

Verehrte Leserinnen und Leser,

diese Ausgabe des KRANMAGAZINs ist für das KM-Team etwas Besonderes: die 150. Ausgabe und gleichzeitig das 25-jährige Bestehen des KM-Verlages. Vor 25 Jahren diskutierte ich in einem kleinen Kreis, ob wir zu unseren bisherigen Aktivitäten rund um den Mobilkran auch noch eine Fachzeitschrift herausgeben sollten. Unser damaliger Prokurist Harro Buschmeyer, der Verleger einer Regionalzeitschrift und Drucker Wolfgang Bassenauer, der Baumaschinen-Redakteur Oliver Bachmann und meine Wenigkeit kamen zum Entschluss, dass die Kranbranche auch eine eigene Fachzeitschrift und ein Sprachrohr braucht! Das KRANMAGAZIN wurde damit geboren und die Nr. 1, die Herr Dr. Rudolf Saller mit seinen Gedanken zur 150. Ausgabe in diesem Magazin auf Seite 64-65 beschreibt, erschien im 2. Quartal 1997.

Die Idee für die erste Deutsche Fachzeitschrift für Krane wurde auch von den damals noch zahlreicheren Kranherstellern und Zulieferindustrie begrüßt und unterstützt. Hierfür möchten wir uns herzlich bedanken. Bedanken möchten wir uns auch bei den im Laufe der Jahre hinzugekommenen zahlreichen Abonnenten, die es mit unseren Werbepartnern ermöglichen, eine solch hochwertige Fachzeitschrift mit einem kompetenten Redaktionsteam herauszugeben. Es war uns in den zurückliegenden Jahren eine Ehre und eine besondere Freude, Sie, liebe Leser mit den neuesten Informationen aus der Kranbranche zu versorgen.

Dazu kam dann auch noch die Herausgabe von Fachbüchern: Das große Buch der Fahrzeugkrane Band I von Rudolf Becker, das auch ins Englische und ins Russische übersetzt wurde und der Band 2 von Rudolf Saller wurden schnell zu technischen und juristischen Nachschlagewerken in den Fachbibliotheken, „50 Jahre Demag Krane“, „Giganten der Arbeit“ über Krane, die in der damaligen DDR gebaut wurden und zahlreiche Fachpublikationen erschienen in diesen Jahren. Zuletzt „Best of Dr. Crane“ und ein Bildband über Magirus LKW. Die letzten 25 Jahre waren für die Branche ein stetiges Auf- und Ab, Wiedervereinigung, 9.11., die Finanzkrise 2008 und jüngst die enormen Preiserhöhungen und Lieferzeiten und aktuell das Genehmigungschaos hat die Branche „durchgerüttelt“. Wer mit dem Kranvirus infiziert ist, hält das gerne aus und ist auch immer wieder fasziniert von den Innovationen der Hersteller und Betreiber. Auch uns hat es viel Spaß gemacht. Wir versprechen Ihnen, dass wir weiterhin alles daran setzen, Sie mit Informationen rund um die Kranbranche und natürlich auch mit unserem SCHWERTRANSPORTMAGAZIN über die außergewöhnlichen Schwertransporte zu versorgen. Wir freuen uns deshalb auch über jeden neuen Abonnenten. Empfehlen Sie unsere Magazine weiter! Unsere Branche braucht ein Sprachrohr und auch eine bessere Lobby.

Das Genehmigungschaos für die GST-Genehmigungen ist ein praktisches Beispiel wie realitätsfremde Behörden die Arbeit der Krandienstleister

und Schwerlasttransporteure blockieren. Wir haben in den letzten Ausgaben mehrfach darüber berichtet und auch selbst den Verkehrsminister, seinen Staatssekretär angeschrieben und die unbefriedigenden Informationen an die Politik und Pressekollegen weitergegeben, um endlich wieder normale Verhältnisse für die Genehmigungsverfahren herzustellen, quasi den Zustand vor Übernahme der Verfahren durch die neue Autobahn GmbH 2021. Inzwischen hat sich auch eine „Verbändeinitiative GST“ aus 31 Verbänden und Organisationen der deutschen Wirtschaft und Transportbranche gebildet, die den Ministern Wessing und Habeck bereits einen Forderungskatalog vor Kurzem überreicht haben. Eine gute und hoffentlich eine erfolgreiche Aktion.

Uns ist aber bei allen Aktivitäten der Verbände und auch in den Medien aufgefallen, dass hier regelmäßig im Wesentlichen die Behinderung der Schwertransporte Erwähnung findet. Die Problematik der eingeschränkten Fahrtgenehmigungen, früher flächendeckende Dauergenehmigungen über drei Jahre, heute nur Streckenbezogenen Genehmigungen für den 4-10fachen Preis (!!), für die Autokrane, die oft sogar als „Taxi-Krane“ unterwegs sind, wird kaum erwähnt. Dabei ist gerade dieser Punkt kritisch und die jetzige Situation ist faktisch fast ein Berufsverbot für Autokrane. 8-12 Wochen Bearbeitungszeit für eine Fahrtgenehmigung ist einfach untragbar. Die Politik hat offensichtlich noch nicht begriffen, dass ohne Kran und ohne Schwertransport die Wirtschaft, die Energiewende, die Sanierung unserer Infrastruktur und die Bauwirtschaft nicht funktioniert. Wir müssen uns wehren! Schreiben Sie an Ihren Landtags- oder Bundestagabgeordneten oder Verband. Wir werden Sie wie gewohnt auf dem Laufenden halten, mehr dazu ab Seite 54 in diesem Magazin.

Vielen Dank nochmals für Ihre Treue und Unterstützung in den vergangenen 25 Jahren!

Herzlichst Ihr

René Hellmich, Anke Steffens und das gesamte Verlagsteam



René Hellmich



Anke Steffens

Krane in diesem Heft

Liebherr 81K.1S. 52,53	Liebherr LTM 1650-8.1 S. 40 - 43	Manitowoc Grove GMK 5250 XL-1S. 18	Tadano AC 4.080-1S. 10
Liebherr 172 EC-B8 S. 48, 59,50	Liebherr LTM 1650-8.1 (Modell) ...S. 76, 77	Manitowoc Grove GMK 6300 L-1S. 19	Tadano AC 3.055-1S. 10
Liebherr LR 11000 S. 28, 29	Liebherr LTR 1220S. 36, 37, 42, 43	Manitowoc Grove GMK 6400-1S. 15, 18	Tadano AC 4.070-2S. 11
Liebherr LR 12500-1.0S. 6	Liebherr MK 88-4.1S. 6	Manitowoc Grove GRT 8120S. 14	Tadano AC 4.080-1S. 22, 23
Liebherr LR 1700-1.0WS. 24, 25	Liebherr MK 140S. 6	Manitowoc Potain MDT 269S. 51	Tadano AC 6.300-1S. 22, 23
Liebherr LTM1120-4.1 (Modell)S. 72, 73	Manitowoc Grove GMK 3050 S. 44, 45	Manitowoc Potain MDT 809S. 74	Tadano ATF 60S. 30, 31
Liebherr LTM 1220 S. 48, 49	Manitowoc Grove GMK 5120 LS. 16	Mammoet SK 6000S. 26, 27	Tadano HK 4.050-1S. 12
Liebherr LTM 1300-6.3S. 7, 34, 35	Manitowoc Grove GMK 5150 XLS. 16, 17	Mammoet SLB 1100 S. 38, 39	Tadano HK 4.070-1S. 12
Liebherr LTM 1450-8.1S. 8	Manitowoc Grove GMK 5250 L-1S. 17	Tadano AC 3.045-1 CityS. 8	

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 Industiewirtschaft 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

Neue Verbändeinitiative fordert verbesserte Bedingungen für Großraum- und Schwertransporte

Derzeit haben sich 31 Verbände und Organisationen der deutschen Wirtschaft und Transportbranche in der Verbändeinitiative Großraum- und Schwertransporte (VI GST) zusammengeschlossen, um Verbesserungen bei Großraum- und Schwertransporten (GST) zu bewirken.

Großraum- und Schwertransporte sind unter anderem elementare Voraussetzung für die Durchführung von Infrastrukturprojekten der Wirtschaft wie auch der öffentlichen Hand. Die Projektabläufe von Großprojekten sind immer wieder individuell und erfordern lange Planungs- und Vorbereitungszeiten. Der fortschreitende Verschleiß der Verkehrsinfrastruktur zeigt sich aktuell überdeutlich durch die Vielzahl maroder Brücken in Deutschland. Dies führt zu erheblichen Erschwernissen bei der Suche nach möglichen Transportrouten.

Erschwerend kommt hinzu, dass das Antrags- und Genehmigungsverfahren, das für GST auf der Straße zu durchlaufen ist, immer mehr unter langwierigen Verwaltungsabläufen leidet. Die Bearbeitungszeiten bei den Behörden nehmen derzeit Wochen bis Monate in Anspruch. Festgelegte Projektabläufe geraten dadurch aus den Fugen und verursachen Verzögerungen und Kostensteigerungen. Nationale Strategien, wie die Energiewende, stehen auf der Kippe, wenn z.B. Windenergieanlagen wegen Transportproblemen nicht wie vorgesehen errichtet werden können.

Für die verladende Wirtschaft und Transportbranche ist der aktuelle Zustand nicht mehr hinnehmbar. Die VI GST tritt darum als gemeinsame Plattform der verladenden Wirtschaft und der Transportbranche auf. Ziel ist die deutliche Forderung an die Politik, GST nicht unnötig zu behindern und die vorhandenen Spielräume zur Entbürokratisierung zu nutzen, um dringende Erleichterungen zu ermöglichen.

Ihre Forderungen und Ziele hat die VI GST im nachfolgenden Positionspapier zusammengefasst, das Herrn Dr. Volker Wissing, Bundesminister für Digitales und Verkehr und Herrn



Dr. Robert Habeck, Bundesminister für Wirtschaft und Klimaschutz, Anfang Juni übergeben wurde. Diese lauten komprimiert wie folgt:

- Zweckdienliche Regelungen für GST schaffen
- Antrags- und Genehmigungsverfahren beschleunigen und optimieren
- VEMAGS neu denken – Einführung eines Geoinformationssystem für GST
- Einheitliche und kalkulierbare Gebühren
- Verkehrsinfrastruktur erhalten, ausbauen und effektiver nutzen
- Fachkräftemangel entgegenwirken
- Anhebung der Anhörfreigrenze auf Transporte bis 44 t Gesamtmasse
- Stärken der Verkehrsträger bestmöglich nutzen
- Zeitnah Synergien heben durch Einbeziehung der Wirtschaft

**Ansprechpartner Steuerungsgruppe
Verbändeinitiative Großraum- und
Schwertransporte (VI GST):**

Marvin-Uwe Marek
bauforumstahl e.V.
mma@bauforumstahl.de

Uta Maria Pfeiffer
Bundesverband der Deutschen
Industrie e.V. (BDI)
u.pfeiffer@bdi.eu

Dirk Siewert
Hauptverband der
Deutschen Bauindustrie e.V.
dirk.siewert@bauindustrie.de

Helmut Schgeiner
Bundesverband Schwertransporte und
Kranarbeiten (BSK) e.V.
schgeiner@bsk-ffm.de

Peter Guttenberger
VDBUM Verband der Baubranche,
Umwelt- und Maschinentechnik e.V.
peter.guttenberger@vdbum.de

Die Verbändeinitiative Großraum- und Schwertransporte (VI GST) ist eingetragen im Lobbyregister unter R005912 und wird unterstützt durch:



BAU INDUSTRIE



BAU INDUSTRIE
Hessen-Thüringen

bbs die baustoffindustrie
Bundesverband Baustoffe – Steine und Erden e.V.
German Building Materials Association

DSTV
Deutscher Stahlbau-Verband

BDI
Bundesverband der Deutschen Industrie e.V.

BDS
Bundesverband Deutscher Stahlhandel



BGL Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.

BIV
BAUSTOFFE
STEINE UND ERDEN

VDA | Verband der Automobilindustrie



Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e.V.



Der Mittelstand.
BVMW e.V. Bundesverband

BWE
Bundesverband WindEnergie

VSH Verband Straßengüterverkehr und Logistik Hamburg e.V. (VSH)

BWVL
Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik e.V.

DEUTSCHE BETONBAUTEILE

WVMETALLE

DIHK Deutsche Industrie- und Handelskammer



Uns Verbindet Logistik
UNTERNEHMENSVERBAND LOGISTIK
Schleswig-Holstein e.V.

VDBUM Verband der Baubranche, Umwelt- und Maschinentechnik e.V.



VEREINIGUNG DER HESSISCHEN UNTERNEHMERVERBÄNDE

Wirtschaftsverband Stahl- und Metallverarbeitung e.V.

Verband Verkehrswirtschaft und Logistik Nordrhein-Westfalen e.V.
VWL NRW

75 JAHRE ZDS
Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V.

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 Erlaubnisunterlagen 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.

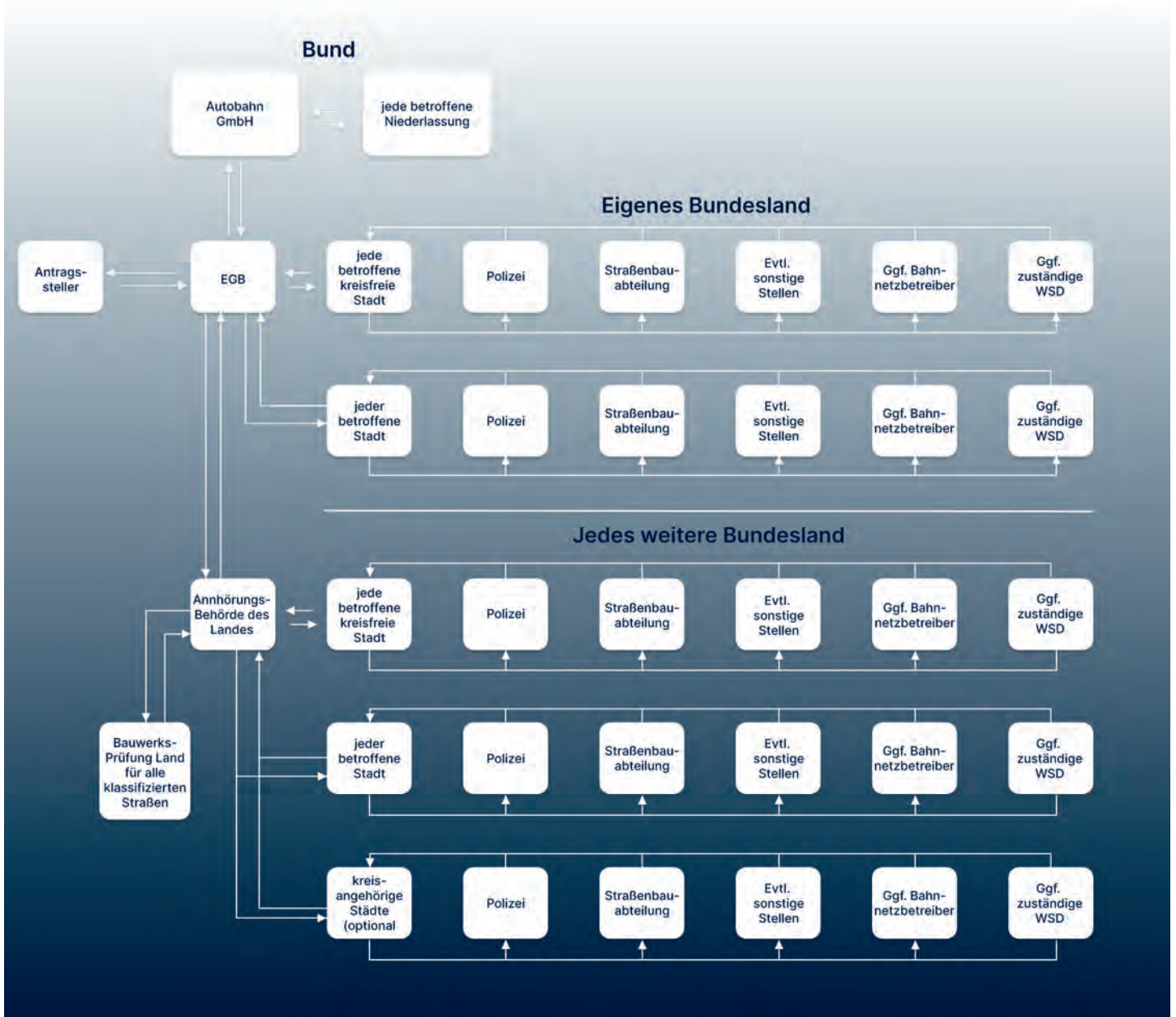
Tatsächlich gibt es zwar keinen Antragsstopp, allerdings einen Antragsrückstau in ganz erheblichem Ausmaß, der die ganze Schwerlastlogistik in Deutschland und damit die dahinterstehende Bauwirtschaft, Energiewirtschaft, insbesondere Windenergie, den gesamten Anlagen- und Maschinenbau etc. ausbremst und 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 Erlaubnisunterlagen 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.

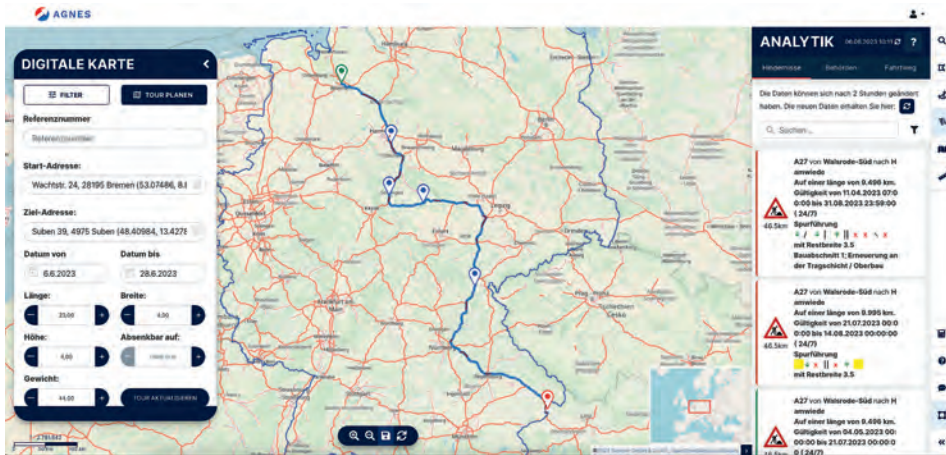
Am 23.03.2023 rügte der Bundesrechnungshof Pläne der Gesellschafter, die Satzung der AdB zu ändern. Die von Finanz- und Verkehrsministerium geplante Änderung des Gesellschaftsvertrags der bundeseigenen Autobahn GmbH stößt auf heftige Kritik (vgl. www.spiegel.de › Wirtschaft)

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 Schwertransportunternehmen 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



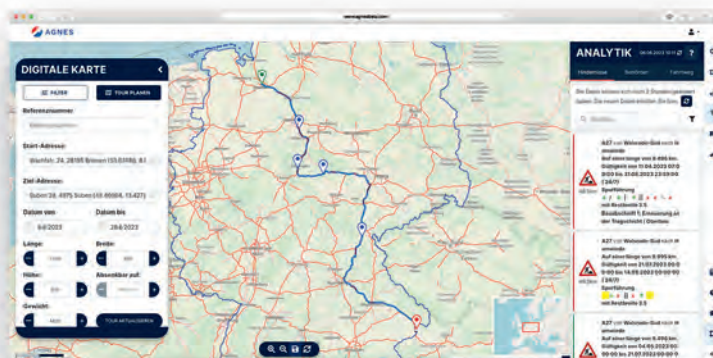
AGNES ist ein Geo-Informationsportal, eine Online-Plattform, die geografische Informationen und Daten bereitstellt. Sie ist eine bundesweite digitale GST-Karte für den Zugriff auf räumliche Daten und geografische Informationen, die von verschiedenen Quellen erfasst werden.

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-Scanfahrungen 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.



www.agnesbeta.com

