beckedorf bei drei bis vier Wochen. „Bei Windenergieanlagen sind wir heute bei bis zu zwölf Wochen“, sagt er. Ein wesentlicher Grund ist für ihn die

Autobahn GmbH, die am 1. Januar 2021 an den Start ging. Seitdem habe sich die Zusammenarbeit mit den Genehmigungsstellen immer mehr verschlechtert. Laut Beckedorf fehlen Ansprechpartner, Sachbearbeiter kennen sich häufig nicht mit GST aus, es gibt mehr Auflagen, so dass zusätzliche Begleitfahrzeuge mitfahren müssen.

Der Verband der Deutschen Maschinen- und Anlagenbauer (VDMA) hat errechnet, dass bei einem Transport von Windenergieanlagen rund 40 bis 50 Fahrzeuge benötigt werden. Die Zahl der Anträge belaufe sich auf 150. Auch die Zahl der beteiligten Behörden sei beachtlich.

Bei Transporten nur auf Autobahnen müssen für die Genehmigung Land, Autobahn GmbH und private Autobahnbetreiber angehört werden. Geht die Fahrt zusätzlich auch über Bundesstraßen, kommen noch einmal fünf Stellen hinzu: Polizei, Landkreise, Städte, Schienennetzbetreiber und Wasserwirtschaftsbetriebe.

Aus Sicht des Maschinenbauverbands VDMA gibt es zu viele Gesetze, Verordnungen, Empfehlungen und Merkblätter, die die Genehmigungsverfahren für GST von Windenergieanlagen regeln. Hinzu komme, dass jedes Bundesland andere Anforderungen stelle. So müssten je nach Sicherheitsstufe verschiedene Fahrzeugkategorien mit unterschiedlicher Ausstattung eingesetzt werden. Eine

einheitliche Vorschrift gebe es nicht. Das sogenannte Verfahrensmanagement für Antrags- und Genehmigungsverfahren für Großraum- und Schwertransporte (Vemags) sollte das System vereinfachen. Doch „es wurde nur alles viel problematischer und langsamer“, sagt Beckedorf.

Universal-Transport-Manager Dechant macht sich Sorgen um die Infrastruktur. Zur Talbrücke Rahmede, die im Februar 2022 wegen Baufälligkeit komplett geschlossen wurde, sagt er nur: „Die habe ich schon bald zehn Jahre nicht mehr für unsere Transporte gesehen.“ Denn 2014 beschloss der Landesstraßenbetrieb in Nordrhein-Westfalen eine Höchstgeschwindigkeit, ein Überholverbot für Lkw und die Sperrung für Schwerlasttransporte.

### Parkplätze fehlen

Aber auch fehlende Parkplätze machen der Branche zu schaffen. Da Schwerlast- und Großraumtransporte nur zwischen 22 Uhr abends und 5 oder 6 Uhr morgens stattfinden dürfen, belegen auch normale Lkw die Stellplätze. „Es gibt natürlich den einen oder anderen Parkplatz, den wir nutzen können“, sagt Beckedorf. Doch er kann nicht erkennen, dass die Regierung der Branche bei dem Thema unter die Arme greift.

Auch die Binnenschifffahrt ist keine Alternative. Sie kämpft ebenfalls mit Problemen in der Infrastruktur,

### 30 Anhörungen für einen Transport

Auf der Strecke Rostock-Jüchen werden sechs Bundesländer durchfahren. Daraus ergeben sich 30 Anhörungen. Auch minimale Veränderungen im Achsabstand oder im Gesamtgewicht (auch nach unten) führen zu kompletten Neuanhörungen. Das ist durchschnittlich mit jeder zweiten Anhörungsmöglichkeit mehrmals notwendig. Es kommt faktisch nicht vor, dass ein Unternehmen Anträge für ein Projekt stellt und diese dann zeitgerecht ab Antragsdatum zugestellt werden. (Quelle: VDMA Power Systems)

### Ausbauziele: Bestand und Vision

Heute beläuft sich die Leistung von Windrädern, die bereits 20 Jahre alt sind, auf durchschnittlich 1 bis 2 Megawatt, die unter 5 Jahre alten schaffen etwas über 3 Megawatt. Schnell geht der Zubau nicht, wie der Verband Mitte Juli feststellte. Von Januar bis Juni 2022 wurden 238 neue Windenergieanlagen an Land mit einer Leistung von zusammen 977 Megawatt in Deutschland installiert. Damit halte der Zubau der Windenergie an Land in Deutschland lediglich sein Niveau, gehe aber noch nicht in die zum Erreichen der Ziele notwendige Richtung, teilten die Branchenverbände BWE und VDMA Power Systems Mitte Juli mit. „Dafür wird das fünffache Volumen benötigt.“

Der Transport eines Windrad-Rotorblattes erfordert von den Schwergutlogistikern viel Fingerspitzengefühl und einen langen Atem.

maroden Schleusen oder Niedrigwasser. „Die meisten Kanäle und Schleusen sind für die langen und schweren Transporte von Windenergieanlagen nicht geeignet“, so Beckedorf. An der Branche soll es nicht scheitern. Denn schon jetzt verlagere sie auf Binnenschiffe, wo es möglich ist. Es brauche aber fünf bis zehn Jahre, um Verlagerungen wirtschaftlich vertretbar realisieren zu können.

Das größte Problem für den Dechant ist das Personal. „Habe ich bald überhaupt noch genügend Leute, die die Technik beherrschen“, fragt er sich. Auch wenn es heute noch genügend Fahrer gebe, „wird das in den nächsten Jahren die große Herausforderung sein.“ Denn die Mitarbeiter würden nicht billiger, die hohen Dieselpreise nagten an der Marge. In England erlitten die Fahrer bis zu 7.000 Euro. Das könne er sich nicht leisten. Wichtig seien für seine Leute Duschen, Toiletten, Anerkennung und ein nettes Wort.

Im eigenen Unternehmen sieht er, dass der Frust bei den Mitarbeitern steigt, die sich durch die Genehmigungsverfahren kämpfen müssen. „Ihnen werden immer mehr Knüppel zwischen die Beine geworfen“, sagt Dechant. Und auch Beckedorf muss immer mehr an der Motivation seiner Mitarbeiter arbeiten. Insgesamt sei der Druck groß. Und er warnt: „Das Maß ist voll.“

INTERNATIONAL LOGISTICS  
**BARTL**  
 über 40 Jahre Erfahrung (AEO-zertifiziert)  
 auf allen Kontinenten/in allen Ländern/qualitätskontrollierte  
 Verkehrssysteme

Projektlogistik | Globale Verkehrrsysteme |  
 Land-, Luft- und Seefracht | Bahnverkehre China

Export | Import | See | Land | Sammelverkehr | Containerverkauf |  
 Verpackung | Projektlogistik | Distribution

BARTL SPEDITION GMBH | DE - 47059 Duisburg |  
 Tel: +49 (0)203 28 14 6-0 | Fax: -20 | Mail: info@bartl.de | Web: www.bartl.de



## GST: Es knirscht an allen Ecken und Enden

Der Transport eines Windrad-Rotorblattes erfordert von den Schwergutlogistikern viel Fingerspitzengefühl und einen langen Atem. (Foto: Imago/Sylvio Dittrich)

1 Oktober 2022

**M**an muss aufpassen, dass man die Logistik nicht vergisst“, mahnt Holger Dechant, Geschäftsführer von Universal Transport. Das Unternehmen ist spezialisiert auf Großraum- und Schwertransporte (GST) und fährt schon seit Jahren Komponenten für Windräder. Den geplanten beschleunigten Ausbau von Windenergie in Deutschland sieht er kritisch. „Bundeswirtschaftsminister Robert Habeck wird den Klimawandel nicht hinbekommen“, ist der Unternehmer überzeugt.

Marode Infrastruktur, lange Genehmigungsverfahren für überlange oder besonders schwere Transporte, fehlendes Personal – für Dechant sind das Probleme, mit denen er sich schon seit Jahren herumschlägt. Doch nun gilt es, ein übergeordnetes Ziel zu erreichen: die Unabhängigkeit von russischem Gas und Öl sowie den Schutz des Klimas mit Hilfe von LNG-Terminals, Windrädern, Kohle- und Gaskraftwerken. Eine immense Aufgabe, mit der die Regierung teils erst am Anfang steht.

Die Logistik ist gefragt, weil mit den ehrgeizigen Ausbauzielen viele GST von Rotorblättern oder Turmteilen notwendig sind. In Deutschland sind derzeit knapp 28.000 Windräder mit einer installierten Leistung von gut 56,8 Gigawatt in Betrieb. Die Regierung will die Ausbauraten der Windenergie an Land auf 10 Gigawatt pro Jahr steigern, so dass im Jahr 2030 die Anlagen rund 115 Gigawatt erzeugen können, also etwa doppelt so viel wie heute.

## Anlagen werden größer und schwerer

Der Bundesverband Windenergie (BWE) hat errechnet, dass 2030 rund 35.000 Anlagen gebraucht werden, diese allerdings mit einer höheren Leistung bis zu 6 Megawatt. Sie sind ungleich schwerer und die Rotorblätter länger. Für Anlagen an Land beträgt der Durchmesser derzeit bis zu 160 Meter, für Offshore-Windräder hingegen erreicht er schon Durchmesser bis zu 220 Meter. Der spanisch-deutsche Konzern Siemens Gamesa entwickelt derzeit ein Windrad mit 115 Meter langen Rotorblättern. Die Leistung soll 15 Megawatt erreichen.

Laut Dechant lassen sich auch längere Maße und höhere Gewichte stemmen. „Mit der Technik kann man sich sehr, sehr viel vorstellen“, sagt er. Besorgt schaut er aber auf die Politik, die Infrastruktur und das Personal.

## 30 Anhörungen für einen Transport

Auf der Strecke Rostock-Jüchen werden sechs Bundesländer durchfahren. Daraus ergeben sich 30 Anhörungen. Auch minimale Veränderungen im Achsabstand oder im Gesamtgewicht (auch nach unten) führen zu kompletten Neuanhörungen. Das ist durchschnittlich mit jeder zweiten Anhörungsstelle mehrmals notwendig. Es kommt faktisch nicht vor, dass ein Unternehmen Anträge für ein Projekt stellt und diese dann zeitgerecht ab Antragsdatum zugestellt werden. (Quelle: VDMA Power Systems)

2011 erlebte der Markt für Windenergieanlagen einen Aufschwung. Unternehmen investierten in teure Ausrüstungen und Fahrzeuge. Als 2018 der Ausbau zu stocken begann, blieben viele Fahrzeuge stehen. Heute fehlen Dechant und anderen GST-Unternehmen konkrete Zusagen, dass es mit der Windenergie wieder bergauf geht. „Wenn sich 2018 wiederholt, wird kein Unternehmer bereit sein, in Technik zu investieren“, ist Dechant überzeugt.

Manche wichen ins Ausland aus, als die Aufträge in Deutschland ausblieben. „Es gibt einen Markt in Norwegen und Schweden, im Moment auch in Frankreich“, erzählt Olaf Beckedorf, Vorstandsvorsitzender der Bigmove AG, ein europaweites Netzwerk für Schwergutlogistik. Und Universal Transport fährt neben Windrädern auch Fertigbetonteile, Straßenbahnen und Seitenleitwerke für Airbus. „Wenn wir uns nur auf Windkraft verlassen würden, wären wir pleite“, sagt Dechant.

## Ärger rund um Genehmigungen

Planungssicherheit ist das eine, Genehmigungen sind ein anderes Problem. Für Standardtransporte liegt die Bearbeitungszeit laut Beckedorf bei drei bis vier Wochen. „Bei Windenergieanlagen sind wir heute bei bis zu zwölf Wochen“, sagt er. Ein wesentlicher Grund ist für ihn die Autobahn GmbH, die am 1. Januar 2021 an den Start ging. Seitdem habe sich die Zusammenarbeit mit den Genehmigungsstellen immer mehr verschlechtert. Laut Beckedorf fehlen Ansprechpartner, Sachbearbeiter kennen sich häufig nicht mit GST aus, es gibt mehr Auflagen, so dass zusätzliche Begleitfahrzeuge mitfahren müssen.

Der Verband der Deutschen Maschinen- und Anlagenbauer (VDMA) hat errechnet, dass bei einem Transport von Windenergieanlagen rund 40 bis 50 Fahrzeuge benötigt werden. Die Zahl der Anträge belaufe sich auf 150. Auch die Zahl der beteiligten Behörden sei beachtlich.

Bei Transporten nur auf Autobahnen müssen für die Genehmigung Land, Autobahn GmbH und private Autobahnbetreiber angehört werden. Geht die Fahrt zusätzlich auch über Bundesstraßen, kommen noch einmal fünf Stellen hinzu: Polizei, Landkreise, Städte, Schienennetzbetreiber und Wasserwirtschaftsbetriebe.

## **Ausbauziele: Bestand und Vision**

Heute beläuft sich die Leistung von Windrädern, die bereits 20 Jahre alt sind, auf durchschnittlich 1 bis 2 Megawatt, die unter 5 Jahre alten schaffen etwas über 3 Megawatt. Schnell geht der Zubau nicht, wie der Verband Mitte Juli feststellte. Von Januar bis Juni 2022 wurden 238 neue Windenergieanlagen an Land mit einer Leistung von zusammen 977 Megawatt in Deutschland installiert. Damit halte der Zubau der Windenergie an Land in Deutschland lediglich sein Niveau, gehe aber noch nicht in die zum Erreichen der Ziele notwendige Richtung, teilten die Branchenverbände BWE und VDMA Power Systems Mitte Juli mit. „Dafür wird das fünffache Volumen benötigt.“

Aus Sicht des Maschinenbauverbands VDMA gibt es zu viele Gesetze, Verordnungen, Empfehlungen und Merkblätter, die die Genehmigungsverfahren für GST von Windenergieanlagen regeln. Hinzu komme, dass jedes Bundesland andere Anforderungen stelle. So müssten je nach Sicherheitsstufe verschiedene Fahrzeugkategorien mit unterschiedlicher Ausstattung eingesetzt werden. Eine einheitliche Vorschrift gebe es nicht. Das sogenannte Verfahrensmanagement für Antrags- und Genehmigungsverfahren für Großraum- und Schwertransporte (Vemags) sollte das System vereinfachen. Doch „es wurde nur alles viel problematischer und langsamer“, sagt Beckedorf.

Universal-Transport-Manager Dechant macht sich Sorgen um die Infrastruktur. Zur Talbrücke Rahmede, die im Februar 2022 wegen Baufähigkeit komplett geschlossen wurde, sagt er nur: „Die habe ich schon bald zehn Jahre nicht mehr für unsere Transporte gesehen.“ Denn 2014 beschloss der Landesstraßenbetrieb in Nordrhein-Westfalen eine Höchstgeschwindigkeit, ein Überholverbot für Lkw und die Sperrung für Schwerlasttransporte.

## **Parkplätze fehlen**

Aber auch fehlende Parkplätze machen der Branche zu schaffen. Da Schwerlast- und Großraumtransporte nur zwischen 22 Uhr abends und 5 oder 6 Uhr morgens stattfinden dürfen, belegen auch normale Lkw die Stellplätze. „Es gibt natürlich den einen oder anderen Parkplatz, den wir nutzen können“, sagt Beckedorf. Doch er kann nicht erkennen, dass die Regierung der Branche bei dem Thema unter die Arme greift.

Auch die Binnenschifffahrt ist keine Alternative. Sie kämpft ebenfalls mit Problemen in der Infrastruktur, maroden Schleusen oder Niedrigwasser. „Die meisten Kanäle und Schleusen sind für die langen und schweren Transporte von Windenergieanlagen nicht geeignet“, so Beckedorf. An der Branche soll es nicht scheitern. Denn schon jetzt verlagere sie auf Binnenschiffe, wo es möglich ist. Es brauche aber fünf bis zehn Jahre, um Verlagerungen wirtschaftlich vertretbar realisieren zu können.

Das größte Problem für den Dechant ist das Personal. „Habe ich bald überhaupt noch genügend Leute, die die Technik beherrschen“, fragt er sich. Auch wenn es heute noch genügend Fahrer gebe, „wird das in

den nächsten Jahren die große Herausforderung sein.“ Denn die Mitarbeiter würden nicht billiger, die hohen Dieselpreise nagten an der Marge. In England erhielten die Fahrer bis zu 7.000 Euro. Das könne er sich nicht leisten. Wichtig seien für seine Leute Duschen, Toiletten, Anerkennung und ein nettes Wort.

Im eigenen Unternehmen sieht er, dass der Frust bei den Mitarbeitern steigt, die sich durch die Genehmigungsverfahren kämpfen müssen. „Ihnen werden immer mehr Knüppel zwischen die Beine geworfen“, sagt Dechant. Und auch Beckedorf muss immer mehr an der Motivation seiner Mitarbeiter arbeiten. Insgesamt sei der Druck groß. Und er warnt: „Das Maß ist voll.“

---

## **Artikel**

von Susanne Landwehr

---

# Die Transporteure und Autokranbetriebe leiden: Bürokratie-Chaos der Autobahn GmbH



Bild: Vytautas K. Flaitis / shutterstock.com

Lkw- und Landmaschinenhersteller konnten wegen einer Anordnung der Autobahn GmbH ihre Produkte nicht mehr sicher zum Kunden fahren. Es kam zum Eklat.

Autor: Dr. Daniel Delhaes (Handelsblatt, 28.09.2022)

**E**s bedarf nur einer Daumenlänge – und die Lieferkette reißt. Auf den deutschen Autobahnen ging es in den vergangenen acht Wochen um fünf Zentimeter, die zum Eklat führten. Fünf Zentimeter, die in einer behördlichen Anordnung der Autobahn GmbH fehlten und deshalb Schwerlasttransporte für MAN oder Daimler, für Landmaschinenhersteller wie Claas oder Deere auf dem Weg zu den Kunden stoppte.

Aber der Reihe nach. Die Geschichte begann mit dem 1. August. Seitdem bündelt die Autobahn GmbH des Bundes die Genehmigungsprozesse für Schwerlasttransporte – anstelle der Bundesländer. Bereits 2021 hatte die neue Zentralverwaltung zwar die Bundesfernstraßen übernommen. Weil es aber längst noch nicht rundläuft, helfen die Länder weiter bei vielen Aufgaben aus.

So war es auch bei der Genehmigung besonderer Transporte. Nun aber muss die Autobahngesellschaft Anträge für Transporte genehmigen, die über ihre Straßen führen sol-

len. Sie muss kontrollieren, ob die angefragte Strecke für den besonders breiten, schweren oder hohen Transport geeignet ist, ob es Baustellen am Tag der Fahrt geben wird und vor allem auch, ob die Brücken auf dem Weg hoch genug sind. Die Autobahn GmbH hat gleich noch neue Regeln eingeführt – und damit Chaos verursacht.

*Per Lkw zum Kunden  
und nach Übersee*

Autobahnbrücken sind gut und gern 4,50 Meter hoch. In den vergangenen Jahrzehnten bestanden die Bundesländer immer auf einem Sicherheitsabstand von 20 Zentimetern. Trans-



Bild: Valentyna Gupalo / iStock.com

Fünf Zentimeter, die in einer behördlichen Anordnung der Autobahn GmbH fehlten und deshalb Schwerlasttransporte für Landmaschinenhersteller auf dem Weg zu den Kunden stoppte.

porte von bis zu 4,30 Metern genehmigten sie – eben jene Höhe, die Transporteure für MAN, Daimler und andere nutzen.

Die neue Regel der Autobahn GmbH: Einheitlich bundesweit liegt der Grenzwert bei 4,25 Meter. Ein nur daumenlanger Unterschied – mit weitreichenden Folgen für viele Lastwagen- und Maschinenhersteller. Plötzlich durften sie nicht mehr fahren: zu hoch, lautete die Mitteilung der Autobahn GmbH.

Lkw-Produzenten wie MAN etwa liefern 80 Prozent ihrer Fahrzeuge mit Lastwagen direkt an die Kunden oder an die Seehäfen aus, von wo aus sie exportiert werden. Wegen der hohen Führerhäuser der hergestellten Fahrzeuge ist ein Transport mit der Bahn nicht möglich. Auch fehle das Bahnangebot, wie es bei MAN heißt.

## Die Straße ist das Nonplusultra. Doch nun war es nicht mehr möglich.

Die Alarmglocken in den Logistik- und Vertriebsabteilungen schrillten. MAN, Daimler und auch Transportunternehmen versuchten, Ansprechpartner bei der Autobahngesellschaft zu finden. Allein das fiel schon schwer, wie Beteiligte berichteten. Sie beschwerten sich – vergeblich. Die Zeit lief davon. Bürokratie bremst die Transportwirtschaft aus. Die Hersteller schalteten ihren Branchenverband ein, den mächtigen Verband der Automobilindustrie (VDA). Schließlich waren auch andere Großmaschinenhersteller betroffen. Anfang September erst hieß es endlich: „Es deutet sich eine Lösung an.“

Am 8. September gab der VDA Entwarnung. Die Autobahn GmbH habe nun ein neues Höhenmaß definiert. 4,35 Meter dürfen es künftig sein – und damit sogar fünf Zentimeter mehr als in der Vergangenheit. Die „erfreuliche Nachricht“, wie es bei Daimler Trucks hieß, verbreitete sich rasch unter den Mitgliedsunternehmen des VDA, die ihrerseits beauftragte Speditionen und Logistikunter-



Bundesweit müssen inzwischen 13.000 Brücken saniert werden, 4.000 davon dringend.

nehmen informierten. „Mit dem Ziel der Vereinheitlichung“, sei der Grenzwert festgelegt worden, erklärte ein Sprecher der Autobahn. Wenn die Autobahn GmbH nicht reagiert hätte? „Wir hätten Probleme gehabt“, berichtet der Sprecher von MAN. Nun müssen die Niederlassungen der Autobahn GmbH die neue Vorgabe aus der Zentrale umsetzen. Die Genehmigungen werden aber automatisiert erteilt. Eine Niederlassung meldete bereits, sie sei über die neue Direktive nicht informiert worden.

Die Systeme müssten angepasst und getestet werden, so etwas benötige Zeit, hieß es in einer Niederlassung der Autobahn GmbH. Die Umstellung dauere vermutlich bis Oktober. „Wir haben immer wieder den Eindruck, dass aufseiten der Verwaltung der Eindruck vorherrscht, die Transportprobleme seien unser Privatvergnügen und hätten keinerlei Auswirkungen auf den für die Wirtschaft notwendigen Verkehrsfluss“, klagte hingegen Helmut Schgeiner, Geschäftsführer der Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten.

Unabhängig von den fünf Zentimetern ist die Lage für die Transporteure schwer. So verlange die Autobahn GmbH neuerdings, dass jeder Transport von sechs bis acht Fahrzeugen begleitet werden muss und nicht wie bisher von maximal zwei, berichten Transporteure. Der Sprecher der Autobahn erklärte, es würden allenfalls vier Fahrzeuge verlangt.

## Auch die Brücken bereiten Probleme

Auch erteilt die Autobahn angesichts der maroden Brücken kaum noch Dauergenehmi-

gungen für regelmäßige Fahrten, wie Transporteure berichten. „Irgendwo gibt es immer eine Brücke, die nicht befahren werden kann, auch wenn das Fahrzeug weniger als 60 Tonnen wiegt.“ Bei der Autobahn heißt es, die „Ablastung“ von Brücken sei eine „Vorsichtsmaßnahme“.

Bundesweit müssen inzwischen 13.000 Brücken saniert werden, 4.000 davon dringend. Also müssen die Transporteure aufwendige Umwege fahren und immer wieder neue Anträge stellen – und dafür bezahlen.

Die Autobahngesellschaft will sich dennoch bemühen, der Transportwirtschaft zu helfen. Weil es so lange dauert, bis das System künftig Transporte mit einer Höhe von 4,30 Metern wieder genehmigt, wollten einzelne Niederlassungen bereits in diesem Monat zumindest Einzelgenehmigungen aussprechen. Gültigkeit: sechs Monate.

Wenn alles rund läuft, soll auch alles besser werden: „Im Zuge der Übernahme der Aufgaben von den früher zuständigen Bundesländern führt die Autobahn GmbH ein weitgehend automatisiertes, einheitliches Verfahren zur Antragsprüfung ein“, erklärte ein Sprecher der Zentrale. „Dadurch sollen Planbarkeit und Verfahrenstransparenz für die Transportunternehmen erhöht werden.“

Die Veröffentlichung erfolgt mit ausdrücklicher Genehmigung des Autors Dr. Daniel Delhaes und dem Handelsblatt. Dr. Daniel Delhaes berichtet für das Handelsblatt aus Berlin. Er beobachtet den Parlamentsbetrieb und kümmert sich um Fragen rund um die Infrastrukturpolitik und Digitalisierung der Gesellschaft.

Daniel Delhaes Berlin

Es bedarf nur einer Daumenlänge – und die Lieferkette reißt. Auf den deutschen Autobahnen ging es in den vergangenen Wochen um genau fünf Zentimeter, die zum Eklat führten. Fünf Zentimeter, die in einer behördlichen Anordnung der Autobahn GmbH fehlten – und deshalb Schwerlasttransporte im Auftrag von MAN oder Daimler, Landmaschinenhersteller von Claas oder Deere auf dem Weg zu den Kunden stoppte.

Aber der Reihe nach. Die Geschichte begann am 1. August. Seitdem bündelt die Autobahn GmbH des Bundes die Genehmigungsprozesse für Schwerlasttransporte – anstelle der Bundesländer. Bereits 2021 hatte die neue Zentralverwaltung zwar die Bundesfernstraßen übernommen. Weil es aber längst noch nicht rundläuft, helfen die Länder weiter bei vielen Aufgaben aus. So war es auch bei der Genehmigung besonderer Transporte.

Nun aber muss die Autobahngesellschaft Anträge für Transporte genehmigen, die über ihre Straßen führen sollen. Sie muss kontrollieren, ob die angefragte Strecke für den besonders breiten, schweren oder hohen Transport geeignet ist, ob es Baustellen am Tag der Fahrt geben wird und vor allem auch, ob die Brücken auf dem Weg hoch genug sind.

Die Autobahn GmbH hat gleich noch neue Regeln eingeführt – und damit Chaos verursacht. Autobahnbrücken sind gut und gern 4,50 Meter hoch. In den vergangenen Jahrzehnten bestanden die Bundesländer immer auf einem Sicherheitsabstand von 20 Zentimetern. Transporte von bis zu 4,30 Metern genehmigten sie – eben jene Höhe, die Transporteure für MAN, Daimler und andere nutzen.

Die neue Regel der Autobahn GmbH: Einheitlich bundesweit liegt der Grenzwert bei 4,25 Meter. Ein nur daumenlanger Unterschied – mit weitreichenden Folge für viele Lastwagen- und Maschinenhersteller. Plötzlich durften sie nicht mehr fahren: zu hoch, lautete die Mitteilung der Autobahn GmbH. Lkw-Produzenten wie MAN etwa liefern 80 Prozent ihrer Fahrzeuge mit Lastwagen direkt an die Kunden oder an die Seehäfen aus, von wo aus sie exportiert werden. Wegen der hohen Führerhäuser der hergestellten Fahrzeuge ist ein Transport mit der Bahn nicht möglich. Auch fehle das Bahnangebot, wie es bei MAN heißt.

#### Hersteller schalteten den Branchenverband ein

Die Straße ist das Nonplusultra. Doch nun war es nicht mehr möglich.

Die Alarmglocken in den Logistik- und Vertriebsabteilungen schrillten. MAN, Daimler und auch Transportunternehmen versuchten, Ansprechpartner bei der Autobahngesellschaft zu finden. Allein das fiel schon schwer, wie Beteiligte berichteten. Sie beschwerten sich – vergeblich. Die Zeit lief davon.

Die Hersteller schalteten ihren Branchenverband ein, den mächtigen Verband der Automobilindustrie (VDA). Schließlich waren auch andere Großmaschinenhersteller betroffen. Mitte vergangener Woche dann hieß es endlich: „Es deutet sich eine Lösung an.“ Tags darauf gab der VDA Entwarnung. Die Autobahn GmbH habe nun ein neues Höhenmaß definiert.

4,35 Meter dürfen es künftig sein – und damit sogar fünf Zentimeter mehr als in der Vergangenheit. Die „erfreuliche Nachricht“, wie es bei Daim-



Mobilität

## Neue Regeln – noch mehr Chaos

Lkw- und Landmaschinenhersteller konnten wegen einer Anordnung der Autobahn GmbH ihre Produkte nicht mehr sicher zum Kunden fahren.

imagephotothek

ler Trucks hieß, verbreitete sich rasch unter den Mitgliedsunternehmen des VDA, die ihrerseits beauftragte Speditionen und Logistikunternehmen informierten. „Mit dem Ziel der Vereinheitlichung“, sei der Grenzwert festgelegt worden, erklärte ein Sprecher der Autobahn.

Wenn die Autobahn GmbH nicht reagiert hätte: „Wir hätten Probleme gehabt“, berichtet der Sprecher von MAN. Nun müssen die Niederlassungen der Autobahn GmbH die neue Vorgabe aus der Zentrale umsetzen. Die Genehmigungen werden aber automatisiert erteilt. Eine Niederlassung meldete bereits, sie sei über die neue Direktive nicht informiert worden.

Die Systeme müssten angepasst und getestet werden, so etwas benötige Zeit, hieß es in einer Niederlassung der Autobahn GmbH. Die Umstellung dauere vermutlich bis Oktober. „Wir haben immer wieder den Eindruck, dass aufseiten der Verwaltung der Eindruck vorherrscht, die Transportprobleme seien unser Privatvergnügen und hätten keinerlei Auswirkungen auf den für die Wirtschaft notwendigen Verkehrsfluss“, klagte hingegen Helmut Schgeiner, Geschäftsführer der Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten.

Unabhängig von den fünf Zentimetern ist die Lage für die Transporteure schwer. So verlange die Autobahn GmbH neuerdings, dass jeder Transport von sechs bis acht Fahrzeugen begleitet werden muss und nicht wie bisher von maximal zwei, berichten Transporteure. Der Sprecher der Autobahn erklärte, es würden allenfalls vier Fahrzeuge verlangt.

Auch erteilt die Autobahn angesichts der maroden Brücken kaum noch Dauergenehmigungen für regelmäßige Fahrten, wie Transporteure berichten. „Irgendwo gibt es immer eine Brücke, die nicht befahren werden kann, auch wenn das Fahrzeug weniger als 60 Tonnen wiegt.“ Bei der Autobahn heißt es, die „Ablastung“ von Brücken sei eine „Vorsichtsmaßnahme“. Bundesweit müssen inzwischen 13.000 Brücken saniert werden, 4000 davon dringend.

Also müssen die Transporteure aufwendige Umwege fahren und immer wieder neue Anträge stellen – und

**Autobahn A4:** Die Autobahngesellschaft will sich dennoch bemühen, der Transportwirtschaft zu helfen.

dafür bezahlen. Die Autobahngesellschaft will sich dennoch bemühen, der Transportwirtschaft zu helfen. Weil es so lange dauert, bis das System künftig Transporte mit einer Höhe von 4,30 Metern wieder genehmigt, wollen einzelne Niederlassungen zumindest Einzelgenehmigungen aussprechen.

Gültigkeit: sechs Monate. Wenn alles rund läuft, soll auch alles besser

werden: „Im Zuge der Übernahme der Aufgaben von den früher zuständigen Bundesländern führt die Autobahn GmbH ein weitgehend automatisiertes, einheitliches Verfahren zur Antragsprüfung ein“, erklärte ein Sprecher der Zentrale. „Dadurch sollen Planbarkeit und Verfahrenstransparenz für die Transportunternehmen erhöht werden.“

Anzeige

„Meine Mitstreiter für Pressefreiheit.“  
Hainain Kazim, Journalist und Autor

Unabhängig.  
Unverzichtbar.  
Unverwechselbar.

Deutschlandfunk  
Deutschlandfunk Kultur  
Deutschlandfunk Nova