



Genehmigungs- verfahren contra Volkswirtschaft



Dipl.-Ing. Wolfgang Draaf.

Wie hier schon des Öfteren dargestellt, sollen nachstehende Bemerkungen nicht das gesamte Verfahren respektive alle am Verfahren Beteiligten über einen Kamm scheren. Es gibt auch in diesen Zusammenhängen immer wieder positive Beispiele. Aber unter dem Strich müssen die Entwicklungen in den letzten Monaten und Jahren Anlass zu großer Sorge geben. Sorge darum, dass aufgrund falschen Verwaltungshandelns volkswirtschaftliche Schäden produziert werden, die leider nicht monetär einfach zu beziffern sein werden. Dies betrifft aber nicht nur das Gewerbe, welches seinen Lebensunterhalt durch Schwertransporte, Krandienstleistungen, Montagen oder Be-

gleitungen verdient, sondern es trifft auch die deutsche Industrie.

Der deutschen Industrie entstehen insofern Schäden, als dass teilweise unnötige Kosten und hier insbesondere Nebenkosten durch das Genehmigungsverfahren entstehen, die nie und nimmer im Voraus zu kalkulieren sind. Man stelle sich vor, dass rund ein bis zwei Jahre vor Auslieferung der Preis für ein Anlagenteil oder einer ganzen Industrieanlage weltweit im Angebotsstadium platziert werden muss. In den Kalkulationen sind auch die Transportvorgänge enthalten und damit auch die entsprechenden Zeitfenster. Spricht man heute mit den für den Versand verantwortlichen



Personen, so bemerkt man eine große Verunsicherung, wie künftig mit den steigenden Nebenkosten umgegangen werden kann. Und die Abwicklung der eigentlichen Transporte, die ja auch Vorprodukte zu den jeweiligen Werken bringen müssen, bereiten immer mehr Sorgen. Durch die sehr häufig angeordneten polizeilichen Maßnahmen oder Polizeibegleitungen und den damit verbundenen Schwierigkeiten lassen sich Transporte nicht mehr zeitgerecht planen.

Es soll nicht verhehlt werden, dass im Genehmigungsverfahren natürlich die Sicherheit der Infrastruktur und der Fluss des Verkehrs im Fokus steht, aber die Haltung in den Bundesländern ist inzwischen nicht mehr nachvollziehbar. Es werden die unterschiedlichsten Fahrzeiten vorgeschrieben, es wird rigoros die Wochenendsperrzeit angesetzt, eine richtige Begründung hierfür kann man von diesen Stellen nicht wirklich erwarten. Es ist der absolute Aberwitz,

wenn man sich die Investitionskosten der Spezialfahrzeuge anschaut und dann auf die Zeitfenster, die man von Behörden- seite dem Gewerbe zugesteht. Hier ist inzwischen eine derartige Schiefelage entstanden, die weder durch den Verkehrsfluss, noch durch die Infrastruktur begründet werden kann. Dem normalen Güterkraftverkehr stehen in der Woche unter Berücksichtigung von Lenk- und Ruhezeiten und Schichtzeiten insgesamt 146 Stunden zur entsprechenden Disposition; bei einem mittelschweren Schwertransport mit einer Überbreite lediglich 32 (!) Stunden, wenn es schlecht läuft. Gleiches gilt auch für die größeren Autokrane, wenn sie von Baustelle zur Baustelle verbracht werden müssen.

Vermehrt tauchen auch Verbote auf, einen Konvoi zu bilden, zumindest, wenn ein Gesamtgewicht von 44 t überschritten wird. Was zum Beispiel bei Windkraftanlagentransporten die Kosten bei der zivilen

Regionaltreffen der BSK e. V. 2011

Das Regionaltreffen der BSK e. V. wird in diesem Jahr zusammen mit der Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG in Zusammenarbeit mit dem Rheinhafen Krefeld in Neuss stattfinden. Real wird es allerdings auf dem Rhein selbst stattfinden, da angedacht ist, die gesamte Veranstaltung auf einem Schiff stattfinden zu lassen. Neben „nassen“ Themen wird im Hauptfokus die ansteigenden Schwierigkeiten im Zusammenhang mit den Ingenieurbauwerken, also der Verkehrsinfrastruktur, stehen. Als Termin ist Freitag, der 27. Mai 2011 festgelegt worden.



Begleitung verdoppelt, wenn nicht gar verdreifacht. Auch das regelrechte „Zusammenschmeißen“ verschiedenster Begleitformen, BF 2, BF 3 und Polizei, tritt vermehrt auf, weil einfach nur übernommen wird, was im Anhörverfahren herausgekommen ist. Dies tritt insbesondere dort auf, wo im nachgeordneten Netz die dort zuständigen Behörden andere Ansichten haben, als die anhörende Stelle. Es wird auch nicht mehr groß unterschieden, ob ein BF 3 nur auf Teilstrecken zum Einsatz kommen muss, so zum Beispiel nur auf der BAB.

Die aufgrund der personell angespannten Situation in den einzelnen Polizeistationen, sei es auf der Autobahn oder bei den einzelnen Inspektionen bereits sehr schwierigen Verhältnisse, einen Transport zeitgerecht abzuwickeln, werden durch unverständliche Kontrollpraktiken noch erschwert und verschärft. Es ist nicht mehr nachzuvollziehen, warum Transporte, die mit Polizeibegleitung starten, unterwegs noch weitere Male kontrolliert werden. Und zwar nach den schwertransportspezifischen Gesichtspunkten, was bedeutet, dass die Papierlage ein und das andere Mal immer wieder überprüft wird. Hier wird die fehlende einheitliche Erlasslage, wie mit diesen Transporten verfahren werden muss, auf dem Rücken des Gewerbes ausgetragen und damit auch auf dem Rücken des Fahrpersonals. Dabei gibt es durchaus positive Beispiele, wie das im letzten Jahr verabschiedete „Management von Großraum- und Schwertransporten auf der Straße durch die Polizei Nordrhein-Westfalen“, an dem die BSK e. V. mitarbeiten konnte. Wie die BSK e. V. auch vehement auf ein einheitliches Vorgehen bei der Verriegelung von Transporten und Kranfahrzeugen pocht. Sie hat maßgeblich Einfluss darauf nehmen können, dass es einen solchen Vorschlag gibt, der auch dem Vernehmen nach bereits die Arbeitsgemeinschaft Verkehrspolizeiliche Angelegenheiten (AG VPA) passiert hat. Jetzt müssen die Innenministerien der Bundesländer diesen



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

natürlich auch verbindlich in ihren Ländern einführen. Ärgerlich ist in diesem Zusammenhang aber auch, dass achtsweise verworfen wird, auch wenn ein begründeter Anfangstatverdacht nicht vorliegt. Damit wird der § 31c StVZO schlicht ignoriert, der dies eigentlich verhindern soll.

Sorgen muss man sich aber auch bei der Entwicklung von VEMAGS machen. Man kann durchaus davon reden, dass sowohl die AG VEMAGS, wie aber auch die Arbeitsgruppe der VEMAGS-Beauftragten der Länder ein Eigenleben führt und das Verfahren aus der gelebten und legalen Praxis in eine Richtung entwickelt, die nicht nachvollziehbar, aber auch nicht tolerabel ist. Es werden den Sachbearbeiterinnen und Sachbearbeitern in den Verkehrsbehörden Dinge aufgezwungen, die eigentlich klar gegen die Eigenständigkeit der Verkehrsbehörde gerichtet sind. Wie kann es sein, dass von den bei-

den Gremien zum Beispiel die Zahl der Strecken bei den sogenannten „streckenbezogenen Dauergenehmigungen“ von zehn auf fünf reduziert wurden, und mittlerweile kursieren sogar Anweisungen, lediglich nur noch eine Strecke anzustreben. Dies führt zu einer Explosion der Genehmigungskosten in einer Zeit, in der für das Gewerbe der wirtschaftliche Aufschwung noch überhaupt nicht angekommen ist. Diese Entscheidung obliegt der ausstellenden Straßenverkehrsbehörde, denn nur sie kann beurteilen, ob ein solcher Bescheid nachvollziehbar ist oder nicht. Und nach dem Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) ist genau die Nachvollziehbarkeit das Maß aller Dinge. Aber da VEMAGS mit der EDV-Lösung eine solche Nachvollziehbarkeit eigentlich von vornherein ausschließt, da schlecht umgesetzt, wird hier ohne Not eine gängige Praxis extrem zum Nachteil des Gewerbes eingeschränkt.

Es ließen sich noch verschiedene Punkte ansprechen, wie zum Beispiel das verweigerte Anhörverfahren im Bereich der Ausnahmegenehmigungen nach § 70 StVZO außerhalb der Richtliniengrenzwerte, welches in § 70 Abs. 2 StVZO verbindlich vorgeschrieben ist. Fakt jedoch ist, dass alle beteiligten Behörden, auch die Polizei, sich vor Augen führen sollten, dass unter Wahrung der üblichen Hauptgesichtspunkte wie Verkehrsfluss und Infrastruktur sie eine Dienstleistung nicht für sich selbst, sondern für die bundesdeutsche Volkswirtschaft und natürlich auch für dieses Gewerbe zu leisten haben. Die Wertschöpfung und damit der Anteil am Bruttoinlandsprodukt, das durch dieses Gewerbe realisiert wird, beträgt insgesamt gesehen mindestens 150 Milliarden Euro, von der Tendenz ist dieser Anteil eher größer.

STM