



QUO VADIS Deutschland – irritierende Gemengelage



Dipl.-Ing. Wolfgang Draaf.

Um es bereits am Anfang zu sagen: Es sollen hier keine Institutionen oder Personen über einen Kamm geschoren werden. Es gibt – wie überall im Leben – gute und nicht so gute Beispiele. Leider häufen sich aus Sicht des Autors in letzter Zeit aber die negativen Erfahrungen.

Die gesamte Branche des Großraum- und Schwertransportes sowie der Autokranbetreiber hat 2010 unter enormen Druck gestanden, weil der unerwartet harte Winter in Januar, Februar und Dezember praktisch ein ganzes Quartal an Umsatzmöglichkeiten nahezu pulverisiert hat. Mit dem Ergebnis, dass Gespräche mit Banken in vielen Fällen erforderlich waren und sich diese angesichts der Schwierigkeiten in dem einen oder anderen Fall bedeckt hielten. Und dies in einem Dienstleistungsbereich, der durch extrem hohe Investitionsnotwendigkeiten gekennzeichnet ist, die gleichzeitig entsprechend hohe Kapitaldienste nach sich ziehen.

Von daher ist zu hinterfragen, ob der allseits propagierte wirtschaftliche Aufschwung auch in der Großraum- und Schwertransport- sowie der Fahrzeugkranbranche angekommen ist. Es mehrten sich die Zeichen, dass – wie in früheren Jahren bereits festzustellen – diese Branche einem wie auch immer zu beschreibenden Aufschwung hinterherhinkt.

Wenn man sich hierauf einstellt, wenn man sich hierauf einstellen kann, ist dies zunächst nicht schlimm, wenn, ja wenn die kapitalgebenden Institutionen dieses auch berücksichtigen und

einen längeren Atem an den Tag legen würden.

Aber es gibt auch noch andere Faktoren, die zu der Feststellung verführen, dass man hier eine irritierende Gemengelage antrifft. Und dies hat mit dem Genehmigungsverfahren und mit

Festzuhalten ist: Diese Branche unterwirft sich den allseits bekannten Verfahren unter Bejahung und Berücksichtigung des Allgemeininteresses. Aber es gibt Fehlentwicklungen, die nicht nur erst in den letzten Monaten festzustellen sind, die ein solches

dem sogenannten Durchschnittlichen Täglichen Verkehr (DTV) – festzulegen. Dies passiert aber in den wenigsten der dem Autor bekannten Fällen. Wieso zum Beispiel belegt man Fahrzeugkrane mit Fahrzeitbeschränkungen am Wochenende, wenn man klar weiß, dass diese Arbeitsmaschinen auch an Samstagen, manchmal auch an Sonntagen arbeiten müssen. Dies ist ein Berufsverbot und hat mit Fragen der Verkehrssicherheit oder mit Fragen der Leichtigkeit des Verkehrs gerade an diesen Tagen überhaupt nichts zu tun. Oder bei Großraum- und Schwertransporten: Warum unterstellt man in der Nacht von Freitag auf Samstag eine so große Verkehrsbelastung, dass diese Zeit für diese Transporte einfach ausgespart bleibt. Wir schreiben das Jahr 2011 und diese Vorschriften stammen allesamt aus den 80er Jahren oder früher. Es gibt eindeutige Fundstellen, so die „Vormerkungen zu den Fahrzeiten“ innerhalb der „RGST 1992“, die auf den Einzelfall abheben.

Die Bearbeitungszeiten von Anträgen haben entgegen der Entwicklung auf der Kommunikations- wie Technikseite stagniert. Einerseits dem Anstieg der Antragszahl geschuldet, aber Gründe sind auch in der zwingenden Notwendigkeit zu Personaleinsparungen bei der öffentlichen Hand zu sehen. Und bei Letzterem auch der Tatsache geschuldet, dass immer weniger Personal immer mehr an Aufgaben übertragen wird. Über die Sprechzeiten, die mittels Anrufbeantworter dem Nachfragenden übermittelt werden, lassen sich



Jetzt neu im Netz: Der überarbeitete BSK-Internetauftritt. Einfach mal anklicken <http://www.schwergut-deutschland.de>.

den Kontrolltätigkeiten der Polizei zu tun. Es kann festgestellt werden, dass die Behördenlandschaft und ihre handelnden Institutionen mittlerweile eine Art von Selbstzweck verfolgen und hierbei die Sicht auf das Gesamtwirken auf der Strecke bleibt. Und es fehlt auch das Gespür dafür, dass sich behördliches Handeln direkt auch auf die Möglichkeiten unternehmerischen Handelns auswirkt. Letzteres wohlgerne unter Berücksichtigung der Allgemeininteressen.

Unterwerfen vermehrt erschweren. Man nehme nur einmal die Fragen rund um die Fahrzeitbeschränkungen. Sieht man sich die gängigen Bescheide an, so sind diese oftmals mit allen zur Verfügung stehenden Einschränkungen versehen. Dies ist ein absolutes Unding, da hier unreflektiertes Verwaltungshandeln unterstellt werden kann. Fahrzeitbeschränkungen sind dem Einzelfall geschuldet und unter Berücksichtigung der tatsächlichen Verkehrsbelastungen –

Stilblütenkapitel füllen. Der Hausarzt ist besser zu erreichen, als die handelnden Personen im Genehmigungsverfahren.

Begründet wird dies mit der Fülle der telefonischen Nachfragen. Aber warum wird denn überhaupt nachgefragt? Die Unternehmen stehen unter Zeitdruck, und dies nicht, weil dem Antragsteller danach ist oder er von sich aus Fristen versäumt hat, sondern weil die Wirtschaft dies einfordert.

Sehr besorgniserregend sind die Schwierigkeiten im Zusammenhang mit der Aufnahmefähigkeit der Verkehrsinfrastruktur. Durch die sukzessive Einführung eines neuen „Referenzfahrzeuges“ beim Überholvorgang eines Schwertransportes oder Fahrzeugkrans auf einem Brückenbauwerk – dem Kombiverkehrsmodell mit 44 t zulässigem Gesamtgewicht – ist die Tragfähigkeit eingeschränkt. Dies führt im besten Fall zu vermehrten Brücken- oder Fahrplätzen, wenn es arg läuft zu Fahrverboten. Für die Fahrzeugkranbetreiber ist dies der Einstieg in eine neue Dimension der Kostenschraube: Es wird ein Begleitfahrzeug oder ein BF 3 gefordert. Will man es galanter ausdrücken: ein neues Zeitalter hat begonnen, in dem Fahrzeugkrane, 3-achsiger oder 4-achsiger, nicht mehr ohne diese Begleitungen aufgrund von Brückenaufhängen auskommen. Und für den Schwertransport ist anzumerken, dass große Umwege

künftig zum Repertoire genauso gehören werden wie die Tatsache, dass altbekannte Strecken nicht mehr zur Verfügung stehen.

Und hier muss spätestens die Frage nach dem Wirtschaftsstandort Deutschland gestellt werden. Sieht man sich die historisch gewachsenen Standorte der deutschen Industrie und gerade der Großanlagenbauindustrie an, so liegen diese oft weder an Binnenwasserstraßen noch an gut ausgebauten und tragfähigen Verkehrswegen. Mit der Konsequenz, dass die Transportnebenkosten extrem steigen, dass externe Statikkosten entstehen oder dass Brückenüberwachungsforderungen bei Überfahrten entstehen können. Auf diesem Gebiet ist es definitiv an der Zeit, dass sich die jeweils regional beteiligten Parteien an einen Tisch setzen und diese Schwierigkeiten beleuchten. Es ist aber auch an der Zeit, dass die Straßenbauverwaltungen zu Gesprächen bereitstehen, wie man im Sinne der deutschen Volkswirtschaft Mittel und Wege aus diesem Dilemma findet. Denn eines ist klar: Die physikalischen Gegebenheiten kann man nicht negieren, aber man kann auch nicht so tun, als wäre dies ein gottgegebenes Verhinderungspotenzial.

Und wenn dann endlich der Genehmigungsbescheid beim Antragsteller eingetroffen ist, möchte man den Transport auch abwickeln. Doch bei der Abwick-



Gesprächsbedarf beim Transport eines „Kokskuchenführungswagen“: Frachtführer (li.) und den Behördenvertretern von Kreisverwaltung und Polizei.

lung dieser Art von Transporten – hier sind auch Kranverbringungen samt Zubehör gemeint – hat man hier und da ein Abwicklungsproblem, wenn die Polizei oder polizeiliches Handeln unabwendbar ist. Die Zunahme der Beanstandungen, wenn es sich um tatsächliche technische wie genehmigungstechnische Dinge handelt, steht außen vor. Dem ist nur durch penibles Handeln unter möglichst weitgehender Beachtung der Vorschriften zu begegnen. Aber wenn es darum geht, Willensbekundungen von der ausstellenden Straßenverkehrsbehörde bei Änderungen von der Polizei zu monieren und Transporte/Fahrzeugkrane deswegen an der Weiterfahrt zu hindern, dann fehlt hierfür jedes Verständnis. Oder die Praxis bei der achsweisen Verwiegung ohne jedweden Anfangstatverdacht. Hier spricht die StVZO ganz eindeutig ein Verbot eines solchen Handelns aus. Auch Fragen hinsichtlich der zeitlichen Abstimmung von Abfahrtskontrollen oder Übernahmekontrollen ohne Berücksichtigung von Lenk- und Ruhezeiten, die zu späteren Verwerfungen führen können, sind mehr als ärgerlich.

Nimmt man die allgemeingültigen Schwerpunkte polizeilichen Handelns heran, so hat die Verkehrspolizei eigentlich die Aufgabe, schwere Unfälle und Verkehrstote im Zusammenhang mit Geschwindigkeit, Alkohol und Drogen zu verhindern. Der Großraum- und Schwertransport ist als

ein solch komplizierter Vorgang im Verkehrsgeschehen nicht als Verkehrsgefährdung anzusehen. Dies belegen die allgemein zugänglichen Daten. Daher sollten sich die Kontrollen beziehungsweise der Umgang mit diesen Transporten/Kranverbringungen auch im Rahmen der Ermessensentscheidung durch die Polizei abwickeln lassen. Und wenn der Polizei – was bei den Spezialisten zu unterstellen ist – Kenntnisse über extreme Schwierigkeiten im Genehmigungsverfahren vorliegen, dann kann man eigentlich nicht hergehen und die Tatsache, dass nachweislich frühzeitig gestellte Anträge durch zu langsames Verwaltungshandeln nicht zu einem positiven Bescheid geführt haben, bei der Bewertung eines Vorganges durch die Polizei einfach negiert wird. Zumal dann, wenn auf Basis eines abgelaufenen Bescheides unter Einhaltung der Auflagen verfahren wird. Aber dies ist ein Wunschtraum, dem das OWiG entgegensteht.

Die irritierende Gemengelage wird auch dadurch nicht kleiner, dass das seit einiger Zeit im Verfahren implantierte E-Government „VEMAGS“ eingeführt beziehungsweise unter Echtbedingungen getestet wird. Dies sei abschließend festgehalten: guter Ansatz, schlechte Umsetzung und fehlende Nachhaltigkeit bei der Verfolgung von Schwachstellen, die den Fragen rund um die Finanzierung geschuldet sind.

KM



Bild: Bezirksregierung Münster