

Situation im Bereich Großraum- und Schwertransporte (GST) und Autokrane durch die AdB

Der KM Verlag schreibt einen offenen Brief an Dr. Volker Wissing, Bundesminister für Digitales und Verkehr und seinen Staatssekretär Oliver Luksic.

Bereits 2012 erstellte die Universität Siegen, Herr Prof. Dr.-Ing. Jürgen Steinbrecher und Dipl. Ing. Torsten Schubert, im Auftrag der IHK-Siegen ein Gutachten über die Situation der Infrastruktur für Schwertransporte und stellte fest, dass die Branche „mit ihren ca. 600 Unternehmen und ca. 20.000 Beschäftigten einen Jahresumsatz von 1,5 Mrd. € erwirtschaftet hat.“ – 10 Jahre später dürften sich Umsatz und Beschäftigtenzahl verdoppelt haben.

Die Studie und die Autoren weisen darauf hin, dass Schwertransporte und Kranarbeiten **„bestimmte wirtschaftliche Aktivitäten und Wertschöpfungen überhaupt erst möglich machen und allein durch das Schwergut-handling ein Umsatz von über 150 Mrd. € in Deutschland ermöglicht“** (Stand 2012) Auch der Ausbau erneuerbarer Energien und die Verbesserung bzw. Ertüchtigung unserer maroden Infrastruktur hängt von der Leistung dieser Branche ab. Der Slogan des BSK „ohne uns geht nix“ trifft somit voll zu und ist keine Übertreibung!

Bis 2020 wurden die erforderlichen Transportgenehmigungen von den zuständigen Verkehrsämtern der Landkreise erteilt und waren Ländersache, auch auf den Bundesautobahnen. Für Autokrane waren flächendeckende Fahrgenehmigungen für eine Dauer bis zu 3 Jahren und bis zu 72 t GG möglich.

Das hat sich seit dem Start der bundeseigenen Autobahn GmbH des Bundes (AdB) ab dem 1.1.2021 geändert. Das bundeseigene Unternehmen übernahm Planung, Bau, Betrieb, Unterhaltung, Verwaltung und Finanzierung von rd. 13.000 km Autobahn, für die bisher die Länder zuständig waren. Und damit muss die AdB auch bei jedem Genehmigungsverfahren für GST-Transport und Fahrgenehmigungen für Autokrane, das die Autobahn

einbezieht oder kreuzt angehört werden. Mit einer ohnehin veralteten Software VEMAGS, die jetzt schon nicht mehr die Praxis abbildet und mit neuen Mitarbeitern denen nachvollziehbar die Erfahrung zur Bearbeitung solcher Anträge zumeist fehlt.

Zu allem hat die AdB in der KW 39/2022 alle Dauererlaubnisse für übermäßige Straßenbenutzung auf ein Jahr gekürzt, auch die Genehmigungen, die noch 2-3 Jahre Laufzeit hatten. Zitat Dr. Saller in KM: „Seitdem herrscht Chaos in einem von Corona, Ukraine-Krise und Energiemangel gebeuteltem Lande“. Sowohl Dr. Saller als auch der BSK e.V., der Hauptverband der Bauindustrie e.V., der Deutsche Stahlbau-Verband, die Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e.V. (BVMB), der Deutsche Schautellerbund e.V., die IHK Hamburg und zahlreiche Landratsämter und viele Fachzeitschriften haben immer wieder Reformen angemahnt und das Vorgehen der AdB als inakzeptabel bezeichnet.

Die AdB sieht sich jedoch als Erfüllungsgelhilfen ihres Eigentümers – dem Bund – und weist darauf hin, dass sie nur die Weisungen ihres „Eigentümers“ umsetzt und sieht nach eigenen Angaben nur geringen Handlungsspielraum für einige Modifikationen, aber keineswegs für grundlegende Veränderungen des Systems, die wieder zu Verhältnissen wie vor der Übernahme der AdB führen könnten. Letztendlich ist die AdB der „Erfüllungsgelhilfe“ der Anweisungen des Bundes und nur der politische Wille bzw. Anweisungen des Gesellschafters der AdB könnte nach unserer Erkenntnis eine Richtungsänderung bewirken.

Dies hat der Hauptverband der Bauindustrie und die o.g. Verbände auch erkannt und bereits im Oktober 2022 Briefe an unseren Verkehrsminister geschrieben. Leider erfolgte bisher keine nennenswerte Reaktion, auch

nicht auf die zahlreichen Berichte in Fachzeitschriften, dem Handelsblatt, der DVZ, der Verkehrsrundschau und auch in unseren Magazinen!

Dieser Zustand „Bürokratie-Chaos der Autobahn GmbH“ (Handelsblatt 28.09.2002/ KRAMAGAZIN Nr. 146/2022) kann nicht länger hingenommen werden und stellt faktisch ein Berufsverbot für eine ganze Branche dar, das letztendlich unser Land lahmlegt und ruiniert.

Auf Wunsch unserer zahlreichen davon betroffenen Leser und auch aufgrund unserer eigenen Erfahrungen in unserem Schwesterbetrieb, haben wir uns deshalb ebenfalls entschlossen einen Brief an unseren Bundesminister für Digitales und Verkehr Herrn Dr. Volker Wissing und seinem Staatssekretär Oliver Luksic zu schreiben und nochmals auf die chaotischen Zustände bei den Genehmigungsverfahren für GST-Transporte und Autokrane hinzuweisen, bevor noch mehr mittelständische Betriebe in dieser Branche aufgeben müssen und bald gar nichts mehr geht.

Zur Unterstützung unserer Forderungen werden wir Anfang 2023 eine professionelle Werbe- und Informationskampagne zusammen mit dem Wirtschaftsrat Deutschland starten und die Öffentlichkeit in großem Umfang über die Missstände mithilfe unseres Redaktionsnetzwerkes von mehr als 80 Chefredakteuren, namhaften Zeitschriften und TV-Interviews in diversen Medien informieren. Eine Unterschriften-Sammlung zu unserem Forderungskatalog ist ebenfalls vorgesehen.

Sie können die Aktionen gerne unterstützen, schreiben Sie uns per Mail an Chaos@kmverlag.de. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht und natürlich auch gerne über Sponsoren für diese Aktion.

KM Verlags GmbH · Eichendorffstr. 47 · D-64347 Griesheim

Herrn Bundesminister
Dr. Volker Wissing, MdB
Bundesminister für Digitales und Verkehr
Invalidenstr. 44
10115 Berlin

Per E-Mail min@bmdv.bund.de und
cc [Staatssekretär Oliver.Luksic@bundestag.de](mailto:Staatssekretär.Oliver.Luksic@bundestag.de)

Ihr Zeichen, ihre Nachricht vom

Unser Zeichen, unsere Nachricht vom
Offener Brief

Datum
Griesheim,
8. Dezember 2022

○ **Herausgeber**

René Hellmich
Telefon +49 (0) 61 55 / 82 30 31
Mobil +49 (0) 171 / 220 84 11
E-Mail hellmich@kmverlag.de
Eichendorffstr. 47
D-64347 Griesheim

○ **Leserbetreuung / Abo-Service**

Nicole Petri
Montag - Donnerstag 10-16 Uhr
Freitag 8-12 Uhr
Telefon +49 (0) 61 58 / 18 84-290
E-Mail petri@kmverlag.de
Am Schwarzbach 2
D-64560 Riedstadt-Erfelden

www.kmverlag.de

Situation im Bereich Großraum- und Schwertransporte (GST) und Autokrane

Sehr geehrter Herr Bundesminister,

wir, die Herausgeber der Fachzeitschriften KRANMAGAZIN und SCHWERTRANSPORTMAGAZIN, sehen uns als Sprachrohr der Branche und sind die einzigen Fachmagazine, die nicht nur von Abonnenten gelesen werden, sondern auch bei allen gut sortierten Zeitschriftenhändlern, Flughäfen- und Bahnhöfen im Handel zu finden sind. Darüber hinaus sind wir über unsere Schwesterfirma als Krandienstleister auch direkt betroffen.

Wir greifen auch Themen auf, die in anderen Fachzeitschriften Tabu sind, wie z. B. die Probleme mit Behörden bzw. Genehmigungen, **wie wir sie ausführlich in den letzten beiden Ausgaben durch Aufsätze von Herrn Dr. Saller oder unserem Kollegen vom Handelsblatt geschildert haben.** In diesem Zusammenhang melden sich auch Marktteilnehmer mit ihren Problemen aus ganz Deutschland bei uns und bitten um Unterstützung und fragen z. T. auch konkret nach Lösungsmöglichkeiten der aktuellen Probleme bei uns nach.

Derzeit häufen sich bei uns Nachfragen und Beschwerden über die seit Kurzem an die Autobahn übertragenen Genehmigungsverfahren für die Großraum- und Schwertransport Genehmigungen (GST), die auch die Einsätze für Autokrane betreffen.

Der Bundesverband Schwertransport- und Kranarbeiten e.V. bemüht sich in dieser Angelegenheit bei der Autobahn GmbH des Bundes um eine Verbesserung der Situation. Der Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e.V. hat Ihnen am 24.10.2022 einen Brief übergeben, der Deutsche Stahlbauverband DSTV e.V. hat sich ebenfalls beschwert und auch der Deutsche Schaulstellerbund e.V. hat am 13.10.2022 Ihr Ministerium angeschrieben. Das Handelsblatt, die DVZ, die Verkehrs Rundschau und wir haben in den letzten Wochen und Monaten die unerträgliche Situation im Genehmigungsbereich geschildert und gefordert zu der früheren Genehmigungspraxis zurückzukehren. Leider hat sich in den letzten Monaten nichts bewegt!

Die Übertragung des Anhörungs- bzw. Genehmigungsverfahrens auf die Autobahn GmbH hat leider nicht die bereits seit Jahren angespannte Genehmigungsthematik verbessert und zu schnelleren, digitalen Abläufen geführt. Das Gegenteil ist der Fall: lange Bearbeitungszeiten, völlig überzogene und teilweise unerfüllbare Auflagen, Zurückziehen von bereits erteilten Genehmigungen, Auflagen, die zu lebensgefährlichen Situationen (Beispiel 3. Fahrspur!) führen können.

– Fortsetzung auf Seite 2 –

Sitz der Gesellschaft:
Griesheim, Deutschland

Geschäftsführer:
Dipl.-Betriebswirt
René Hellmich

HRB-Nr.:
8078, Amtsgericht Darmstadt

– Fortsetzung von Seite 1 –

Hier zur Verdeutlichung noch einige Beispiele:

- 48-to Autokran Auflage S4 (5 km/h über Brücke) auf 3. Fahrspur!!! **Gefährlich und völlig überzogen!**
- 3.FS bedeutet Fahrt auf 3. Fahrspur – Auf der Autobahn mit 5 km/h! **Was soll das?**
- Nachtfahrt für 48-to. GG Autokrane
- Beifahrer für 48-to. GG Autokrane
- 72-to GG. Autokran: 3 Jahre Dauergenehmigung – nun nicht mehr möglich, max. 3 Monate Gültigkeit = 12 zusätzliche Genehmigungen erforderlich.
- 42-to GG Autokran (Schnellläufer auf LKW Fahrgestell!!!) Umfahrung durch FFM und Butzbach um Dauergenehmigung auf BAB5 bis Niederaula zu erhalten.

Die Kosten sind durch die zeitliche Begrenzung von Dauergenehmigungen auf maximal ein Jahr seit Mai 2022 nochmal um 150 % gestiegen (**siehe E-Mail an Landrat Kreis GG**) „zeitliche Begrenzung“ z.B. **Kosten des Kraneinsatzes 1 Tag € 1.200, Auflagenkosten € 3.500,-!!!**

Das ist nur eine kleine Beispielliste der tatsächlichen Genehmigungsforderungen, die durchaus schon als Schikanen mit unrealisierbaren „Angst-Auflagen“ zu bezeichnen sind und **die faktisch für die Autokranbetreiber schon fast ein Berufsverbot bedeuten** und ungeheure Mehrkosten von bis zu 400 % verursachen und Begleitkosten, die ins Unermessliche gehen! Die Branche hat keine Zeit für langwierige Änderungen oder scheinbar minimale Veränderungen der jetzigen Situation. Die beiliegenden Schreiben und Presseartikel dokumentieren die Dringlichkeit der erforderlichen Rücknahme der Restriktionen!

Die Branche und Baubetriebe, insbesondere die Autokranbetreiber, sind auf kurzfristige und realisierbare Genehmigungen, insbesondere Dauergenehmigungen angewiesen. Der 4-Achser Autokran mit 48 to GG wird seit Jahren von allen Herstellern als sog. „Taxikran“ angepriesen und stellt fahr- und gewichtstechnisch schon lange kein Verkehrshindernis mehr dar und benötigt weder einen Beifahrer noch ist die reine Nachtfahrt zum Einsatzort sinnvoll, notwendig und schon gar nicht arbeitnehmerfreundlich. Selbst die bisher zuständigen Verkehrsämter haben dafür auch kein Verständnis mehr. Zusammenfassend kann man der neu geschaffenen Autobahn GmbH mit insgesamt schon 14.000 Mitarbeitern nur wünschen, dass sie sich schnell Fachwissen aneignet – wir liefern dazu gerne die Fachliteratur –, die Genehmigungen wieder realitätsnah erteilt und nicht weiter alles als Auflagen ankreuzt, was der Vordruck hergibt und überhaupt nicht notwendig ist. Das ist Bürokratieaufbau!

Wir müssen dringend und sofort zu der Genehmigungssituation zurückkehren, wie sie vorher bestand, flächendeckende Dauergenehmigungen inbegriffen! Zur Erinnerung: der Unternehmer unterschreibt, dass er für alle Schäden haftet und die Strecke selbst zu erkunden hat!

Wir denken auch, dass man zwischen GST-Transporten und Autokran-Genehmigungen unterscheiden müsste, da Autokrane im Gegensatz zum Schwertransport, immer mit gleichen Gewichten, Achslasten und Abmessungen unterwegs sind und damit eigentlich genehmigungstechnisch der Idealfall sind! Übrigens – zwei hintereinanderfahrende LKW-Sattelzüge mit 38-44 to GG sind schwerer als ein Autokran mit 60 bzw. 72 to. GG mit einem BF 3 Begleiter, der völlig ausreichen würde!

Die Autobahn GmbH kann und darf deshalb nicht als unantastbar angesehen werden, wir müssen alle gemeinsam, Sie als Mandatsträger und politisch Verantwortlicher massiv Druck auf die Autobahn GmbH ausüben, damit die gravierenden Missstände umgehend abgestellt werden. Wir alle befürchten, dass sich ohne entsprechenden Druck und Forderung so schnell nichts ändern wird, da seitens der Autobahn GmbH wohl der Ernst der Lage – Herr Dr. Saller und die diversen Presseberichte haben dies ja bereits eindrücklich geschildert – nicht bewusst ist!

Wie der Slogan des BSK schon sagt „ohne uns geht nix“ – keine Brückensanierung, keine neuen Hinweisschilder auf der Autobahn, keine Verbesserung der Infrastruktur, kein Fertighaus, kein Bauen im Bestand, keine Energiewende usw. mehr funktioniert. Wenn wir mit den GST-Transporten und Autokranen nicht mehr da hinkommen, wo wir hinmüssen oder das Ganze unbezahlbar wird, dann stirbt nicht nur unsere Branche, sondern auch unsere Infrastruktur. Und bitte nicht vergessen: Wer will einen Betrieb weiterführen, der nur noch schikaniert wird?

Für den Gesamtüberblick der Situation haben wir einige Unterlagen, Artikel und Verbandsschreiben beigelegt. Einen Forderungs- und Lösungskatalog für Mobilkrane zur Vereinfachung des Genehmigungsverfahrens haben wir ebenfalls beigelegt.

Gerne erwarten wir Ihre Stellungnahme und Ihre Nachricht wie Sie das künstlich durch die Autobahn GmbH des Bundes herbeigeführte Genehmigungsproblem und den immensen Bürokratie-Aufbau zeitnah beseitigen wollen. Die jetzige Situation gefährdet unseren Wirtschaftsstandort Deutschland massiv.

Ohne Autokrane und Schwertransporte können keine Infrastrukturverbesserungen oder Maßnahmen zur Energiewende durchgeführt werden!

Mit freundlichen Grüßen



René Ralf Hellmich

Dipl. Betriebswirt (VWA) – Sachverständiger für Autokrane –
Herausgeber Geschäftsführer/CEO – KM Verlag GmbH

Anlagen: Forderungs- und Lösungskatalog vom 4.12.2022
Div. Beiträge aus Fachzeitschriften, Handelsblatt, DVZ usw.

Forderungs- und Lösungskatalog für Mobilkrane (selbstfahrende Arbeitsmaschinen) und Zubehör

Hintergrund: Die Situation und Rahmenbedingungen bei der Erteilung von Ausnahmegenehmigungen für Mobilkrane hat sich seit September 2022 für die Kranbetreiber und die betroffenen Wirtschaftszweige zu einer nicht mehr akzeptabel Bürde verschlechtert.

Allen beteiligten Wirtschaftszweigen in Hessen ist am Schutz von Bauwerken insbesondere der Brückenbauwerken gelegen. Sie halten uns mobil, um die täglichen Aufgaben im Erhalt, Ausbau und Entwicklung unseres Landes zu erfüllen.

Seit September 2022 sehen wir uns Herausforderungen gegenüber, die wir nicht mehr bewältigen können und ein Handeln erfordern. Lange, nicht kalkulierbare Wartezeiten auf Erteilung von Fahrgenehmigungen, Ablehnungen, Auflagen, die objektiv nicht erfüllbar sind, machen unserer Berufsgruppe das Arbeiten absehbar unmöglich.

Der Wirtschaftsstandort Deutschland als exportabhängige Volkswirtschaft erfährt durch die Lähmung und Ausdünnung unserer Branche zusätzliche Standortnachteile, die drastische Auswirkungen haben werden. Ebenso werden Nachhaltigkeitsprojekt deutlich verzögert und erheblichen wirtschaftlichen Mehrkosten ausgesetzt.

Wir haben als betroffenes Unternehmen, stellvertretend für unsere Branche, einen Forderungs- und Lösungskatalog ausgearbeitet, der in Zusammenarbeit mit der Autobahn GmbH / West und allen beteiligten Behörden eine Verbesserung der Rahmenbedingungen hin zu praktikablen Arbeiten ermöglicht.

1: Vereinfachung des Genehmigungsverfahrens durch Herausnehmen der Krane (Selbstfahrende Arbeitsmaschinen) mit Zubehör aus dem GST-Antragsverfahren.

Krane und deren Zubehör-Fahrzeuge haben über ihre Nutzungsdauer hinweg immer die gleichen Abmessungen, Gewichte und Fahreigenschaften. Somit geht der Prüfungsaufwand bei Fahrgenehmigungen gen Null! Hier können auf Seiten der Behörden deutliche personelle Ressourcen eingespart werden und den komplexen GST-Anträgen zugeführt werden.

2: Bearbeitungszeiten

Die Bearbeitungszeiten müssen reduziert werden. Wartezeiten von 6-8 Wochen sind inakzeptabel. Bau- und Fertigstellungsverzögerungen sind die Folge. Kosten, die durch die Bürgerinnen und Bürger bzw. Verbraucher letztendlich getragen werden.

Denkbar wäre eine Antragsbearbeitungsvorgabe mit folgenden verbindlichen Bearbeitungszeiten:

Gesamtgewicht in t	Dauer innerhalb Hessen und Angrenzende LKR	Dauer bundesweit
Bis 60 t	Dauergenehmigung*	Max. 5 Werktage
Bis 72 t	Max. 24h	Max. 8 Werktage
Bis 84 t	Max. 3 Werktage	Max. 10 Werktage
Bis 108 t	Max. 5 Werktage	Max. 10 Werktage

*Dauergenehmigung flächendeckend, 3 Jahre gültig. AL Krane 12t, AL Zubehör LKW 10 t.

- Verbindliche Erreichbarkeit der Sachbearbeiter seitens der AdB GmbH und den Behörden, um schnell auf ad hoc Baustellen in der Streckenführung reagieren zu können.

3: Genehmigungen

- Entfall aller seit 1.9.2022 eingeführten Auflagen wie Nachtfahrt, Beifahrer und Verwaltungshelfer. Diese sind alleine durch den zusätzlichen Personalbedarf bei der Begleitung nicht umsetzbar.
- Ablehnungen von Genehmigungsanträgen sollten sofort (über VEMAGS) an den beantragenden Unternehmer mitgeteilt werden. Eine Verzögerung, insb. bei mehreren Bundesländern, ist nicht

akzeptabel und entspricht nicht den eigenen Erwartungen der AdB an sich selbst.

- Bei der Antragstellung sollten Fahrtwegs-Einschränkungen sofort angezeigt werden. Hierzu gibt es aktuelle Wissensdatenbanken wie z.B. AGNES durch die Fa. Sommer. Das spart Zeit und schont die Ressourcen aller Beteiligten.
- Genehmigungsaufgaben sind nicht mehr nachvollziehbar. Hier sehen wir widersprüchliche Auflagen beteiligter Bundesländer aber auch von Landkreisen/Kommunen. Weiter haben die Auflagen im o.g. Zeitraum deutlich zugenommen und sind unübersichtlich. Eine chronologische Aufstellung analog dem Fahrtweg würde zur Klarheit bei allen Beteiligten beitragen.
- Gesprächsrunde AdB, Verband und Unternehmer, um die Sinnhaftigkeit von Auflagen zu klären und Angstaufgaben zu vermeiden.

4: Gebührenordnung

- Mit der Umsetzung der neuen Gebührenordnung und dem Gebührenrechner wurde eine totale Intransparenz und Unplanbarkeit erreicht. Um eine Genehmigung zu verlängern, wird grundsätzlich „Hoher Aufwand“ ausgewählt, um den höchsten Kosten-Faktor zu erreichen. Dabei handelt es sich i.R. nur um „Copy and Paste“. Die Höhe und die Schwankungen der Gebührenordnung stehen nicht im Verhältnis zu den erbrachten Leistungen. Es wird für eine Genehmigungslaufzeit von einem Jahr eine höhere Gebühr als von der vorausgehenden Genehmigung, die 3 Jahre Gültigkeit hatte berechnet.
- Verzugszinsen bei verspäteten Genehmigungen in Form eine Gebührenreduzierung. Z.B. 10 % je Kalendertag.

Zusammenfassung:

Unser Rhein-Main-Gebiet kann als ein wirtschaftlicher Motor in der Bundesrepublik angesehen werden. Dazu kommt die recht zentrale Lage mit einer hervorragenden internationalen Anbindung. Faktoren, die einen Standort in der Region sowie das Wohnen attraktiv machen. Die marode Infrastruktur (Straße, Wasser, Schiene) sowie die ehrgeizigen Pläne unserer Volkswirtschaft hinsichtlich regenerativer Energien, Stromversorgung, Digitalisierung und Schaffung von Wohnraum führen keinesfalls zur Reduzierung von notwendigen Mobilkraneinsätzen. Dieser Bedarf bleibt.

Die aktuelle Genehmigungs- und vor allem die Auflagenpraxis wird dazu führen, dass

- der Ausbau von regenerativen Energien
 - der Ausbau oder Erneuerung von Infrastruktur
 - der Bau von Wohnraum
 - der Bau von Logistikzentren
- erhebliche Verzögerungen erfahren wird.

Es werden die Kosten für alle Projekte deutlich ansteigen:

Kraneinsatz	1 Tag =	1.200 EUR
Auflagenkosten		3.500 EUR, vorher 0,0 EUR

Bei der Betrachtung muss explizit auf alle anderen Kraneinsätze in der Industrie hingewiesen werden, die täglich benötigt werden.

Produktionsanlagen, Fertigprodukte, Werkzeuge sind alle von Fahrgenehmigungen und Auflagen abhängig. Eine Verschlechterung und Verteuerung ist ein weiterer Faktor der Unternehmen abwandern lässt.

Der Wirtschaftsstandort Deutschland ist in Gefahr!

Es ist Eile geboten. Eine schnelle Rückkehr zur Genehmigungspraxis „2017“, um im Dialog den Weg in eine praktikable Zukunft zu gestalten, die keinen auf der Strecke lässt.