

Der Wirtschaftsrat Deutschland setzt sich für den Bürokratieabbau ein

„Ob es um die Sanierung von in die Jahre gekommenen Brücken oder anderen maroden, für die Infrastruktur aber wichtigen Bauwerken geht, um die Errichtung von Wohngebäuden oder auch um die Installation von Windkraftanlagen – in allen Fällen sind mobile Kräne und Schwertransporter unverzichtbar“, so René Hellmich, Geschäftsführer Hellmich Kranservice GmbH und Mitglied der Landesfachkommission Mittelstandspolitik. Die teuren und zunehmend zeitaufwendigen, bürokratischen Auflagen seien eine Zumutung für die überwiegend mittelständisch strukturierte Branche aus Kranbetreibern und Schwerlast-Expeditionen, die allein im Rhein-Main-Gebiet rund 1000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt.

Hintergrund für den Unmut in der Branche, die von „katastrophalen Auswirkungen“ spricht, ist die Änderung der Transportgenehmigungen, die mit der Verabschiedung zur neuen Verwaltungsvorschrift in Kraft trat. Bis zu diesem Zeitpunkt gab es flächendeckende

Dauergenehmigungen für 5-Achs-Autokranen bis 60 Tonnen für das jeweilige Bundesland. Für Autokranen bis 72 Tonnen galten die Genehmigungen der Landkreise.

Kostensteigerungen von bis zu 400 Prozent

Seit 2018 werden nur noch Streckengenehmigungen erteilt, wobei sich die sogenannte „letzte Meile“ bis zur Endbaustelle als besonders problematisch erweist. Hierzu sind nämlich Anschlussgenehmigungen erforderlich, auf die das Unternehmen schon mal 6 bis 10 Wochen warten muss. Das sei in der Praxis nicht realisierbar, kritisiert der Wirtschaftsrat. Baustellen würden heute wochenweise geplant und nicht Monate im Voraus. Neben der langen Bearbeitungszeit steigen die Kosten nach Angaben von Unternehmen der Branche

immens. Sie sprechen von Kostenerhöhungen von bis zu 400 Prozent.

Neben dem hohen Kosten- und Zeitaufwand führt die neue Verwaltungsvorschrift der Transportgenehmigungen auch zu recht grotesken Regelungen. So erlischt zum Beispiel eine erteilte Transportgenehmigung sogar, wenn das Fahrzeug weniger Gewicht als angegeben aufweist, also wenn es zum Beispiel entladen wurde oder der Kraftstofftank leer ist. In diesem Fall muss zugetankt oder zusätzliches Transportgut geladen werden, um das genehmigte Gewicht wieder herzustellen.

Der Wirtschaftsrat Hessen spricht sich deshalb für eine Rückkehr zu den bewährten flächendeckenden Dauergenehmigungen aus. Das sei nicht zuletzt notwendig, um die für die Infrastruktursanierung erforderlichen Dienstleistungen zu vertretbaren Kosten und möglichst geringem bürokratischem Aufwand sicherzustellen.

Frankfurt/Main, 21. Januar 2022



Auch die LKW Krane benötigen eine Fahrtgenehmigung, obwohl sie keineswegs den Verkehr behindern.