

# Bericht aus Bonn: 40 Jahre BSK

**Alle Jahre wieder trifft sich die BSK zu ihrer großen Jahreshauptversammlung, wenn man mal von der Veranstaltung im vergangenen Jahr absieht, die zugunsten der Hochwasseropfer abgesagt worden war. Alle Jahre wieder nutzen zahlreiche BSK-Mitglieder einen Samstag im Herbst, den Vereinsregularien beizuwohnen und sich über die neuesten Entwicklungen auszutauschen. Am Abend wartet dann der Ball mit Essen, Trinken und Tanz auf die Teilnehmer, bevor sich viele wieder dort treffen, wo man sich schon am Abend zuvor getroffen hat: zu einem „Absacker“ an der Hotelbar.**

Es gibt Stimmen, die diesem eher inoffiziellen Teil der Veranstaltung eine höhere praktische Bedeutung zusprechen als der Hauptversammlung selbst. Hier gibt es die Gelegenheit zum klärenden Gespräch und zur Pflege persönlicher Kontakte. „Wer sich einmal bei einer solchen Gelegenheit in die Augen geschaut hat, der beschießt sich nicht mehr so leicht“. So oder so ähnlich beurteilt so mancher Betreiber den Stellenwert des „Bierchens an der Bar“.

Die Anreise am Freitag vor der eigentlichen Hauptversammlung und das „gemütliche Beisammensein“ ist schon so sehr Brauch, dass die BSK in diesem Jahr diesen kurzer Hand im Programm berücksichtigte. Vom Hotel, nur eine kurze Strecke vom Gründungsort der BSK vor 40 Jahren entfernt, ging es zum ehemaligen Bundestag in Bonn, wo bei Speisen und Getränken BSK-Mitglieder sowie die zahlreichen Vertriebsmitarbeiter der Lkw-, Fahrzeug-, Kranhersteller und der mit dieser Branche verbundenen Dienstleister die Gelegenheit zum intensiven Dialog nutzen.

Dass für die Hersteller die Jahreshauptversammlung ebenfalls beinahe ein Pflichttermin ist, darf wohl kaum überraschen. Zwar bedauert selbst der BSK-Vorstand den geringen Organisationsgrad – gerade einmal 198 sogenannte „Unternehmen“ bei insgesamt 329 Mitgliedern gehören dem Verband an –, trotzdem sind das für den Vertrieb immer noch 198 potentielle Kunden. Und wer weiß, wie viele der im nächsten Jahr auf der Bauma offiziell abgeschlossenen Verträge dort schon angebracht wurden.

Die Beteiligung der Hersteller wird offenbar ganz überwiegend positiv bewertet. So hält Klaus Scholpp, Mitglied im komplett wiedergewählten Vorstand, den „Kontakt mit den Herstellern während der Jahrestagung“ für „erwünscht und sinnvoll“. Eine Ausgestaltung der Vertriebsaktivitäten in Richtung einer – wie auch immer gearteten – Messe, lehnt Klaus Scholpp aber mit dem Hinweis auf das ohnehin äußerst reichhaltige Messe-Angebot ab.



1969: Sechs Jahre jünger als die BSK: ein AUK 80-1 aus dem Gründungsjahr der Liebherr Werk Ehingen GmbH.

Es gibt aber auch andere Stimmen, die diesen Ansatz für „denkbar“ halten, oder, wie die Wissel Autokran GmbH, die Beteiligung der Fahrzeughersteller an der Tagung ablehnen. Als „sehr gut“ bezeichnet dieses Unternehmen die diesjährige Veranstaltung in Kassel (Anm. d. Redaktion: VBA-Jubiläum/Bergen & Abschleppen), bei der „Krane, Abschleppfahrzeuge und Arbeitsbühnen zusammen“ gehörten. Und der Betreiber aus Aschaffenburg fragt sich auch, warum es für diesen Bereich mehrere, zum Teil konkurrierende Verbände gibt.

Bei aller Zustimmung und Kritik, so strahlt die Jahreshauptversammlung, vielleicht gerade weil sie so ist, wie sie ist, durchaus das Flair eines Branchentreffs aus. Vorgeschaltete Veranstaltungen, wie das vom Versicherungsdienstleister Sitt & Overlack AG organisierte Treffen auf der Michael Schuhmacher-Kartbahn in Kerpen, stellen dabei sicherlich einen zusätzlichen Anreiz dar, schon frühzeitig anzureisen. Neben Sport, Spiel und Spannung bieten solche Angebote aber ebenfalls die Gelegenheit, sich über aktuelle Entwicklungen auszutauschen.

Und dieser Austausch war in diesem Jahr offenbar besonders gefragt. Es stand nicht auf der Tagesordnung und die Diskussionen fanden eher hinter den Kulissen statt. Eines aber steht wohl fest: mit der Kollegialität zwischen

den Betreibern scheint es in einigen Regionen vorbei. Verantwortlich dafür könnte ein ungewöhnliches, jedoch bekanntes Phänomen sein. Nach KM-Informationen wurden in diesem Jahr über 100 Krane in NRW neu zugelass-

## Vier Fragen an Klaus Scholpp, Scholpp Kran & Transport GmbH

**KM: 40 Jahre BSK – welche für die Branche wichtigen Errungenschaften verdanken aus Ihrer Sicht die Kran-/Schwerlastunternehmen der Bundesfachgruppe?**

**Antwort:** Ein Meilenstein der BSK-Arbeit und das Verdienst von Herrn Draaf war die Einführung des BF3-Begleitfahrzeugs, außerdem die Gründung der GenosK für das Genehmigungsverfahren.

**KM: Worin sehen Sie die hauptsächlichen, gegenwärtigen Aufgaben der BSK, und wie zufrieden sind Sie mit der Wahrnehmung dieser Aufgaben?**

**Antwort:** Die Interessenvertretung für die Branche durch die BSK über den BGL ist hervorragend.

**KM: Welche Aufgaben, meinen Sie, muss die BSK zukünftig wahrnehmen?**

**Antwort:** Als hauptsächliche Aufgabe für die Zukunft sehe ich den weiteren Aufbau der GenosK, damit dieses Verfahren nicht nur in Bayern sondern bundesweit angewandt wird.

**KM: Was wünschen Sie sich persönlich für die Zukunft von der BSK, und was wünschen Sie der Bundesfachgruppe?**

**Antwort:** Ich wünsche der BSK noch mehr Mitglieder, insbesondere sollten die „Trittbrettfahrer“, die sich der durch die BSK erarbeiteten Vorteile erfreuen, auch offizielles Mitglied werden.

sen. Im zehnmal kleineren Bundesland Mecklenburg-Vorpommern, bekannt wegen schöner jedoch wirtschaftlich nicht unbedingt blühender Landschaften, waren es ebenfalls über 50 Krane.

Ein Grund für diesen Nord-Ost-Deutschen Kranboom dürfte sein, dass Mecklenburg-Vorpommern mittels Gewährung von Investitionszulagen Investoren ins Land locken will. Glücklicherweise, wer dort eine Niederlassung betreibt – oder, so sehen es die Kritiker, dort einen Briefkasten sein Eigen nennt.

Förderung durch den Staat, so gut sie auch gemeint ist, ist oftmals nicht ganz unproblematisch. Und gerade die IZ hat auch in der Vergangenheit nicht nur positive Folgen gezeitigt. Inzwischen soll schon ein regelrechter Berufsstand erwachsen sein, dessen Dienstleistung darin besteht, bei der Nutzung solcher Förderungen behilflich zu sein. Dass Unternehmen allerdings die staatlich vorgesehenen Möglichkeiten ausnutzen, ist zunächst ja nicht verwerflich. Problematisch wird es aber, wenn Maschinen mit Kennzeichen aus Mecklenburg-Vorpommern den Norden gar nicht sehen, sondern in weit entfernten Regionen – und anschließend dort – eingesetzt werden.

Es ist ein eher hinter verschlossenen Türen ausgesprochener Verdacht. Doch sollte dieser sich bestätigen – was allerdings schwierig nachzuweisen sein dürfte –, dann ist die Aufregung durchaus verständlich. Erstens ist eine IZ seitens eines Bundeslandes sicherlich nicht dafür gedacht, Anmeldegebühren

1972: Neun Jahre jünger als die BSK war dieser Palfinger Ladekran.



zu akquirieren und ein kleines Büro zu vermieten, das eigentlich gar nicht besetzt ist. Und schon gar nicht ist eine IZ dafür gedacht, in weit entfernten Regionen den Wettbewerb zu verzerren; schließlich kann derjenige, der mit Hilfe der Zulage günstiger einkauft, am Ende dem Kunden die Maschine günstiger anbieten.

So jedenfalls der Verdacht. Dabei kann man weder den Herstellern einen Vorwurf machen, denn diese können ihren Kunden kaum vorschreiben, wo und wie sie die Maschine letztlich einsetzen; dem Betreiber hingegen muss man wohl zunächst unterstellen, dass

er seine Maschine tatsächlich dort einsetzen möchte, wo er diese angemeldet hat. Sollte sich dies als Trugschluss erweisen, dann trifft es natürlich jene besonders, die diesen Weg nicht beschritten haben. Auf jeden Fall aber stellt sich die Frage nach dem Sinn so manch staatlicher Förderung.

### Jubiläum in schwierigen Zeiten

Bei aller Politik-Schellete, die sich im BSK-Geschäftsbericht auf Seite 1 findet, vergaß man bei der BSK aber auch nicht, noch einmal eindringlich die hausgemachten Probleme anzusprechen. Wolfgang Draaf nahm das Wort und richtete einen eindringlichen Appell an die Anwesenden „für gute Qualität auch einen guten Preis“ zu verlangen. Die betriebswirtschaftliche Kalkulation und die Preisgestaltung kann die BSK ihren Mitgliedern selbstverständlich nicht abnehmen. So kann es eben nur bei der Aufforderung bleiben, Dumpingwettbewerb zu vermeiden.

### VEMAGS und Internet

Ansonsten beschreibt das 21 Seiten umfassende, mit historischem Bildmaterial durchsetzte Werk die unterschiedlichen Aktivitäten und Entwicklungen des vergangenen Jahres.

Ein sehr interessanter Ansatz wird dort auf Seite 13 unter dem behördlich-sperrigen Schlagwort „Verfahrensmanagement Großraum- und Schwertransporte – VEMAGS“ angekündigt.

Was so sperrig daher kommt könnte in der Tat die Genehmigungsbeantragung, -bearbeitung und -erteilung auf eine neue Basis stellen – und zwar für alle Beteiligten. VEMAGS ist das konkrete Anzeichen, dass sich auf behördlicher Seite in diesem Bereich etwas tut. Zukünftig – so jedenfalls die Planung – soll das ganze Genehmigungsverfahren Web-basiert abgewickelt werden können. Datenbanken und die Vernetzung der zuständigen Stellen sollen für eine zügige Abwicklung sorgen, nachdem der Antragsteller – Eingabemaske ausfüllen, abschicken, fertig – seinen Antrag elektronisch gestellt hat. Vorbild ist hierbei die „Behörde im Internet“, bei der heute schon in einigen Regionen Bürgerinnen und Bürger ihre Behördengänge einsparen können: ob das Ummelden, Anmelden, Abmelden von Pkw oder der Wohnortwechsel, was im privaten Bereich schon über Internet möglich ist, soll zukünftig auch der Kran- und Schwerlastbranche zugute kommen.

Ebenfalls verstärkt auf das Internet setzt bald auch die BSK selbst, womit die Fachgruppe auch gelegentlicher Kritik an der Informationspolitik entgegen treten kann. Von „eher schlecht“ bis „sehr gut“ reichen hier die der Redaktion vorliegenden Urteile bezüglich der Art der Verbreitung und der Qualität der Informationen. Die BSK – oder vielmehr der Vorstand der BSK – jedenfalls zeigt sich jetzt schon ganz überzeugt vom zukünftigen Auftritt und glaubt damit ein Angebot zu schaffen, das noch ohne Vorbild ist.

### Vier Fragen an Christel Bauer, Christel Bauer Spezial Schwerlasttransporte, Transportbegleitung

**KM:** 40 Jahre BSK – welche für die Branche wichtigen Errungenschaften verdanken aus Ihrer Sicht die Kran-/Schwerlastunternehmen der Bundesfachgruppe?

**Antwort:** Zusammenkunft der Branche, erläutern anstehender Probleme und Mithilfe bei der Lösung in der Praxis.

**KM:** Worin sehen Sie die hauptsächlichen, gegenwärtigen Aufgaben der BSK, und wie zufrieden sind Sie mit der Wahrnehmung dieser Aufgaben?

**Antwort:** Verbindungsglied zwischen Branche und Staat. Würden uns mehr Flexibilität und Akzeptanz des Verbandes durch staatliche Behörden wünschen.

**KM:** Welche Aufgaben, meinen Sie, muss die BSK zukünftig wahrnehmen?

**Antwort:** BSK als Gütesiegel für die Wirtschaft.

**KM:** Was wünschen Sie sich persönlich für die Zukunft von der BSK, und was wünschen Sie der Bundesfachgruppe?

**Antwort:** Weitere gute Geschäftsverbindungen und fairen Umgang der Mitglieder untereinander. Mehr Anerkennung von staatlicher Seite, das heißt Mitsprache bei der die Branche betreffende Gesetzesbildung.

Der neue Internetauftritt soll – wie heute schon vielfach üblich – einen öffentlich zugänglichen Bereich sowie einen Mitgliederbereich enthalten. Neu und in der Tat interessant ist das Angebot, BSK-Mitglieder nicht nur nach Postleitzahlen oder Namen, sondern auch nach vorgehaltenem Equipment suchen lassen zu können. Im Mitgliederbereich ist dieses Angebot zudem um internationale Adressen erweitert, mit dem die BSK-Mitglieder die Möglichkeit hätten, für internationale Aufträge auch international Partner zu gewinnen.

Nach eigenen Angaben kann die BSK derzeit auf weltweit über 1.000 Adressen zurückgreifen. Mit dem Ausbau des Internetangebots erhofft sich die Fachgruppe auch, einen zusätzlichen Anreiz „für heute noch abseits stehende Unternehmen“ zu schaffen – die geringe Mitgliederzahl, die dem gewerkschaftlichen Organisationsgrad in manch ost-deutschem Stahlbetrieb entspricht, treibt auch hier den Vorstand um.

### Appell für Ausbildung

Wie den Herstellern die deutschen Kranbetreiber als anspruchsvolle Kunden gelten, so sind aber auch die Ansprüche der Endkunden gestiegen. Ein schnell angelernter Kranführer scheidet für viele Aufträge aus, auch wenn die erzielbaren Stundensätze vielfach nicht unbedingt darauf verweisen, dass dort ein Facharbeiter seinen Dienst tut.

Dieter Herbst, langjähriger Kranfachverständiger der BGF und „Kraninstitution“, brachte es in seinem Vortrag auf den Punkt. Von der Gründung der BSK bis heute hat Dieter Herbst die Entwicklung der Fachgruppe von außen und doch aus nächster Nähe begleitet und zog ein entsprechend anekdotenreiches Resümee der vergangenen vier Jahrzehnte, das in der Feststellung mündete: „Es ist eine unternehmerische Fehlentscheidung zu glauben, ein irgendwie gearteter Anlernprozess reiche aus, um einen Mitarbeiter mit dem Führen eines Fahrzeugkranes beauftragen zu dürfen.“

Die Ansprüche an den Ausbildungsstandard der Kranführer sind aber nicht nur auf Seiten der Kunden gewachsen. In einem gewohnt faktenreichen Vortrag von Dr. Rudolf Saller, in dem es im Wesentlichen um die aktuelle Rechtsprechung zu den vertraglichen Leistungstypen, mit denen Kranbetreiber alltäglich zu tun haben, ging, deutete der Referent an, dass die aktuelle Rechtsprechung wohl auf die Führung eines „Kranführerbuchs“ hinauslaufen werde. Hierin seien dann nicht nur die Ausbildungs- und Weiterbildungsmaßnahmen einzutragen, sondern dieses „Kranführerbuch“ setze auch „planvolle, regelmäßige und unangekündigte“ Kontrollen des Kranführers an den Einsatzorten voraus.

Die Ansprüche an die Ausbildung der Kranführer werden also weiter steigen, nur allein das Berufsbild des Kran-



1959, vier Jahre vor der Gründung der BSK. Der erste Kran der Wiesbauer GmbH & Co. KG ist ein auf ein gebrauchtes Lkw-Chassis aufgebaute Kässbohrer-Kran.

führers gibt es noch nicht. Kranbetreiber wie die Wiesbauer GmbH & Co. KG wünschen sich auf diesem Hintergrund unter anderem auch, dass die BSK

zukünftig bei der Entwicklung von Berufsbildern und der Beschreibung von Ausbildungswegen aktiv(er) wird. *KM*

Im KM-Verlag erhältlich:

## „Das große Buch der Fahrzeugkrane Bd. II“ von Dr. Rudolf Saller

Anfang des Jahres erschien im KM-Verlag in der Reihe „Das große Buch der Fahrzeugkrane“, Band 2, seine Publikation „Handbuch für Kranbetreiber: Rechtsgrundlagen – Risikovorsorge – Organisationshilfen“.

Das Buch kann direkt beim KM-Verlag oder im Buchhandel unter der ISBN 3-934518-04-4 bezogen werden.

**KM-Verlags GmbH**

Eichendorffstraße 47 · D-64347 Griesheim

Tel. +49 (0) 61 55 / 82 30 30 · +49 (0) 61 55 / 82 30 32 · [hellmich@kranmagazin.de](mailto:hellmich@kranmagazin.de)

[www.kranmagazin.de](http://www.kranmagazin.de)

