

TAGESSPIEGEL VERKEHR & SMART MOBILITY
BACKGROUND

Der Artikel „Sieben Behörden für einen Transport“ ist am 18.02.2021 im **Tagesspiegel Background Verkehr & Smart Mobility** erschienen.

[Hier können Sie das werktägliche Briefing kostenlos testen.](#)

Sieben Behörden für einen Transport

Seit Januar sind nicht nur die Kosten der Genehmigungsverfahren für Schwertransporte durch eine neue Gebührenverordnung explodiert. Mit der Gründung der Autobahn GmbH verzögert sich laut deren Bundesfachgruppe das Genehmigungsverfahren. Der Transport von großen Bauteilen wie für den Brückenbau ist ins Stocken geraten.



Jan Bergrath

Die **BAB 45**, in Nordrhein-Westfalen Sauerlandlinie genannt, erstreckt sich über 257 Kilometer durch drei Bundesländer. Allein zwischen Dortmund und der hessischen Landesgrenze gibt es **127 Brücken**, darunter 38 Großbauwerke, zum Teil 50 Jahre alt und sanierungsbedürftig. Im Zuge des aktuellen sechsspurigen Ausbaus der A 45 entfallen laut Straßen.NRW rund **1,3 Milliarden Euro** nur auf die aufwendige Brückensanierung. Darunter die Lennetalbrücke bei Hagen. Sie wurde 1967 als monolithische Rahmenkonstruktion über 22 Felder mit einer Gesamtlänge von 989,9 Metern fertiggestellt. Sie ist schon lange marode.

Baubeginn für den Neubau war bereits 2013. Die Kosten belaufen sich allein hier auf rund 103 Millionen Euro. In einer sehenswerten [Video-Animation](#) ist am Beispiel eines einzigen Bauteils, einer Voute, der **Aufwand der Logistik** zu sehen, um die meist extern gefertigten Teile per Schwertransport just in time von den verschiedenen Produktionsstandorten aus verschiedenen Bundesländern an die Baustelle zu bringen.

Explosion der Nebenkosten

„Für den aus Stahlhohlkästen erstellten Überbau sind etwa **40 Schwertransporte** mit Gewichten von bis zu 140 Tonnen notwendig gewesen“, heißt es auf Anfrage

von der **Autobahn GmbH**, die seit Jahresbeginn die Autobahnen verwaltet und betreibt. In den kommenden Wochen steht der Vershub der Brücke auf einer Länge von einem Kilometer von den Hilfsträgern auf die endgültigen Träger an. Anschließend muss die für den Vershub frei gelegte Brücke auf den endgültigen Trägern gelagert und wieder an die Fahrbahn angeschlossen werden. Die Verkehrsfreigabe ist für den Sommer geplant. Für **Wolfgang Draaf**, geschäftsführender Vorstand der **Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten** (BSK) e.V. in Frankfurt, ist das zwar eine Bestätigung der Leistung seiner 485 Mitgliedsbetriebe. Doch sie hat einen Beigeschmack: eine zwischenzeitliche Explosion der Nebenkosten.

„Im Zuge eines derartigen Bauprojekts werden die Aufträge mit einem Vorlauf von mehreren Jahren vergeben“, so Draaf. „Zu der damaligen Kalkulation.“ Doch mittlerweile gab es ab 2015 eine bereits von **Ex-Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt** (CSU) in die Wege geleitete Änderung bei der notwendigen Polizeibegleitung zur straßenverkehrsrechtlichen **Absicherung dieser Schwertransporte** durch die sogenannten „**Verwaltungshelfer**“ aus der **Privatwirtschaft**. Sie wurde in den 16 Bundesländern unterschiedlich eingeführt. Der Grund: Die Schwerlastbranche wünschte eine Flexibilisierung, die Polizei eine Entlastung.

Die Folge: Die Flexibilisierung ist nun zwar gegeben. Doch während die Kosten einer Polizeibegleitung, je nach Strecke und Zeit, zwischen 100 und 300 Euro liegen, verlangen die **privaten Unternehmen** mit den notwendigen BF3- und BF4-Begleitfahrzeugen für dieselbe Strecke **gut 1000 Euro oder mehr**.

Chaos bei den Genehmigungsverfahren

Laut BSK gibt es **im Jahr bis zu 280.000 Schwertransporte** in Deutschland, das sind fünf Prozent der Verkehrsleistung in Tonnenkilometern. Für jeden Schwertransport wie etwa beim exportdominierten deutschen Maschinenbau oder dem derzeit anrollenden **Repowering**, dem Austausch alter Windkraftanlagen, müssen entweder vom Produzenten der Maschinen, der Getriebe oder der Rotorblätter, die mittlerweile auf bis zu 100 Meter gewachsen sind, die **Genehmigungen** bei den **jeweils zuständigen Stellen eines Bundeslandes** beantragt werden. Beantragt es das Logistikunternehmen selbst, kommt eine weitere Genehmigung hinzu.

Einmal mehr zeigt sich die Kehrseite des Föderalismus. „Eine neue **Gebührenordnung** ist jetzt in Kraft getreten, die teilweise **300 bis 500 Prozent**

teurer ist als 2020“, beklagt Draaf. „Und obwohl sie eine Bundesvorschrift ist, wird sie in jedem Bundesland unterschiedlich angewandt. Die verladende Wirtschaft muss nun ebenfalls diese Steigerung schlucken, nachdem diese Industrie bereits durch die Verwaltungshelfer anstelle der Polizei seit zwei Jahren bis zu 1200 Prozent mehr zahlen muss.“

Kritik an der Autobahn GmbH

In einen Maschinentransport etwa von Schrobenhausen in den Hamburger Hafen sind **sieben Behörden involviert**. Bis die Papiere alle vorliegen, vergehen schon mal **drei bis vier Wochen**. In den Niederlanden seien es bei einem hohen Grad der Digitalisierung gerade fünf Werktage, führt Draaf als Gegenbeispiel an. Dass es in Deutschland grundsätzlich an der zügigen Digitalisierung hapert, trifft die Schwerlastlogistik nicht allein. „Doch seit dem 4. Januar 2021 ist nun auch noch das gesamte **Genehmigungsverfahren durcheinandergewirbelt**“, so Draaf.

Eine neue Zuständigkeitsregelung für die die Genehmigung ausstellenden Straßenverkehrsbehörden führe zu Wirrwarr bei der Interpretation, wer etwa „das den Transport durchführende Unternehmen“ sei – und wer demzufolge zuständig sei. Dazu komme die **Umstellung der Zuständigkeit für alle deutschen Autobahnen** auf die Autobahn GmbH und ihre zehn Niederlassungen. Der BSK-Vorwurf: Fehlende Erreichbarkeit, zu wenig Personal und technische Schwierigkeiten bremsen das Genehmigungsverfahren derart aus, dass Projekte, Baustellen oder Transporte verschoben werden mussten. „Das führt zu Schäden bei beiden Parteien“, warnt Draaf.

Autobahn GmbH macht Verfahren zur Chefsache

Auf Anfrage gibt die Autobahn GmbH diese Erklärung: Die Erlaubnis- und Genehmigungsbehörden für Großraum- und Schwertransporte (GST) sind bei den Ländern angesiedelt. Im Zuge der **Reform der Bundesfernstraßenverwaltung** ist die Autobahn GmbH zum 1. Januar 2021 zu einer der anzuhörenden Stellen geworden, sofern die beantragten Fahrtrouten über Autobahnen führen. Damit existiert mit der Autobahn GmbH seit Jahresbeginn ein für die Autobahnen zentraler Akteur im Rahmen der Anhörung, sodass das **Anhörungsverfahren** für den Bereich Autobahn nicht nur vereinheitlicht, sondern auch **effizienter** wird.

„Deshalb hat die neue Autobahn GmbH des Bundes die Genehmigungen für Großraum- und Schwerlasttransporte sofort mit ihrem Start am 1. Januar 2021 als Chefsache angeschoben“, heißt es aus Berlin. „Mehr als 50.000 Anträge wurden

inzwischen in kurzer Zeit erfolgreich bearbeitet.“ Wer vor einer Brückenbaustelle im Stau steht, mag da so seine Zweifel haben.