



Schwertransport einer Windkraftanlage: Die Unternehmer warten auf Geld und Genehmigungen.

Autobahn GmbH

## Bundesunternehmen wird zum Standortrisiko

Unbezahlte Rechnungen über 300 Millionen Euro, Stau bei Tausenden Anträgen: Baufirmen und Spediteure kämpfen mit den Tücken der Autobahn GmbH.

Daniel Delhaes Berlin

Anne Rethmann wollte die frohe Kunde unbedingt ihrem Aufsichtsratsvorsitzenden mitteilen. Die Gehälter seien nahezu fehlerfrei ausgezahlt worden, schrieb die Finanz- und IT-Chefin der Autobahn GmbH in einer elektronischen Nachricht an Michael Güntner, Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium (BMVI). Einen „weiteren wichtigen Meilenstein“ habe die GmbH erreicht und ihr „Versprechen“ an die fast 10.000 Mitarbeiter erfüllt. Ganz anders sieht es bei den Bauunternehmen aus, die seit Januar nicht mehr von den Bundesländern, sondern der neuen zentralen Bundesgesellschaft bezahlt werden, wenn sie Straßen bauen oder ausbessern. Sie warten darauf, dass sie für ihre Arbeit Geld erhalten. Nach Informationen des Handelsblatts stauen sich Rechnungen in Höhe von 300 Millionen Euro in der Zentrale auf, weil das IT-System noch nicht richtig funktioniert. Die Autobahn GmbH hat in Aussicht gestellt, die IT-Probleme bis Ende Februar in den Griff zu bekommen. Doch Insider zweifeln, dass dies gelingen wird.

Die Unternehmer warten aber nicht nur auf Geld – sondern auch auf Genehmigungen für Schwertransporte. Ohne sie darf kein Spediteur großes Gerät für Baustellen oder andere Industrieerzeugnisse ausliefern. Genehmi-

Es ist absurd, dass der Bund Aufgaben übernimmt und nicht in der Lage ist, wie zugesagt zum 1. Januar zu starten.

Erwin Schneider  
Experte für Schwertransporte



Finanzchefin Anne Rethmann: „Weiterer wichtiger Meilenstein.“

gen müssen zwar die Behörden der Länder, sie hören dazu aber die neue GmbH an, sobald ein Transport über die Autobahn führen soll. Die GmbH ist auch für den sicheren Transport auf ihren Straßen verantwortlich und muss etwa Begleitfahrzeuge stellen. Neben der IT fehlt aber auch dafür das Fachpersonal vor Ort.

### Zentralisierung im Hauruckverfahren

Die Probleme zeigen: Die 2017 im Hauruckverfahren auf den Weg gebrachte Zentralisierung der Autobahnverwaltung ist noch längst nicht abgeschlossen. Effizient und kostensparend sollte alles werden. Doch zum Start sind viele Probleme ungelöst, womit sich das Bundesunternehmen zum Standortrisiko entwickelt.

„Es ist absurd, dass der Bund Aufgaben übernimmt und nicht in der Lage ist, wie zugesagt zum 1. Januar zu starten“, schimpft Erwin Schneider. Der Experte für Schwertransporte hat lange Jahre beim Regierungsbezirk Detmold Dauergenehmigungen erteilt und arbeitet inzwischen selbstständig. Ohne Genehmigungen würden seine Kunden Aufträge verlieren und müssten im Zweifel Mitarbeiter entlassen, warnt er. „Es ist der helle Wahnsinn.“

Schneider berichtet, welche Folgen die Mangelverwaltung hat. Ein Transport von den Niederlanden nach Detmold bearbeitet nicht die Zentrale der

Autobahn GmbH, sondern die Autobahn-Niederlassungen, von denen es zwei in Nordrhein-Westfalen gibt.

Da dort das Fachpersonal fehlt, bittet man die drei Regierungsbezirke um Hilfe. Für jeden Angehörten werde aber eine Gebühr fällig, so Schneider. Je nach Region würden die Preise für einen Transport um bis zu 300 Euro schwanken – sofern es überhaupt einen Bescheid gibt. Das Bundesministerium bestreitet die Probleme und lobt die Zentralisierung, mit der „das Anhörungsverfahren für den Bereich Autobahn nicht nur vereinheitlicht, sondern auch effizienter wird“.

Die Gebührenunterschiede lägen nicht an der Autobahn GmbH. In der Tat ist nicht die GmbH allein für das neuerliche Chaos verantwortlich. Die Genehmigungsbehörden müssen seit Jahresbeginn nach neuen Regeln arbeiten – vor allem müssen nun Behörden genehmigen, denen dazu bislang die Expertise fehlt. Das alles kostet Zeit und damit Geld.

Wie viele andere stellte Schneider kurz vor Weihnachten noch einen Antrag für einen Schwertransport in die Bremer Häfen. Ende Januar fragte Schneider bei der Behörde in Bremerhaven nach. Es würden derzeit die Anträge aus der 50. Kalenderwoche bearbeitet, bekam er zur Antwort. Er möge sich gedulden. Die Antwort seines Kunden war eine andere: „Da kann ich besser nach Rotterdam oder Amster-

dam fahren, da bekomme ich sofort eine Genehmigung.“ Er müsse sich auf dem globalen Markt behaupten, bei dem im Zweifel derjenige gewinnt, der sich über Vorschriften hinwegsetzt. „Ich glaube, die Verwaltung ist sich nicht bewusst, dass die deutsche Wirtschaft massiv behindert wird.“

Viele Genehmigungsbehörden sind „nicht mit der neuen Methode und Anwendung vertraut; sie sind offensichtlich auch nicht unterrichtet worden“, wie Wolfgang Draaf von der Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK) kürzlich an seine Mitglieder schrieb. Es sei nicht mal geklärt, wie Gebühren berechnet werden. Die Kosten seien um 300 bis 500 Prozent gestiegen. Die Schwergüterindustrie vertritt 20.000 Mitarbeiter und setzt fast 1,8 Milliarden Euro im Jahr um.

Draaf forderte beim Bundesverkehrsministerium eine „praktikable Regelung“ ein, dazu gehörte, dass die Mitarbeiter der Autobahn zu erreichen seien und die Auflagen einheitlich und nicht strenger als durch Landesbehörden erteilt würden.

Vor einer Woche antwortete ihm der Abteilungsleiter Straßenverkehr. Bei der Autobahn GmbH werde der Großraum- und Schwerverkehr „absolut prioritär“ behandelt. Alle Niederlassungen seien „arbeitsfähig, sodass die erforderlichen Stellungnahmen im Rahmen der Erlaubnisverfahren abgegeben werden“. Laut Ministerium seien sogar schon 45.000 Anträge „abschließend“ bearbeitet worden. Doch auch die Autobahn GmbH „spricht sich für eine Anpassung der Verordnung an die veränderten Zuständigkeiten aus“.

Branchenvertreter Draaf beklagt, dass die GmbH „vergessen“ habe, „dass sie nicht nur für die Streckenprüfung zuständig ist, sondern auch Verkehrsbehörde ist“, also Auflagen erteilen und die Transporte notfalls begleiten muss. Besonders kritisch sei die Lage in der Niederlassung Ost und damit an der so wichtigen Nord-Süd-Achse, der A9.

### „Höhere Gebühren und schlechterer Service“

Meist führen die Transporte auch über Autobahnen. „Die Unternehmen zahlen höhere Gebühren und bekommen dafür einen schlechteren Service“, schimpft Praktiker Schneider. Bei der Niederlassung Ost der Autobahn GmbH habe auf seine Anfragen der Pressesprecher geantwortet und darum gebeten, nicht anzurufen.

Ein Kunde hatte am 21. Januar einen Schwertransport beantragt, um Gerät auf eine Baustelle nach Bayern zu fahren. Ohne die Maschine drohte ein Umweltschaden. Nach fünf Tagen erkundigte Schneider sich per Mail bei der Autobahndirektion West, erhielt aber keine Antwort. Auch eine Telefonnummer fand sich nirgends. Anträge bei der Autobahndirektion Bremen bearbeiteten laut Schneider externe Statiker, weil dort Ingenieure fehlen.

Gut läuft es laut Schneider nur in Bayern und Baden-Württemberg. In Stuttgart berichtete der Amtsleiter des Landesverkehrsministeriums, Uwe Lahl, auf Nachfrage: „Wir haben dem Bundesverkehrsministerium kurz vor Weihnachten Amtshilfe angeboten, um das Schlimmste zu verhindern.“ Bis Ende Februar übernehme die Landesverwaltung die Arbeit der Bundes-GmbH. Danach müsse die Autobahn die Verantwortung für Transporte auf ihren Straßen übernehmen und selbst für Personal sorgen, sagte Lahl. Schneiders Fazit über den Reformierer im BMVI: „Die Ministerialen haben keine Ahnung, was sie da tun.“