

VI GST trifft Politik und verschafft sich Gehör



Egal, ob Flugzeugumpf, ...

Die im Januar 2023 gegründete Verbändeinitiative „Großraum- und Schwertransporte (VI GST)“ hatte sich in einem offenen Brief an die Politik gewandt und die aktuellen Missstände für die Branche benannt. Im Rahmen des Dialogs „Großraum- und Schwertransporte“ am 20. November in Berlin konnte sie dem Bundesverkehrsministerium nun Forderungen und Lösungsvorschläge präsentieren. Die Anliegen des Branchenzusammenschlusses wurden dabei wohlwollend aufgenommen.

Am 20. November 2023 veranstaltete die Initiative im Haus der Deutschen Wirtschaft der Deutschen Industrie und Handelskammer (DIHK) den Dialog „Großraum- und Schwertransporte“. Die Zielsetzung des Zusammenschlusses, dem aktuell mehr als 30 Verbände angehören, lautet: „Verbesserte Bedingungen für Großraum- und Schwertransporte zur Sicherung des Wirtschaftsstandortes Deutschland sowie für den Umbau zu einer klimaneutralen Wirtschaft“. Die Kritik der Initiative richtet sich auch gegen den desolaten Zustand bei den Genehmigungsverfahren, der mitunter dazu führt, dass Transporte nur unter erschwerten Bedingungen oder teils gar nicht durchgeführt werden können.

Nach einem Grußwort durch Dr. Patrick Thiele, Referatsleiter Nationale Verkehrspolitik, Verkehrswirtschaft der DIHK, stellte Peter Guttenberger, Präsident des Verbandes der Baubranche, Umwelt- und Maschinentechnik e.V. (VDBUM) die Verbändeinitiative und ihre Anliegen vor. Dirk Siewert, Leiter Tiefbau und

Baumaschinentechnik beim Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e.V. (Bauindustrie) veranschaulichte Großraum- und Schwertransporte als Grundlage der Wirtschaft. Es bestehe, so Siewert, kein Erkenntnisproblem, sondern ein Umsetzungsproblem. Vieles sei durch Bürokratieabbau, sinnvolle Regelwerke, einen höheren Digitalisierungsgrad und vor allem den Willen zur Verbesserung relativ kurzfristig lösbar.

GST-Artikelgesetz vorschlagen

Peter Freudenthal, Internationaler Sachverständiger für Ladungs- und Transportsicherheit, zeigte schwerwiegende Probleme der Wirtschaft am Beispiel der Unterschreitungen genehmigungspflichtiger Abmessungen und Gewichte auf und verdeutlichte die Notwendigkeit einer zeitnahen Überarbeitung der Handlungs- und Ausführungsvorschriften. Er schlug die Zusammenfassung aller Regelungen des Großraum-

und/oder Schwertransports in einem GST-Artikelgesetz vor.

Constanze Muschter, Geschäftsführende Vorständin der Genossenschaft für Schwertransporte und Kranarbeiten eG (Genosk) thematisierte das Verfahrensmanagement für Großraum- und Schwertransporte (VEMAGS). Dessen Einführung im Jahr 2007 habe zu einer wesentlichen positiven Veränderung im Verwaltungsprozess geführt. Aufgrund der steigenden Genehmigungszahlen, dem zunehmenden Verwaltungsaufwand auf Behörden- und Antragstellerseite, sowie der Verschlechterung der Straßen- und Brückeninfrastruktur ist das Genehmigungsverfahren nicht zufriedenstellend. Es bedürfe einer grundlegenden Prüfung, wie das Verfahrensmanagement, von der Transportplanung bis zur Transportdurchführung weitestgehend ohne Medienbrüche – und damit effizienter – gestaltet werden kann. Muschter erklärte, dass dies ein flächendeckendes Open Data, Schnittstellen zu bestehenden Systemen und Datenbanken, das Zulassen und Fördern von Innovationen, sowie die zeitnahe Umset-



... Bauteil eines Raupenkrans oder ...

zung von Bedarfen der Straßenverkehrsbehörden und -baulastträger umfasst.

Peter Guttenberger stellte „elektronische Beifahrer“ – speziell und ausschließlich für den GST entwickelte Navigationssysteme – vor. Er forderte eine Akzeptanz des E-Beifahrers durch die Autobahn GmbH des Bundes, sowie die kurzfristige Ausweitung des Pilotversuches E-Beifahrer auf alle Bundesländer.

Gibt es einen Wettbewerbsnachteil bezüglich der Gebührenberechnung für Großraum- und Schwertransporte? Dieser Frage ging Melanie Bloedorn, Vorsitzende des Arbeitskreises Genehmigungsverfahren Bundesverband Schwertransporte und Kranarbeiten e.V. (BSK), auf den Grund. In einer aktuellen Untersuchung hatten sechs identische Genehmigungsanträge für einen Transport von Straubing nach Bremerhaven Preisunterschiede von weit über 100 % ergeben. Bloedorn forderte eine einheitliche und transparente Gebührenberechnung für GST. Unabdingbar sei eine bundesweite Kostengleichheit und somit eine Kalkulierbarkeit vor Antragstellung.

Andreas Kahl, Aufsichtsratsvorsitzender des BSK, führte schließlich aus, wie sich die Stärken der Verkehrsträger durch eine effektive und effiziente Vernetzung der Transportwege bestmöglich nutzen lassen. Er unterstrich, dass der politischen Zielsetzung, die Straße über das Wasser und die Schiene zu entlasten, zuzustimmen ist, es aber einer konzertierten Aktion aller Beteiligten bedarf. Kahl machte sich für die Ausarbeitung und Sicherung bestehender Schwerlaststrouen und Mikrokorridore bei allen Verkehrsträgern sowie die Optimierung der Handlungsempfehlungen aus dem Verlagerungsbericht der GST von 2021, stark.

Bund und Landesministerien erkennen Handlungsbedarf

Zeitweilig wurde die Branchenveranstaltung auch von Oliver Luksic, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Digitales und Verkehr (BMDV) besucht, der direkt an Bundesverkehrsminister Volker Wissing berichtet. Die Referenten zeigten ihm in kurzen und präzisen Statements auf, wo der Branche der

Schuh drückt und welche Lösungen die Initiative empfiehlt. Staatssekretär Luksic und auch die teilnehmenden Landesvertreter bezeichneten die Anliegen der Branchenvereinigung dabei durchweg als richtig und wichtig.

Stellvertretend für die Verbändeinitiative schlug Uta Maria Pfeiffer, Abteilungsleiterin Mobilität und Logistik beim Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI) vor, die VI GST aktiv bei der von der Verkehrsministerkonferenz vorgeschlagenen GST-Ad-hoc-Gruppe einzubeziehen. Das Ziel ist, den bürokratischen Aufwand zu reduzieren, praxistaugliche Regelungen zu schaffen sowie Vorschläge der Branche zu diskutieren und zu berücksichtigen.

Im Nachgang der Veranstaltung wird ein finales Papier zu Themen und Forderungen erstellt und Staatssekretär Luksic vorgestellt. Er sagte zum Abschluss des Dialogs nicht nur zu, diese Themen intensiv mit den Fachleuten des BMDV behandeln zu wollen. Der Staatssekretär nahm das Angebot einer Mitarbeit von Spezialisten des VI GST ausdrücklich an.

An der Verbändeinitiative VI GST sind fast 40 Verbände beteiligt. Der fünfköpfigen Steuerungsgruppe gehören Vertreter des bauforums-tahl e.V., des Bundesverbandes der Deutschen Industrie e.V. (BDI), des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie (HDB), des Bundesverbandes Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK) und des Verbandes der Baubranche, Umwelt- und Maschinentechnik e.V. (VDBUM) an. Darüber hinaus wurden Arbeitsgruppen zu den Kernthemen wie VEMAGS, STVZO, Gebührenordnungen, Schulungen und Unterweisungen ins Leben gerufen. Die Webseite der VI GST befindet sich derzeit im Aufbau und wird in Kürze veröffentlicht.



... extrem langer Windflügel. GST haben es in Deutschland nach wie vor schwer.