



Kahl-Unternehmensgruppe

Neubau der Saarbrücke an der A8: Die Kahl-Unternehmensgruppe transportierte zwei je 74 Meter lange und rund 400 Tonnen schwere Brückenträger.

Aussichten im GST

Die Schwertransportbranche startet mit alten Problemen ins neue Jahr: Genehmigungen dauern zu lange, Brücken sind marode und die Digitalisierung kommt nicht voran. Daran scheint sich auch 2026 erst mal nichts zu ändern.

2026 beginnt für die Großraum- und Schwertransportbranche (GST) ohne Entlastung: Die Energiewende, marode Infrastruktur und langwierige Genehmigungsverfahren bleiben weiterhin ihre größten Herausforderungen. Denn im GST dauern die Verfahren, um etwa von Straßenverkehrsbehörden oder der Autobahn GmbH eine Genehmigung für einen Schwertransport per Lkw zu bekommen, oft Wochen. Gleichzeitig sind die Zeitpläne eng getaktet. „Wir sind Weltmeister im Aufbau von Hürden statt Möglichkeiten“, kritisiert Andreas Kahl, Geschäftsführer von Kahl Schwerlast und Vorsitzender im Bundesverband Schwertransport und Kranarbeiten (BSK), die Lage in Deutschland.

Bremssende Politik

Auch die politische Ebene ist dabei entscheidend: „Jeder Politiker spricht vom Bürokratieabbau, aber keiner tut wirklich etwas dagegen“, kritisiert er. Stattdessen wuchsen in den letzten Jahren die Reglementierungen noch weiter, „was Unternehmern die Situation sehr schwer macht.“

Kahl berichtet von jahrelangen Verzögerungen: „Ich war 2017 optimistisch, als der Verwaltungshelfer eingeführt wurde. Wir haben jetzt 2025 – der Verwaltungshelfer hat zu einer tierischen Erhöhung der Kosten geführt und die flächendeckende

Privatisierung der Polizeibegleitung haben wir immer noch nicht.“ Deshalb ist es für ihn wichtig, sich auch im Verband dafür einzusetzen: „Das ist die Arbeit der ganz kleinen Schritte und oftmals leistet sie nur den Beitrag, Schlimmeres zu verhindern.“

„Die Richtlinien für Großraum- und Schwertransporte werden derzeit überarbeitet, sind aber bislang nicht als neue, verbindliche Fassung in Kraft getreten“, kritisiert Kahl. Es sei ein grundlegendes Problem, dass es kein GST-Gesetz gibt, findet er: „Wir brauchen dringend wieder einen runden Tisch, an dem Politik, Behörden und Praxis gemeinsam darüber sprechen, wie wir klare, einheitliche und praktikable Regeln schaffen können. Was unsere Branche braucht, ist mehr Dialogbereitschaft und eine reale Abkehr von ideologischen Blockaden. Statt immer neuer Restriktionen brauchen wir eine Ermöglickungskultur – denn Großraum- und Schwertransporte sind keine Ausnahme, sondern eine Voraussetzung dafür, dass Energieversorgung, Industrie und Infrastruktur in Deutschland funktionieren.“

Vision von Digitalisierung

Ein weiteres Kernproblem ist dabei auch die fehlende Digitalisierung. „Wenn Behörden noch mit Fax arbeiten, hat das nichts mit Digitalisierung zu tun“, meint Kahl.



Andreas Kahl fordert ein GST-Gesetz.



Transport eines 65 Jahre alten, rund 200 Tonnen schweren Siedlungshaus, das in einem Stück aus einer Wohnsiedlung herausgehoben wurde.

Dass sich an einigen Stellen darum bemüht wird, zeigten Vertreter der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) bei einer Infoveranstaltung zum Thema GST auf Wasserstraßen im Herbst in Heilbronn: Die GST-Fachdatenbank und die GST-Mikrokorridorfassung, sollen Informationen zu Infrastrukturdaten von GST-Umschlagstellen bereitstellen beziehungsweise den zerstückelten Transport vereinfachen und Genehmigungsverfahren beschleunigen. Die Daten zu erheben, sei notwendig, um die Beratung und Transparenz zu erhöhen, findet auch Kahl. Jedoch dürfen sie nicht dazu führen, dass Behörden der Branche damit neue Vorschriften machen und das Genehmigungsverfahren dadurch mit neuen Themen zusätzlich überlastet wird.

„Es ist ein weitverbreiteter Irrtum, dass Großraum- und Schwertransporte unsere Straßen beschädigen. Das Gegenteil ist der Fall: Diese Transporte bewegen sich ausschließlich in streng geregelten Verfahren, die gerade darauf ausgelegt sind, Straßen und Brücken zu schützen“, stellt Andreas Kahl klar. Genau aus diesem Grund gebe es detaillierte Genehmigungsverfahren mit statischen Prüfungen, Auflagen und festgelegten Routen.

Kritisch sei jedoch, dass diese Verfahren nicht mehr zeitgemäß organisiert seien. „In einer Welt mit umfassender Datenverfügbarkeit und dem Einsatz von Künstlicher Intelligenz kann es nicht sein, dass bei geringfügigen Änderungen – etwa bei Termin, Gewicht oder Abmessungen – erneut wochenlang auf einen geänderten Genehmigungsbescheid gewartet werden muss. In dieser Zeit fährt im Zweifel das Seeschiff ohne Ladung ab oder eine Baustelle steht still“, betont Kahl.

Statt punktueller Nachbesserungen brauche es deshalb einen grundsätzlichen Ansatz. „Wir dürfen kein Flickwerk betreiben. Wir müssen uns heute gemeinsam an einen Tisch setzen und die entscheidende Frage stellen: Wie sieht die Vision eines vollständig digitalen, schnellen und verlässlichen Genehmigungsverfahrens für Großraum- und Schwertransporte aus?“

Bröckelnde Brücken

Zu den abstrakten Hürden kommt obendrauf noch die marode Infrastruktur: Brücken, Straßen und Schleusen sind vielerorts in schlechtem Zustand. Für Schwertransporte bedeutet das Umwege, zusätzliche Kosten und Verzögerungen. „Wir brau-

chen Straße, Schiene und Wasserweg – sonst kommt kein Brückenteil zur Baustelle“, so Kahl. Doch für Wasserstraßen braucht es Umschlagstellen und funktionierende Schleusen, für Straße und Schiene stabile Brücken. „Wir haben eine marode Infrastruktur, die uns auch in den nächsten zehn Jahren mindestens genauso begleiten wird, wie sie jetzt ist“, prognostiziert er.

Durch all diese Hindernisse wird die Standortfrage immer drängender, denn die Produktions- und Logistikbedingungen entscheiden letztendlich über die Wettbewerbsfähigkeit des Landes. „Güter sind wie Wasser: Sie suchen sich immer den leichtesten Weg“, sagt Kahl. Wenn dieser Weg ins Ausland führt, verlieren auch die Transporteure ihre Aufträge. „Viele Güter, die wir früher in Deutschland transportiert haben, finden wir heute im Ausland wie etwa China wieder“, berichtet er.

Die Branche bleibt trotzdem elementar für den Standort Deutschland, denn ohne Schwertransporte gibt es keine Brücken, keine Windkraftanlagen, keine großen Industrieprojekte, „ohne den Großraum- und Schwertransport gibt es keinen Joghurtbecher im Regal, keine Automobilindustrie, keine Klimaanlage oben auf einem Hochhausdach.“ Beim Ausblick auf das neue Jahr hält sich Kahl zurück: „Ob es besser wird, kann ich noch nicht sagen. Aber wir arbeiten weiter dran.“

Deborah Baran

Anzeige

REINPLUS FIWADO
Bunker GmbH

REINPLUS
FIWADO
SINCE 1925
a VARO company

Zur Verstärkung unseres Teams
in Koblenz

suchen wir ab sofort einen

Schiffsführer/Matrose

Bewerbungen bitte an info@reinplus.de