

# Die Transporteure und Autokranbetriebe leiden: Bürokratie-Chaos der Autobahn GmbH



Bild: Vytautas Kijalaitis / shutterstock.com

Lkw- und Landmaschinenhersteller konnten wegen einer Anordnung der Autobahn GmbH ihre Produkte nicht mehr sicher zum Kunden fahren. Es kam zum Eklat.

Autor: Dr. Daniel Delhaes (Handelsblatt, 28.09.2022)

**E**s bedarf nur einer Daumenlänge – und die Lieferkette reißt. Auf den deutschen Autobahnen ging es in den vergangenen acht Wochen um fünf Zentimeter, die zum Eklat führten. Fünf Zentimeter, die in einer behördlichen Anordnung der Autobahn GmbH fehlten und deshalb Schwerlasttransporte für MAN oder Daimler, für Landmaschinenhersteller wie Claas oder Deere auf dem Weg zu den Kunden stoppte.

Aber der Reihe nach. Die Geschichte begann mit dem 1. August. Seitdem bündelt die Autobahn GmbH des Bundes die Genehmigungsprozesse für Schwerlasttransporte – anstelle der Bundesländer. Bereits 2021 hatte die neue Zentralverwaltung zwar die Bundesfernstraßen übernommen. Weil es aber längst noch nicht rundläuft, helfen die Länder weiter bei vielen Aufgaben aus.

So war es auch bei der Genehmigung besonderer Transporte. Nun aber muss die Autobahngesellschaft Anträge für Transporte genehmigen, die über ihre Straßen führen sol-

len. Sie muss kontrollieren, ob die angefragte Strecke für den besonders breiten, schweren oder hohen Transport geeignet ist, ob es Baustellen am Tag der Fahrt geben wird und vor allem auch, ob die Brücken auf dem Weg hoch genug sind. Die Autobahn GmbH hat gleich noch neue Regeln eingeführt – und damit Chaos verursacht.

*Per Lkw zum Kunden  
und nach Übersee*

Autobahnbrücken sind gut und gern 4,50 Meter hoch. In den vergangenen Jahrzehnten bestanden die Bundesländer immer auf einem Sicherheitsabstand von 20 Zentimetern. Trans-



Bild: Valentyna Gupalo / iStock.com

Fünf Zentimeter, die in einer behördlichen Anordnung der Autobahn GmbH fehlten und deshalb Schwerlasttransporte für Landmaschinenhersteller auf dem Weg zu den Kunden stoppte.



porte von bis zu 4,30 Metern genehmigten sie – eben jene Höhe, die Transporteure für MAN, Daimler und andere nutzen.

Die neue Regel der Autobahn GmbH: Einheitlich bundesweit liegt der Grenzwert bei 4,25 Meter. Ein nur daumenlanger Unterschied – mit weitreichenden Folgen für viele Lastwagen- und Maschinenhersteller. Plötzlich durften sie nicht mehr fahren: zu hoch, lautete die Mitteilung der Autobahn GmbH.

Lkw-Produzenten wie MAN etwa liefern 80 Prozent ihrer Fahrzeuge mit Lastwagen direkt an die Kunden oder an die Seehäfen aus, von wo aus sie exportiert werden. Wegen der hohen Führerhäuser der hergestellten Fahrzeuge ist ein Transport mit der Bahn nicht möglich. Auch fehle das Bahnangebot, wie es bei MAN heißt.

## Die Straße ist das Nonplusultra. Doch nun war es nicht mehr möglich.

Die Alarmglocken in den Logistik- und Vertriebsabteilungen schrillten. MAN, Daimler und auch Transportunternehmen versuchten, Ansprechpartner bei der Autobahngesellschaft zu finden. Allein das fiel schon schwer, wie Beteiligte berichteten. Sie beschwerten sich – vergeblich. Die Zeit lief davon. Bürokratie bremst die Transportwirtschaft aus. Die Hersteller schalteten ihren Branchenverband ein, den mächtigen Verband der Automobilindustrie (VDA). Schließlich waren auch andere Großmaschinenhersteller betroffen. Anfang September erst hieß es endlich: „Es deutet sich eine Lösung an.“

Am 8. September gab der VDA Entwarnung. Die Autobahn GmbH habe nun ein neues Höhenmaß definiert. 4,35 Meter dürfen es künftig sein – und damit sogar fünf Zentimeter mehr als in der Vergangenheit. Die „erfreuliche Nachricht“, wie es bei Daimler Trucks hieß, verbreitete sich rasch unter den Mitgliedsunternehmen des VDA, die ihrerseits beauftragte Speditionen und Logistikunter-



Bundesweit müssen inzwischen 13.000 Brücken saniert werden, 4.000 davon dringend.

nehmen informierten. „Mit dem Ziel der Vereinheitlichung“, sei der Grenzwert festgelegt worden, erklärte ein Sprecher der Autobahn. Wenn die Autobahn GmbH nicht reagiert hätte? „Wir hätten Probleme gehabt“, berichtet der Sprecher von MAN. Nun müssen die Niederlassungen der Autobahn GmbH die neue Vorgabe aus der Zentrale umsetzen. Die Genehmigungen werden aber automatisiert erteilt. Eine Niederlassung meldete bereits, sie sei über die neue Direktive nicht informiert worden.

Die Systeme müssten angepasst und getestet werden, so etwas benötige Zeit, hieß es in einer Niederlassung der Autobahn GmbH. Die Umstellung dauere vermutlich bis Oktober. „Wir haben immer wieder den Eindruck, dass aufseiten der Verwaltung der Eindruck vorherrscht, die Transportprobleme seien unser Privatvergnügen und hätten keinerlei Auswirkungen auf den für die Wirtschaft notwendigen Verkehrsfluss“, klagte hingegen Helmut Schgeiner, Geschäftsführer der Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten.

Unabhängig von den fünf Zentimetern ist die Lage für die Transporteure schwer. So verlange die Autobahn GmbH neuerdings, dass jeder Transport von sechs bis acht Fahrzeugen begleitet werden muss und nicht wie bisher von maximal zwei, berichten Transporteure. Der Sprecher der Autobahn erklärte, es würden allenfalls vier Fahrzeuge verlangt.

## Auch die Brücken bereiten Probleme

Auch erteilt die Autobahn angesichts der maroden Brücken kaum noch Dauergenehmi-

gungen für regelmäßige Fahrten, wie Transporteure berichten. „Irgendwo gibt es immer eine Brücke, die nicht befahren werden kann, auch wenn das Fahrzeug weniger als 60 Tonnen wiegt.“ Bei der Autobahn heißt es, die „Ablastung“ von Brücken sei eine „Vorsichtsmaßnahme“.

Bundesweit müssen inzwischen 13.000 Brücken saniert werden, 4.000 davon dringend. Also müssen die Transporteure aufwendige Umwege fahren und immer wieder neue Anträge stellen – und dafür bezahlen.

Die Autobahngesellschaft will sich dennoch bemühen, der Transportwirtschaft zu helfen. Weil es so lange dauert, bis das System künftig Transporte mit einer Höhe von 4,30 Metern wieder genehmigt, wollten einzelne Niederlassungen bereits in diesem Monat zumindest Einzelgenehmigungen aussprechen. Gültigkeit: sechs Monate.

Wenn alles rund läuft, soll auch alles besser werden: „Im Zuge der Übernahme der Aufgaben von den früher zuständigen Bundesländern führt die Autobahn GmbH ein weitgehend automatisiertes, einheitliches Verfahren zur Antragsprüfung ein“, erklärte ein Sprecher der Zentrale. „Dadurch sollen Planbarkeit und Verfahrenstransparenz für die Transportunternehmen erhöht werden.“

Die Veröffentlichung erfolgt mit ausdrücklicher Genehmigung des Autors Dr. Daniel Delhaes und dem Handelsblatt. Dr. Daniel Delhaes berichtet für das Handelsblatt aus Berlin. Er beobachtet den Parlamentsbetrieb und kümmert sich um Fragen rund um die Infrastrukturpolitik und Digitalisierung der Gesellschaft.