

„In zwei bis drei Jahren umsetzbar“

BSK-Chef **Wolfgang Draaf** hält es für möglich, Schwertransporte in fünf Tagen zu genehmigen

Von Lutz Lauenroth

DVZ: Herr Draaf, vor wenigen Wochen haben 23 Verbände inklusive der BSK gemeinsam bei Bund und Ländern den Genehmigungsstau für Schwertransporte angeprangert. Wie sind die Reaktionen ausgefallen?

Wolfgang Draaf: Zunächst einmal muss festgehalten werden, dass es sich hierbei um eine der größten, wenn nicht sogar die größte Verbändeinitiative im Verkehrsbereich in Deutschland gehandelt hat. Die BSK hatte die Idee, und die Bereitschaft der Verbände, sich an dieser Initiative zu beteiligen, zeigt den hohen Stellenwert unserer Dienstleistungen bei allen Industriezweigen und damit die Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Deutschland. Innerhalb der vergangenen rund zwei Monate haben zehn Bundesländer geantwortet. In allen Antworten wird die Bedeutung eines funktionierenden und flexiblen Genehmigungsverfahrens hervorgehoben und die Bereitschaft, sich auch dafür einzusetzen. Dies haben auch die persönlichen Gespräche in den Ministerien ergeben.

Gibt es neben warmen Worten auch schon Taten?

Natürlich gibt es positive Ansätze, wie man dem Genehmigungsstau entgegenzutreten will. Eine naheliegende Reaktion ist, dass in den betroffenen



Wolfgang Draaf ist seit 1986 Geschäftsführer der Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK), die für gut 460 Unternehmen spricht.

Länderbehörden das Personal aufgestockt werden soll. Bis zu zehn neue Stellen sind ausgeschrieben worden. Allerdings nicht immer mit Erfolg, da diese Stellen nicht unbedingt finanziell interessant ausgestattet sind. Da zudem das komplizierte Genehmigungsverfahren auch eine Einarbeitungszeit

erfordert, können die Probleme nicht von jetzt auf gleich behoben werden.

Worin liegen die Ursachen für die bis zu acht Wochen langen Genehmigungszeiten - und wie kann und wie muss reagiert werden?

Seit Ostern nimmt die Zahl der Genehmigungsanträge überdurchschnittlich zu. Es gehen täglich mehr Anträge bei den betroffenen Behörden ein, als sie bearbeiten können. Die Gründe liegen zum einen in der sehr guten konjunkturellen Ausgangslage und zum anderen an dem „Massengeschäft“ Windenergie und Betonfertigteile. Aufgrund der Länge der Verfahren und der hierdurch entstehenden fehlenden Planungsgrundlage müssen für Fuhrparks praktisch für alle Fahrzeugkombinationen Anträge gestellt und Genehmigungen vorgehalten werden. Letztlich muss das Verfahren flexibler gestaltet werden. Die Verkehrsministerkonferenz hat bereits im vergangenen Jahr den Prüfauftrag erteilt, ob Toleranzen bei Achsabständen eingeführt werden können. Eine Länderarbeitsgruppe arbeitet nun unter Federführung Bayerns an dieser Frage.

Warum gibt es innerhalb der einzelnen Länder so große Unterschiede? Im Süden geht es schnell, in Hessen, Niedersachsen, Rheinland-Pfalz oder Bremen dauert es aber überdurchschnittlich lange. Bremen ist klassisches Transitland, und viele Windkraftanlagen-Hersteller produzieren im nordwestlichen Niedersachsen oder nutzen die Hafenstrukturen dort. Hessen und Rheinland-Pfalz sind in diesem Jahr Ziel für Windparks oder auch klassische Transitländer. Hinzu kommt die prekäre Ausgangslage, dass zum Beispiel durch Rheinland-Pfalz mit der A61 eine der beiden infrastrukturell noch durchgehend funktionierenden Nord-Süd- und Süd-Nord-Verbindungen läuft. Alle vier Länder haben zudem eine zentrale Eingangsbehörde für das Genehmigungsverfahren im eigenen Land. Dagegen gibt es in Baden-Württemberg, Bayern oder Nordrhein-Westfalen noch die mittlere Ebene einer Regierung/Bezirksregierung oder eines Regierungspräsidiums. Es findet dort somit eine Entzerrung statt. Vielleicht sind aber auch schlicht die Prozesse innerhalb der Behörden unterschiedlich.

Was sind die praktischen Folgen für die auf Schwertransporte angewiesenen Verlagerer und für die Transportunternehmen?

Die Folgen des derzeitigen Genehmigungsstaus sind fatal und existenzgefährdend. Letzteres speziell für die Transport- und Kranunternehmen, die in keiner Weise mehr planen können und teilweise den Fuhrpark so lange ruhen lassen, bis die Genehmigungen eintreffen. Oder man kauft sich einen Großkran, hat die Einsätze schon geplant und man bekommt ihn wegen fehlender Genehmigung gar nicht ausgeliefert. Für die Verlagerer ist die Lage ebenso dramatisch. Es werden entweder Export- oder Auslieferungstermine verpasst, oder es können Baustellen nicht mit Maschinen bestückt werden, so dass Fertigstellungstermine pulverisiert werden. Imageschäden und androhte Pönalen sind die Folgen, was dem Ansehen des Wirtschaftsstandortes Deutschland so gar nicht nutzt.

Seit circa zehn Jahren gibt es das elektronische Genehmigungsverfahren Vemags, das auch zur Vereinfachung und Beschleunigung der Genehmigungen führen sollte. Warum funktioniert das nicht?

Beschleunigung des Genehmigungsverfahrens würde eine weitestgehende Automatisierung voraussetzen. Dies ist in der derzeitigen Ausbaustufe von Vemags in keiner Weise realisierbar. Dafür fehlt beispielsweise eine elektronische und routingfähige Karte, das sogenannte „Integrationsnetz Straße“. Damit könnte der Antragsteller das Verfahren automatisch anstoßen. Aber man hat sich dazu entschlossen, die Entwicklung zurückzustellen. Derzeit kann man Vemags nur als Kommunikationsplattform bezeichnen, die bei einigen Behörden zwar eine Vereinfachung nach sich zieht, die allerdings nicht beschleunigend wirken kann. Hinzu kommt nun das Alter der Software, welche die Anforderungen der dringend notwendigen Änderungen nicht mehr zulässt. Die derzeit kommunizierte Fertigstellung von Vemags 5.0. als neue Version frühestens in 2020 kann so nicht hingenommen werden.

Die beteiligten Verbände planen einen zweiten Vorstoß. Was ist der Kern?

Der Kern beinhaltet eine Optimierung und Flexibilisierung des Verfahrens an sich. Es soll ein Genehmigungsbescheid von mehreren Fahrzeugkombinationen im „kleinen“ Schwertransportbereich genutzt werden können. Des Weiteren können interaktive elektronische Karten das Verfahren für die Autokranbetreiber beschleunigen. Letztendlich ist die Kardinalforderung, Vemags endlich so aufzustellen, dass ein weitgehender automatisierter Prozess möglich ist.

Derzeit dauern Genehmigungen bis zu acht Wochen, die Verbände fordern durchschnittlich fünf Tage - wie realistisch ist das in welchem Zeitraum?

Schaut man in die beiden südlichen Flächenländer, so ist dies heute bereits möglich, wobei es natürlich immer wieder Ausreißer geben wird. Die Verantwortlichen in den Ländern müssen zur Einsicht kommen, dass es sich bei Großraum- und Schwertransporten nicht nur um Sondernutzen handelt. Vielmehr ermöglicht dieser Dienstleistungssektor einen Anteil am jährlichen Bruttoinlandsprodukt von 5 Prozent. Deshalb müssen die Genehmigungsbehörden auch entsprechend ausgestattet werden, um ihren Teil zum Gelingen überhaupt beitragen zu können. Wenn alle der Bedeutung angemessen reagieren, ist die Umsetzung der Forderung von durchschnittlich fünf Tagen innerhalb der nächsten zwei bis drei Jahre machbar.

THEMENHEFT SCHWERGUT