

Massiv eingeschränkt – große Umwege sind die Regel!



Berlin ist für Bauinvestoren ein gefragtes Terrain. Doch die Infrastruktur stellt besonders für die zur Projektrealisierung benötigte Schwertransportbranche ein gewaltiges Hemmnis dar. Hinzu kommen Probleme mit den Genehmigungsverfahren.

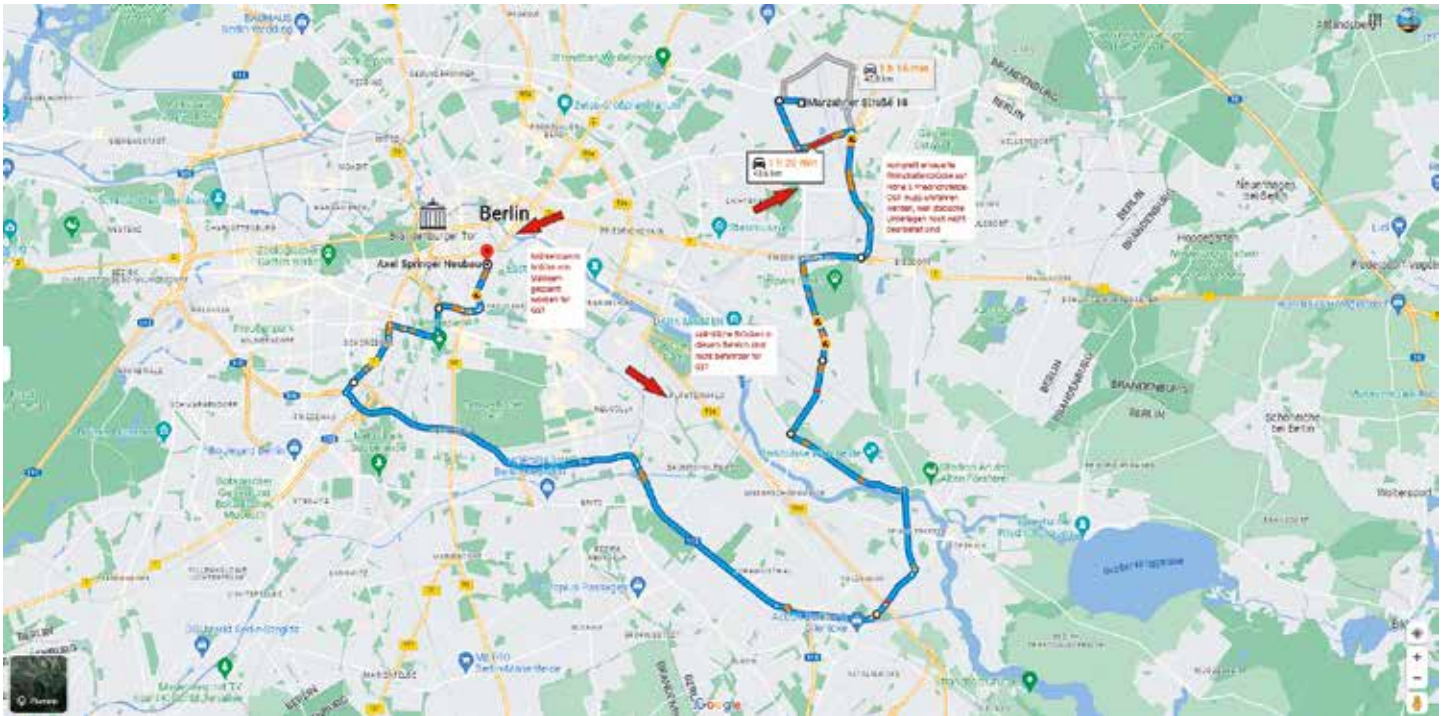
Text und Foto: Herbert Schadewald

Turmdrehkräne aufzubauen ist das Kerngeschäft der Kranarbeiten und Transporte GmbH (MOBI-HUB). „Wir waren beim Aufbau des Potsdamer Platzes damals massiv beteiligt. Und jetzt kommen wir da nicht mehr hin“, schildert Robert Burbaum. Als Sachbearbeiter bei MOBI-HUB ist er seit 2015 für die entsprechenden Antragsstellungen bei den zuständigen Behörden zuständig. Als Einzelkämpfer in der gefragten

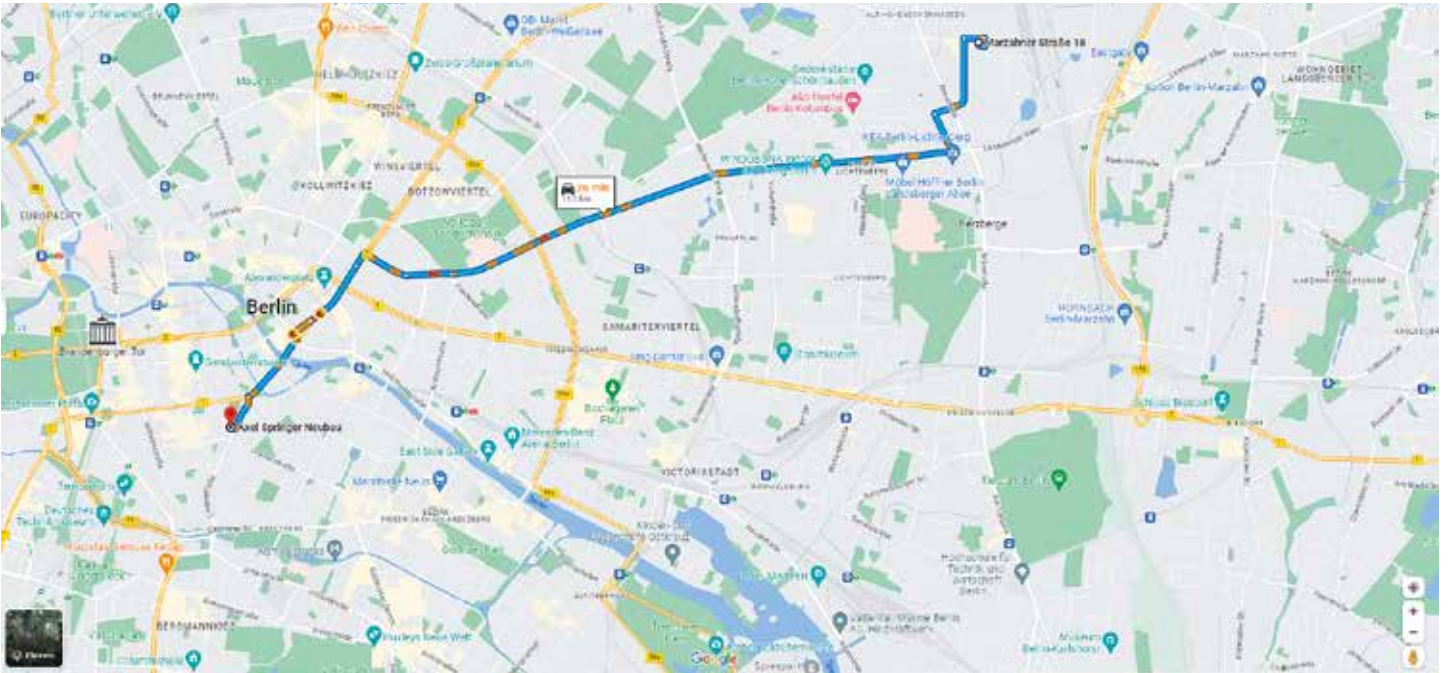
Firma am östlichen Stadtrand schlägt er sich täglich mit unbearbeiteten Anträgen und der zunehmenden maroden Infrastruktur herum. „Wir haben hier in der Stadt kaum noch die Möglichkeit auf kurzem Wege von A nach B zu kommen“, verdeutlicht er und macht das optisch an einem konkreten Beispiel klar. Die -zig kilometerweiten Umwege kosten nicht nur Zeit, sondern auch Kraftstoff, der ohnehin kostenintensiv ist. „In die City-West zu kommen ist

schon wegen der verschärften Auflagen fast unmöglich“, legt er dar.

In der Bundeshauptstadt existiert ein sogenanntes Negativverzeichnis, in dem über 200 Brückenbauwerke und noch wesentlich mehr Straßen erfasst sind, die mit Schwertransporten nicht mehr befahren werden dürfen. Und diese Statistik wird immer größer. „Es gibt nur noch zwei, drei Schwerlaststrecken durch die Stadt, die für uns überhaupt möglich sind. Das



Realität – wesentlich länger und deutliche Umfahrung wegen GST-Auflagen.



Utopie – der direkte Weg!

ist ein massives Problem“, seufzt Robert Burbaum. Die ursprünglichen klassischen Schwerlaststrecken, auf denen es nie Probleme gab, gehören inzwischen längst der Vergangenheit an.

Ebenso wie die Infrastruktur haben sich auch die Bedingungen für die Genehmigungsverfahren verschlechtert. Während Robert Burbaum früher seine Transportanträge bei der damaligen Senatsverkehrsverwaltung einreichen musste, ist nun die Autobahn GmbH dafür zuständig. Dereinst dauerte der bürokratische Verwaltungsakt durchschnittlich sieben Werktage. Jetzt sind es rund vier Wochen bis die Anträge genehmigt werden. „Seitdem die Autobahn GmbH das bearbeitet ist es ein großes Problem“, konstatiert der Sachbearbeiter. Bis dato „konn-

ten wir viel flexibler agieren und alle Beteiligten konnten besser planen“, legt er dar. Jetzt muss er vielmehr den Kunden die Auftragsbestätigung unter Vorbehalt ausgeben. Denn nicht selten kommen auch kurzfristige Transportanfragen. „Es sollte doch keine Hürde sein, auch kurzfristig eine Genehmigung zu bekommen“, verdeutlicht Robert Burbaum.

Erst wenn die Zustimmung der Autobahn GmbH vorliegt, kann auch die notwendige Polizeibegleitung angefordert werden. Und das ist inzwischen eine weitere Stolperstelle. Während früher die Transporte von einfachen Polizeistreifen wahrgenommen wurden, die dann kurzzeitig mit ihren Fahrzeugen die zu befahrenden Kreuzungen freihielten, ist nun eine spezielle Schwerlastgruppe bei der Polizei zustän-

dig. Dieses personell dünn besetzte Dezernat ist mit den Anforderungen überfordert. „Letztes wurde uns eine Polizeibegleitung verwehrt, weil die einfach keine Zeit hatten“, berichtet Robert Burbaum. Dabei hatte er diesen Transport dort rechtzeitig angemeldet. Denn der Antrag auf die Beamtenbegleitung muss mindestens 48 Stunden zuvor bei der Behörde vorliegen. „Und wenn die Polizei nicht begleiten kann, dann müssen wir die Baustelle absagen“, erläutert er. Eine derartige Entscheidung zieht einen Rattenschwanz an Problemen nach sich, die kaum überschaubar sind. Und auch eine Besserung der Situation für die hauptstädtische Schwertransportbranche ist kaum absehbar.