



Groß- und Schwertransporte (GST) sind aus gutem Grund genehmigungspflichtig. Lange Bearbeitungszeiten sind dagegen kontraproduktiv.



Krebs Gruppe

Blockade durch Bürokratie

Die Krebs Unternehmensgruppe ist als Systemdienstleister am Markt tätig. Die Kernbereiche des Unternehmens sind Korrosionsschutz, Offshore-Support und Industrieservice. Beim Unternehmenszweig Schwerlastlogistik ist die Situation durch die Bürokratie sehr angespannt.

Das Familienunternehmen Krebs wurde 1949 mit dem Fokus Korrosionsschutz gegründet. Mit der Zeit bildeten sich aus diesem Tätigkeitsfeld zusätzlich die Kernbereiche Offshore-Support und Industrieservice heraus. Ebenso entwickelte sich der Bereich Schwerlastlogistik zusammen mit den anderen Bereichen. Längst arbeitet jeder Bereich autark und erfolgreich. Allerdings gestaltet sich der Bereich Schwerlastlogistik für Geschäftsführer Detlef Krebs zunehmend schwieriger.

Das liegt nicht an einer schlechten Auftragslage oder mangelndem Bedarf. Im Gegenteil, der Bedarf im eigenen Unternehmen wie auch seitens der Industrie ist hoch: Im Jahr beträgt das Transportvolumen etwa eine Million Tonnen. Die Durchführung der Transporte ist allerdings aufgrund behördlicher Hürden dauerhaft gefährdet: „Wir benötigen im Monat etwa 180 Genehmigungen nach Paragraph 46 und Paragraph 29 der StVO“, erläutert Detlef Krebs.

Die Bearbeitung der Genehmigungen für die Korridore, die Krebs hauptsächlich nutzt, obliegt den Bundesländern Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg und diese Bearbeitung sei, vorsichtig formuliert, schleppend, so Detlef Krebs. Dabei geht es ihm um die Willkür der Entscheidungen und deren Dauer: „Ich kann mit den derzeitigen Rahmenbedingungen, die durch die genehmigenden Behörden erzeugt werden, Groß- und Schwertransporte (GST) kaum noch wirtschaftlich durchführen“, klagt er. Detlef Krebs nennt Beispiele: Für einen Transport inner-

halb von Rostock musste er eine Genehmigung für die Teilnutzung der Bundesautobahn 19 (A 19) stellen, um die Warnow queren zu können. Eigentlich wäre die ideale Strecke durch den Warnowtunnel verlaufen.

Der Warnowtunnel ist eine Straßenunterquerung der Bundesstraße 105 unter der Warnow in Mecklenburg-Vorpommern. Der 790 Meter lange vierstreifige Tunnel verbindet seit 2003 die beiden Ufer im Norden Rostocks zwischen Schmarl und Krummendorf. Der Warnowtunnel war jedoch wegen der Übergröße des Transportguts keine Option für die Route. „Wir haben den Antrag am 22. Januar gestellt, am 30. März kam dann die Genehmigung, und zwar für den Restzeitraum der Beantragung, das ist erstens absurd und zweitens war der Kunde nach zwei Monaten ohne Bewilligung bereits abgesprungen“, illustriert Detlef Krebs die für ihn hochproblematische Situation.

Bei einem Transport von Rostock in den Raum Kiel bezog sich die Beantragung auf drei bis vier Spezial-Lkw und sollte rund 12.000 Euro kosten. Die Genehmigung wurde aber nicht erteilt, somit fand der Transport mit zwölf Fahrzeugen statt, was Kosten in Höhe von fast 35.000 Euro verursachte: „Das zeigt, dass die behördliche Willkür unmittelbare wirtschaftliche Folgen für uns hat, denn mit diesem Transport haben wir schlussendlich nichts verdient“, verdeutlicht Detlef Krebs, durch die Nichtgenehmigung seien in diesem Falle erhebliche Mehrkosten entstanden. In ande-



Neben langwierigen Genehmigungsverfahren erschwert auch das unzureichend „gefütterte“ Genehmigustool die Transportdisposition.

ren Fällen minimiere es den Gewinn, manchmal, wie schon beschrieben, wird der Auftrag storniert. „Ich muss sehr aufwendig einen Spezialfuhrpark erhalten, in den ich auch immer wieder investieren muss. Dazu kommen hoch qualifizierte Mitarbeiter, die so einen Transport durchführen können und die entsprechend entlohnt werden müssen. Unter den derzeitigen bürokratisch-behördlichen Umständen stellt sich für mich inzwischen die Frage, ob der Bereich GST für unser Unternehmen überhaupt noch tragbar ist“, bringt er es auf den Punkt.

Er gibt einen weiteren Einblick in die Prozesse bei einem GST-Antrag: „Wir müssen für jeden Genehmigungsantrag eine dazugehörige, entsprechende Wegbeschreibung erstellen. Dafür müssen alle GST-Unternehmer das bundeseinheitliche Online-Tool Vemags nutzen. Hier sind aber nicht gemeldete oder zukünftige Baustellen im Beantragungszeitraum nicht hinterlegt. Das liegt daran, dass von den zuständigen Stellen den Verkehr einschränkende Baumaßnahmen nur unzuverlässig in das System eingespeist werden, mit gravierenden Folgen für den Fuhrunternehmer, denn dadurch kommt es zu erheblichen Verzögerungen. Die Hauptursache für die Verzögerungen ist der komplette Neudurchlauf der Genehmigungen, da die beantragte Route praktisch nicht nutzbar ist. Die daraus folgende Neubearbeitung geht zulasten des Spediteurs, selbst wenn punktuell eine nicht vom Antragsteller herbeigeführte Änderung die Ursache ist. „Wir starten jedes Mal das ganze Prozedere komplett neu“, berichtet Detlef Krebs.

Er sieht vor allem zwei Probleme abseits der Probleme für die deutschen Transporteure: Aufgrund der schwierigen Genehmigungsverfahren riskiere man, dass Industrien oder produzierendes Gewerbe, wie auch Empfänger dieser Projektladungen,

irgendwann ihren Standort aufgeben, mit dem damit einhergehenden Verlust der Wertschöpfung in der betroffenen Region. Gleichzeitig befördere man so einen „Schwarzmarkt für GST“, in dem kleinere Projektladungen nicht genehmigt transportiert werden. Die Belastung der Infrastruktur finde also unkontrolliert statt und seriöse Unternehmen würden dadurch in ihrer Existenz bedroht, betont Detlef Krebs.

Die Krebsgruppe: Zahlen und Fakten

Die 365 Mitarbeiter sorgen für einen Jahresumsatz von circa 72 Millionen Euro. Das Unternehmen mit Ursprung in Hamburg betreibt zusätzlich Niederlassungen in Wismar, Rostock, Lubmin, Saßnitz, Kiel, Wolgast, Dänemark und Bremerhaven. Namhafte Großkunden von Krebs sind Liebherr, die Erndtebrücker Eisenwerke (EEW), Steelwind, Tamsen Maritim GmbH, die Deutsche ReGas GmbH & Co. KGaA, das Trianel Kohlekraftwerk Lünen GmbH & Co. KG, die Adolf Cornels GmbH, die Holborn Europa Raffinerie GmbH, die Gebr. Friedrich GmbH & Co. KG, Hamburg Port Authority (HPA) und Nynas GmbH & Co. KG. Krebs führt regelmäßig Großprojekte für die Offshore-Windparks wie Oceanwind, Vesterhav, Baltic Eagle und Hornsea 2 durch. Zum Gesamtfuhrpark gehören 230 angemeldete Fahrzeuge und 220 SPMT-Achsen mit einer Transportkapazität von 9900 Tonnen. Allein der Schwerlast-Fuhrpark besteht aus 26 Schwerlast-Lkw. Hinzu kommen noch 21 Mobilkrane mit einer Tragkraft von bis zu 500 Tonnen und ein Raupenkrane.

Martin Heying

Anzeige

Sightseeing machen wir ganz nebenbei.



GUT. GÜTER. **MSG.**



[msgeg.de](https://www.msgeg.de)