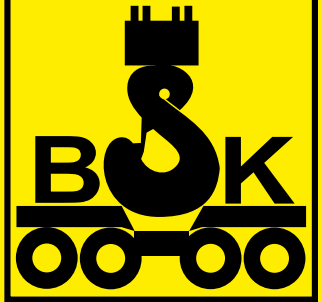


Stimmung top – Arbeitsbedingungen mies

Bundesfachgruppe Schwer-
transporte und Kranarbeiten



Auf eine rundum gelungene Jahreshauptversammlung blickt die BSK zurück. Die Vereinsregularien waren schnell abgearbeitet, und im Fokus standen ohnehin die doch erheblichen Probleme, mit denen sich die Kran- und Schwertransportbranche aktuell konfrontiert sieht.

Die Konjunktur brummt! Die Bauwirtschaft, der Maschinen- und Anlagenbau, ein Rekordzubau bei den Windenergieanlagen – die Liste der Branchen, die mit einigem Recht zufrieden sein können, ist lang. Das merkt selbstverständlich auch die Kran-

und Schwertransportbranche. Es könnte also alles so schön sein, wenn die Branche nicht im Genehmigungsstau stecken würde.

Bis zu acht Wochen dauert es von der Genehmigungsbeantragung bis zur Genehmigungserteilung. Statt zu rollen, stehen

die Fahrzeuge und damit die Fracht. Besonders hart trifft es die Krandienstleister, die mit den neuen Verwaltungsvorschriften zu §§29 Absatz 3 und 46 Absatz 1 Nummer 5 StVO Dauererlaubnisse nur noch für Mobilkrane mit einem zGG von bis zu 48 t

erhalten. Für die aktuell sehr gut nachgefragten 5-achsigen AT-Krane müssen demnach streckenbezogene Dauererlaubnisse beantragt werden – und zwar maximal fünf Strecken je Antrag. Das entspricht überhaupt nicht den Einsatzgepflogenheiten dieser Krane, ganz abgesehen davon, dass die achtwöchige Bearbeitungszeit auch der termingerechten Einsetzbarkeit größerer Krane im Wege steht.

Es knirscht im Genehmigungsgebälk. Seit dem Frühjahr ist die Zahl der Genehmigungsanträge aufgrund der guten Konjunktur immer weiter gestiegen. Hinzu kommt die neue Verwaltungsvorschrift, die für sich genommen sehr gute Ansätze enthält – von der nachteiligen Regelung für die Krandienstleister einmal abgesehen.

Aber die Umsetzung jeder neuen Verwaltungsvorschrift benötigt eben Zeit. Zeit, die angesichts des steigenden Genehmigungsaufkommens nicht vor-



Wolfgang Draaf, BSK-Vorsitzender, bei einem Vortrag in Berlin.



Rege Diskussionen am Rande der BSK-Jahreshauptversammlung.

handen ist. So sind zum Beispiel die sich aus der neuen Verwaltungsvorschrift ergebenden Auf-
lagenänderungen in VEMAGS, einem der wichtigsten Genehmigungsinstrumente, noch nicht eingearbeitet worden. Und natürlich müssen sich auch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Behörden zunächst einmal

nur die Kran- und Schwertransportbranche so. An einer durch die BSK initiierten Verbändeinitiative beteiligen sich insgesamt 30 Verbände – ein einmaliger Vorgang.

Sie alle haben erkannt, dass sich die aktuelle Situation nicht mit den Erfordernissen moderner Produktionsgepflogenheiten

Es knirscht im Genehmigungsgebälk. Seit dem Frühjahr ist die Zahl der Genehmigungsanträge aufgrund der guten Konjunktur immer weiter gestiegen.

in diese Verwaltungsvorschriften einarbeiten. Denn VEMAGS hat ja die Behörden nicht ersetzt, VEMAGS ist lediglich die Plattform, auf die alle Verfahrensbe-
teiligten zuarbeiten.

Brummende Konjunktur, neue Verwaltungsvorschrift, systemische Unzulänglichkeiten – das Ergebnis: Genehmigungsstau. Es muss etwas passieren, das empfindet inzwischen nicht mehr

in Einklang bringen lässt. Lieferung „just in sequence“ und mehrwöchige Genehmigungsverfahren, das passt nicht zusammen. Die Initiative fordert daher die Verkehrsminister auf, dem Genehmigungsstau entgegenzuwirken und die Genehmigungsdauer auf fünf Tage – von Ausnahmen abgesehen – zu begrenzen.



Ton Kleijn repräsentierte die ESTA in Berlin.



Die glücklichen Gewinner der BSK-Awards.



Prof. Dr. Dirk Engelhardt, neuer Hauptgeschäftsführer des BGL e.V.

Wie das funktionieren soll, dazu wurden jetzt „Vorschläge der Verbändeinitiative zur Verbesserung des Genehmigungsverfahrens bei Großraum- und Schwertransporten“ erarbeitet und an die Verkehrsminister versendet. Darin geht es um kurzfristige Maßnahmen, um den aktuellen Genehmigungsstau aufzulösen, sowie um mittel- und langfristige Maßnahmen, das Genehmigungsverfahren den Erfordernissen der Zeit anzupassen.

Fahrzeugclusterung, Ladungsclusterung, Makro- und Mikro-Korridore, die Einführung einer interaktiven Karte zur Routenplanung, „Integrationsnetz Straße“, VEMAGS 5.0, Verwaltungshelfer – das sind die wesentlichen Stichpunkte, die in den Vorschlägen präzisiert werden. Die Branche ist in der digitalen Gegenwart angekommen und die Strukturen müssen jetzt dieser digitalen Wirklichkeit angepasst werden, nicht erst irgendwann nach 2020.

Sicherlich war der aktuelle Genehmigungsstau und die

Maßnahmen, wie diesem begegnet werden kann, eines der wichtigen Themen der diesjährigen Jahreshauptversammlung. Doch wie immer rundeten noch zahlreiche Fachvorträge den Branchentreff ab. Von e-learning-Anwendungen über Softwarelösungen bis hin zu textilen Zurrketten und Transportlösungen für die letzten Meter abseits der Straße reichten die Beiträge.

Außerdem erhielt in diesem Jahr die ESTA, der europäische Dachverband der Branche, die Gelegenheit, sich selbst und seine aktuellen Arbeitsschwerpunkte darzustellen. Und natürlich durfte auch in diesem Jahr ein Vortrag von Dr. Rudolf Saller nicht fehlen, der in gewohnt kurzweiliger, beinahe schon kabarettistischer Manier komplexe rechtliche Sachverhalte darstellte.

Abgerundet wurde die wirklich gelungene Veranstaltung dann noch durch einen feierlichen Teil, bei dem langjährige BSK-Mitglieder geehrt sowie die BSK-Awards verliehen wurden.

KM