

GESCHÄFTSBERICHT

2019 / 2020



Bericht des Vorstandes

durch den

Geschäftsführer

über

2019 / 2020

Inhaltsverzeichnis

1	Entwicklungen im Berichtszeitraum	1
1.1	Entwicklungen bei den Rechtsvorschriften	1
1.1.1	StVO	1
1.1.2	Verwaltungsvorschriften zu §§ 29 Absatz 3 und 46 Absatz 1 Nummer 5 StVO.	2
1.1.3	Richtlinie für Großraum- und Schwertransporte (RGST)	3
1.1.4	VEMAGS Antrag-Release V20F010.....	3
1.1.5	Straßenverkehr-Transportbegleitungsverordnung (StTbV)	4
1.1.6	„Corona bedingte“ Erleichterungen.....	5
1.2	Sachstand Umsetzung der Beschlüsse der Verkehrsminister-konferenz (VMK)	5
1.3	Die Autobahn GmbH des Bundes.....	6
1.4	Ausschüsse, Arbeitskreise und Arbeitsgruppen.....	7
1.4.1	Ausschuss Krantechnik	7
1.4.2	Begleit-Ausschuss.....	7
1.4.3	Arbeitskreis Versicherung, Transportrecht und Geschäftsbedingungen	8
1.4.4	Arbeitskreis Montage.....	8
1.4.5	Arbeitskreis Windenergie	9
1.4.6	Arbeitskreis Multimodaler Schwergutverkehr.....	9
2	Ausblick auf die künftigen Entwicklungen	10
2.1	StVO und GebOSt.....	10
2.2	VwV-StVO, RGST 20XX, StTbV, VEMAGS.....	10
2.2.1	VwV-StVO.....	10
2.2.2	RGST 20XX	11
2.2.3	StTbV.....	11
2.2.4	VEMAGS.....	13
2.3	Clustering bei Fahrzeugkombinationen	13
2.4	neue Satzung.....	13
2.5	Ausschüsse, Arbeitskreise und Arbeitsgruppen.....	14

2.5.1	Begleitausschuss	14
2.5.2	Ausschuss Krantechnik	14
2.5.3	Arbeitskreis Versicherung, Transportrecht und Geschäftsbedingungen	14
2.5.4	Arbeitskreis Montage.....	15
2.5.5	Arbeitskreis Windenergie	15
2.5.6	Arbeitskreis Multimodaler Schwergutverkehr.....	15
3	Competence Center Schwergut (CCS) im BGL	15
4	geprüfter Fahrzeugkranführer / geprüfte Fahrzeugkran-führerin IHK	18
5	BSK - intern	18
5.1	Entwicklungen im Mitgliederbereich	18
5.2	BSK-Geschäftsstelle	18

1 Entwicklungen im Berichtszeitraum

1.1 Entwicklungen bei den Rechtsvorschriften

1.1.1 StVO

Zuständigkeiten

Im April 2020 trat die 54. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften in Kraft. Eine Verordnung, die in der Hauptsache der Fahrradnovelle und der Einführung der Autobahn GmbH dienen sollte. Gegen die Regelungen der Einführung der Autobahn GmbH regte sich Widerstand in vielen Bundesländern, sodass dieser Part herausgelöst wurde.

Versteckt in der Änderungsverordnung fand sich auch die Novellierung des § 47, der die Zuständigkeit von Straßenverkehrsbehörden regelt, die Erlaubnisse und/oder Ausnahmegenehmigungen erteilen dürfen. Die überwiegende Mehrheit der Bundesländer wollte die Reduzierung auf den Bezirk, in dem der genehmigungspflichtige Transport beginnt oder endet.

Alle betroffenen Verbände haben sich mit allen Mitteln gegen eine Veränderung in diese Richtung gewehrt, es wurde auch ein Änderungsantrag in den Bundesrat eingebracht, jedoch haben sich die Mehrheiten nicht verschieben lassen. Das Argument, den festgestellten Genehmigungstourismus unterbinden zu wollen, zeigte sich als zu stark.

Allerdings – dies ist auch als ein Bejahen der Länder zu werten, dass die Kritiker, die mit einem Crash des Genehmigungsverfahrens rechnen, Recht haben könnten – wurde eine Übergangsfrist bis zum 01.01.2021 gewährt. Damit wollte man den Ländern Zeit geben, sich auf die gravierenden Änderungen einzustellen. Ein Unterfangen, was durch die Corona-Pandemie erschwert oder sogar verhindert wurde. Die gleiche Frist gilt dann auch für die in der Verordnung enthaltene Änderung der Berechnungsmethode für Gebühren bei Erlaubnissen und oder Ausnahmegenehmigungen.

GebOST

Das neue Tool, Bestandteil der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOST), mithin eine Bundesvorschrift, soll gewährleisten, dass vergleichbare Vorfälle mit der gleichen Gebühr abgerechnet werden. Somit wollen die Länder auch einen verbesserten Schutz vor dem Genehmigungstourismus erreichen. Die so eingeleitete Förderung der Wettbewerbsgleichheit, ist sicherlich zu begrüßen. Gleichwohl hält mit diesem Tool eine erhebliche Verteuerung Einzug ins Verfahren. Beide Änderungen gehen zulasten der

deutschen Industrie, die als Zweckveranlasser mit einer Verteuerung der Bescheide wie mit einer erheblichen Verzögerung des Verfahrens an sich rechnen müssen.

Funkbetrieb

Sorgen bereitete auch das zum 01. Juli 2020 eigentlich in Kraft tretende Verbot der händischen Nutzung von CB-Funkgeräten. Ab diesem Zeitpunkt sollte gemäß § 23 1a und 1b StVO nur noch eine Freisprecheinrichtung zum Einsatz kommen. Der BSK ist es zu verdanken, dass zunächst für den Großraum- und Schwertransport- wie dem Begleitbereich durch den BLFA-StVO am 28.04.2020 eine Verlängerung der Frist um 1 Jahr (30.06.2021) erreicht wurde, später zogen die Länder auch für den normalen Güterkraftverkehr nach (31.01.2021 oder 30.06.2021).

1.1.2 Verwaltungsvorschriften zu §§ 29 Absatz 3 und 46 Absatz 1 Nummer 5 StVO

Bereits vor einiger Zeit hat sich eine Länderarbeitsgruppe mit der Neufassung der beiden Verwaltungsvorschriften befasst und ein entsprechendes Papier verfasst. Zu diesem Papier hat sich das Competence Center Schwergut im BGL (CCS) – siehe hierzu auch Kapitel 3 – am 13. November 2019 im Wege einer Stellungnahme geäußert. Zusätzlich haben sich BSK und BGL in dieser Stellungnahme auch mit weiteren Passagen der Verwaltungsvorschriften beschäftigt, die aus Sicht des CCS unbedingt einer Anpassung bedürfen. Diese liegt dem BMVI seit dem 03.03.2020 vor.

Parallel dazu wurden bei Treffen mit den Landesvertretungen des Bundesverbandes der Deutschen Industrie (BDI), der Vereinigung hessischer Unternehmerverbände (VHU) und der Landesvereinigung Unternehmerverbände Rheinland-Pfalz (LVU) schwertransport- und genehmigungsspezifische Details besprochen. Dies auch vor dem Hintergrund, dass die verladende Wirtschaft inzwischen auch erkannt hat, dass neben den Abwicklungsproblemen bei den Genehmigungsverfahren auch die extrem hohe Nebenkostenanstieg bedingt durch die Infrastrukturprobleme und der daraus resultierenden Anstieg der Einsätze von BF 4-Fahrzeugen und den Verwaltungshelfern (VwH) die Abwicklung ihrer Transportvorhaben negativ beeinträchtigen.

Auch Gespräche mit dem Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau (VDMA) sowie seinem Landesverband Bayern sowie Gespräche mit Landesverbänden des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie dienten den gleichen Zwecken. Es ging bei allen Treffen und Gesprächen um die Sensibilisierung der Deutschen Industrie, dass diese ihr Gewicht in die Waagschale werfen, um Verbesserungen in allen Verfahren zu erreichen.

1.1.3 Richtlinie für Großraum- und Schwertransporte (RGST)

Parallel zu den Verwaltungsvorschriften müssen dann auch die Inhalte der RGST angepasst werden. Auch und gerade für VEMAGS eine unerlässliche Entwicklung. Die unter Punkt 1.1.2 bereits erwähnte Länderarbeitsgruppe hatte sich auch Gedanken zu Umwandlungen der RGST gemacht und diese niedergelegt.

Allerdings dürften die weiteren notwendigen Schritte zur Veränderung der Verwaltungsvorschriften, mit denen unbedingt auch Vereinfachungen Einzug halten müssen, zu einem erneuten Umbau der RGST führen. Beides, 1.1.2 und 1.1.3, bedeuten zwingend, dass sich Bund und Länder schnellstmöglich noch in diesem Jahr mit diesen Dingen befassen.

1.1.4 VEMAGS Antrag-Release V20F010

Nach Ankündigung, das Antrags-Release im Februar 2020 scharf zu schalten, musste dieses Vorhaben aufgrund fehlender Rechtsgrundlage verschoben werden. Denn die VEMAGS-Verantwortlichen mussten, alles andere hätte keinen Sinn gemacht, die Einzelheiten aus 1.1.2 (veränderte Einzelheiten in den VwV'en) bei der Programmierung berücksichtigen. Für diese Neuerungen gab es aber keine Rechtsgrundlagen, da sie im Wording der VwV nicht enthalten waren. Leider wurde die Gewerbeführung im Vorfeld bei der Erstellung des Release nicht mitgenommen. Sie konnte nur im Nachgang ihre Auffassungen platzieren.

Erst mit der coronabedingt verspäteten Sitzung (Telefonkonferenz) der Bundesländer (BLFA-StVO) am 28. April 2020 haben sich die Bundesländer geeinigt, im Vorgriff auf die Vorschriftenanpassung diese Passagen freizugeben. Voraussetzung hierfür waren entsprechende Ländererlasse, wie z. B. für die Einführung der so genannten „Kurzzeiterlaubnis“. Somit konnte die Freischaltung des Releases erst in der Nacht vom 19. auf den 20. Juni 2020 erfolgen.

Die Umstellung auf das neue Release fiel und fällt vielen Antragsstellern wie aber auch Behördenvertretern schwer. Dies liegt zum einen an der gestiegenen Anzahl von Angaben z. B. zur Ladung wie auch an der komplexeren Streckeneingabe. Bei letzterem ist das PreINS nicht gerade hilfreich, da wenig funktional. Auf Behördenseite kann man leider auch unterschiedliche Wissensstände und Auslegungen festhalten, welche die Umsetzung nicht vereinfachen. Aber man muss erkennen, dass viele Dinge, die zurecht bemängelt werden, nicht durch VEMAGS verursacht sind, sondern ihren Ursprung in den einschlägigen Verwaltungsvorschriften haben. Was klar dazu führen muss, hier praktikable Änderungen einzufordern.

Im Übrigen fungiert die BSK als Kummerkasten, um Einzelheiten aus dem Mitgliederkreis zu sammeln und diese an die entsprechenden Stellen der VEMAGS-Leitungsebene einzubringen. Wenn erforderlich oder notwendig, werden „kleine“ Änderungen in sogenannten Hotfixes einprogrammiert. Dies ist gegenüber früheren Zeiten mit einem oder zwei Releases pro Jahr ein erheblicher Fortschritt.

Die BSK fordert auch ein Nutzerhandbuch, da das System nicht unbedingt selbsterklärend ist, die Nutzerinformationen nicht wirklich zielführend sind.

1.1.5 Straßenverkehr-Transportbegleitungsverordnung (StTbV)

Ein eigentlich funktionierendes System – Einsatz von BF 4 mit VwH – wird durch die Umsetzung bei den jeweiligen Straßenverkehrsbehörden durch überzogene Auflagen und nicht praktikablen Anwendung von straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen in Richtung Kollaps gedrängt. Es wird weder der § 11 StVO ins Kalkül bei den Überlegungen über straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen gezogen, noch die Beschilderung vor Ort entlang der Strecke. So werden denn auch überzogen viele Begleitfahrzeuge eingefordert, die faktisch nicht erforderlich wären.

Umso mehr ist das Gewerbe, aber auch die verladende Wirtschaft auf die Beleihung und damit der 100 %-ige Übernahme polizeilicher Dienste angewiesen. Diese Beleihung soll in der Straßenverkehr-Transportbegleitungsverordnung (StTbV) rechtlich umgesetzt werden. Neben der StTbV ist auch eine Anpassung der StVO erforderlich. Das betreffende Unternehmen wird beliehen, das notwendige Personal wird als weisungsbefugte Person ausgebildet. Wichtig dabei ist, dass Ausbildung, Prüfung wie aber auch die Beleihung länderübergreifend anerkannt wird.

Die StTbV ist eine Bundesverordnung. Dies bedeutet, dass, selbst wenn diese Verordnung beschlossen ist, die Länder je für sich eine eigene „Beleihungsverordnung“ erlassen müssen. Neben den rechtlichen Grundlagen spielen auch Fragen rund um Ausbildungsinhalt, -dauer wie auch Ausbildungsorganisation eine sehr große Rolle.

Der erste Entwurf, des BMVI zur StTbV fand keine Zustimmung in den Ländern, aber auch bei der Gewerbeführung, so dass dringender Bedarf einer Neufassung gegeben ist.

1.1.6 „Coronabedingte“ Erleichterungen

Mit Beginn der Corona-Pandemie und dem damit auch verbundenen Lockdown wurden die Unternehmen der Branche mit absolut neuen Schwierigkeiten konfrontiert. Dies sind Personaleinschränkungen wie aber auch die Einhaltung der AHA-Hygiene-Formel.

Die BSK hat darauf reagiert und vom Bund wie von den Ländern gefordert, in Zeiten der Pandemie auf den Beifahrer bei GST wie bei Autokranen (Auflage 21 aus der RGST 1992 bzw. 2013). Der Bund hat dies ebenso unterstützt, wie auch die Forderung nach weniger restriktiven Fahrzeitbeschränkungen zur Verbesserung der Abwicklung der Transporte und Kranverbringungen. Das Gros der Bundesländer hat diese Forderung ebenfalls aufgenommen und entsprechende Erleichterungen fixiert.

Aufgrund der Pandemie-Auflagen konnten seit Ende März auch keine BF 3-Schulungen mehr durchgeführt werden. Ist dies für Neuschulungen schon fatal, so trifft dies auf die Nachschulungen umso heftiger zu. Wenn Scheine ausliefen, konnte derjenige nicht mehr eingesetzt werden. Die BSK hat daher mit dem Bund erfolgreich vereinbart, dass so genannte Verlängerungs-Bescheinigung zunächst bis 30.06.2020 / 31.07.2020 ausgestellt werden durften. Somit waren die Existenzen des Fahrpersonals gesichert.

Dem Vorschlag der BSK, Nachschulungen auf ein Online-Format umzustellen, haben die Länder mehrheitlich abgelehnt. Der Hintergrund hierfür ist nachvollziehbar: es kann nicht sichergestellt werden, dass nach Eingangskontrolle die betreffende Person auch komplett den Online-Lehrgang am PC verfolgt. Dies sahen die Länder aber mehrheitlich als zwingende Voraussetzung.

Inzwischen sind die Lehrgänge unter erheblich erschwerten Umständen wieder angelaufen.

1.2 Sachstand Umsetzung der Beschlüsse der Verkehrsministerkonferenz (VMK)

Beginnend mit 2017 hat sich die Verkehrsministerkonferenz (VMK) regelmäßig mit Themen rund um den Großraum- und Schwertransport / den Autokran beschäftigt. Dabei wurden auch wegweisende Beschlüsse gefasst, die zu positiven Ergebnisse geführt haben, wie z. B.:

Das von der BSK geforderte **Makrokorridornetz** (gezogen über das AB-Netz in ganz Deutschland) mit der Ertüchtigung und dem Neubau von einer Vielzahl von Brücken mit entsprechender Traglast wird bis 2035 fertiggestellt.

Bei den **Mikrokorridorlösungen** sind die Länder aufgefordert, solche zu identifizieren und zu sichern. Hierbei handelt es sich um Strecken von wichtigen Quellen oder zu wichtigen Zielen,

dabei können diese auch Umschlagsanlagen zur Wasserstraße oder Schiene sein. Nordrhein-Westfalen z. B. hat dafür einen Millionen-Fördertopf zur Unterstützung der Kommunen für die Ertüchtigung und Sicherung der so identifizierten Strecken zur Verfügung gestellt

Die VMK hatte beschlossen, eine Prüfung der **"von bis Werte"** bei Abmessungen, also praktisch erstmalig einen offiziellen Einstieg in das „maius minus continent“ vorzunehmen. Diese Prüfung ist erfolgt und sie hat einen Beschluss des BLFA-StVO am 28.04.2020 ermöglicht (siehe auch offener Brief vom 11.05.2020). Nunmehr sind Abweichungen nach unten bei Breite und Höhe wie auch beim Überhang von 15 cm möglich. Bei Achslasten wie bei der Gesamtmasse ist eine Unterschreitung von 5 % möglich.

Die Prüfung von der Möglichkeit einer **Clustering von Fahrzeugkombinationen** (Kombinationsgruppen) wurde vom BMVI an ein Ingenieurbüro vergeben. Diese aufwendige Prüfung ergab leider eine Empfehlung, das clustern von Fahrzeugkombinationen nicht weiter zu verfolgen. Dies insbesondere im Hinblick auf Lastüberschreitungen bis zu 10 %.

1.3 Die Autobahn GmbH des Bundes

Zum 01. Januar 2021 soll die Autobahn GmbH des Bundes ihren Dienst offiziell aufnehmen. Sie ist dann unter dem Fernstraßenbundesamt (FBA) angesiedelt. Das FBA ist Behörde, während die Autobahn GmbH eine Gesellschaft öffentlichen Rechts ist. Letzteres bedeutet, dass sie nicht als Behörde angesehen werden kann.

Die Autobahn GmbH als bundeseigene GmbH, übernimmt ab dem vorgenannten Datum Planung, Bau, Betrieb, Erhaltung, Finanzierung und vermögensmäßige Verwaltung der Autobahnen in Deutschland. Die Zentrale befindet sich in Berlin und ab dem 01. Januar 2021 existieren 10 Niederlassungen, verteilt über das gesamte Bundesgebiet. Leider hat Hessen keine Niederlassung erhalten, was sich für das wichtige Transitland nicht unbedingt zielführend sein kann. Hinzu kommen noch 41 regionale Außenstellen.

Dies bedeutet insgesamt aber auch, dass für das Genehmigungsverfahren für Großraum- und Schwertransporte wie Autokranverbringung mit der Autobahn GmbH ein neuer Player im Verfahren auftauchen wird. Insbesondere als Straßenbaulastträger ist sie wohl für die statische Prüfung verantwortlich. Darüber hinaus wird davon gesprochen, dass sie auch Verkehrsbehörde im Sinne von § 45 StVO sein wird, also sie Verantwortung für die straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen tragen müsste. Allerdings ist noch nicht wirklich geklärt, wer Verkehrsbehörde im eigentlichen Sinne für die Autobahn sein wird. Eine GmbH, die keine Behörde ist, könnte dies wohl nur als Verwaltungshelfer für das FBA ausfüllen. Auf der Website des BMVI ist denn auch zu lesen „Hoheitliche Aufgaben, die weder dem BMVI selbst obliegen, noch der Autobahn GmbH des Bundes durch Beleihung zugewiesen werden,

werden künftig überwiegend durch das ebenfalls neu zu errichtende Fernstraßen-Bundesamt (FBA) ausgeübt“.

Die BSK hat sich aufgrund der vielen Unwägbarkeiten an den Vorsitzenden der GmbH-Geschäftsführung gewandt und um Aufklärung gebeten. Gleichzeitig hat sie aber auch klar gemacht, dass in einem von Hause aus so komplexen und lang dauernden Verfahren eine Zunahme der Anhörstellen kontraproduktiv sein wird.

1.4 Ausschüsse, Arbeitskreise und Arbeitsgruppen

1.4.1 Ausschuss Krantechnik

Die BSK arbeitet zusammen mit verschiedenen Vertretern des Ausschusses Krantechnik an der Imageverbesserung der Kranbranche und der Beziehung zu den Auftraggebern. So wurde in der vorletzten Sitzung eine Arbeitsgruppe, mit dem Ziel ein Gütesiegel für die Kranbranche zu erstellen, gegründet. Entschieden wurde in der Arbeitsgruppe; einen Umfragebogen zu erstellen, um herauszufinden, welche Anforderungen Auftragnehmer an das Kranunternehmen haben. Dieser Fragebogen dient den Kranunternehmern und der BSK dazu, herauszufinden, was für den Auftraggeber einen guten Krandienstleister ausmacht. Das Feedback der Auftraggeber ist wichtig für die Verbesserung von Prozessen, Leistungsangeboten und Anforderungen für den zukünftigen Kundennutzen.

Die erste Testphase des Fragebogens endete am 31.03.2020. Das vorläufige Ergebnis der Befragung stimmte mit den Vermutungen der Arbeitsgruppe überein, dass der Preis nicht das wichtigste Kriterium darstellt. Laut Fragebogen sind Kommunikation und Erreichbarkeit der Unternehmen sowie fachkompetentes Personal dem Preis überlegen.

Um eine noch genauere Auswertung zu erreichen, muss in der nächsten Sitzung darüber entschieden werden, ob eine erneute Fragerunde gestartet wird. Man brauche viel mehr Feedback, um die Auswertung weiter in Branche und Funktion zu filtern.

1.4.2 Begleit-Ausschuss

Der Begleitausschuss hat sich intensiv mit den BF 3-Schulungen befasst und das Prüfungsprocedere mitgestaltet. Nunmehr werden die Prüfungsbögen automatisch nach dem Zufallsprinzip und personifiziert erstellt. Die Auswertung erfolgt auch automatisch, dank einer speziell gekauften Software.

Grundsätzlich begleitet der Begleitausschuss auch die regelmäßigen BF3-Referentenbesprechungen.

Auch beobachtet der Ausschuss genau die Entwicklung in Bayern und die dort angebotene BVS-Schulung zum Verwaltungshelfer Polizei. Angedacht ist auch, dass in anderen Bundesländern über die GENOSK als Verwaltungshelfer eine vergleichbare Schulung angeboten wird.

Der Begleitausschuss fordert des Weiteren eine verbesserte Abnahme durch TÜV und DEKRA, die nachhaltig auch nicht nur bei der Erstabnahme, sondern auch bei den wiederkehrenden Abnahmen erfolgen muss. Denn es ist festzuhalten, dass bei den regelmäßigen Abnahmen nach der Erstabnahme das Merkblatt keine Rolle bei der Prüfung spielt. Es ist schlicht nicht im Prüfkatalog enthalten.

1.4.3 Arbeitskreis Versicherung, Transportrecht und Geschäftsbedingungen

Die BSK erarbeitet zusammen mit den Juristen Dr. Belger, Dr. Saller und Herrn Salzmann an einer Kommentierung der AGB-BSK Kran + Transport 2019. Mitten in den Arbeiten kam aus der Versicherungswirtschaft, aber auch aus dem Kreis der AGB-Verwender der Hinweis, dass die ausschließlich sich auf genehmigungspflichtige Transporte abzielende Formulierung des Anwendungsbereiches 3 „Transportleistungen“ nicht wirklich zielführend ist.

Daher wurde im Arbeitskreis erneut eine vertiefende Debatte über diesen Anwendungsbereich gestartet. Als Ergebnis kann festgehalten werden, dass sich der Arbeitskreis darauf einigte, wieder zurück zu der Formulierung des Abschnittes 3 aus der 2013-Version der AGB-BSK zu gehen. Somit wurde die AGB-BSK Kran + Transport 2019 (Stand 31.07.2020) gefasst und veröffentlicht. Die Kommentierung hebt entsprechend darauf ab. Sie wird im letzten Quartal 2020 erscheinen.

1.4.4 Arbeitskreis Montage

Auch in diesem Arbeitskreis liegt derzeit der Fokus auf der Weiterentwicklung der AGB-BSK Montagen (2008). Diese Weiterentwicklung ist aufgrund höchstrichterlicher Entscheidungen und aufgrund der Einführung des § 650a BGB zum 01.01.2018 (Montagvertrag als Werkvertrag kann auch Bauvertrag sein) sehr schwierig. Nicht jedes Arbeitskreismitglied möchte seine Tätigkeiten in einem Bauvertrag wiederfinden, sodass intensive Diskussionen zu erwarten sind.

1.4.5 Arbeitskreis Windenergie

Die Bundesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, bis zum Jahre 2030 den Anteil des Stromverbrauches aus Ökostrom auf dann 65 % zu erhöhen. Mit diesem Ziel vor Augen, hat die BSK eine Arbeitsgruppe „Best Practice Guide“ gegründet. Bestehend aus einer kleinen Anzahl von Vertretern des Arbeitskreises Windenergie, wurde unter anderem in Hamburg bei Siemens Gamesa getagt. Ergebnis dieser Arbeitsgruppe ist der „Best Practice Guide“ des Arbeitskreises Windenergie in der BSK zu Sicherstellung von Großraum- und Schwertransporten und Kranverbringungen für die Windenergie zum Erreichen der Energiewende“.

Der Best Practice Guides soll einen Einblick über die Anforderungen der WEA-Industrie geben. Besonderer Schwerpunkt sind die Herausforderungen an den Transport der zukünftigen Komponententeile einer WEA. Deren schiere Größe (Rotorblattlänge 80+ Meter) wird ein logistisches Problem auf dem Verkehrsträger Straße darstellen.

Der Best Practice Guide soll bei der nächsten Sitzung des Arbeitskreises Windenergie, den Teilnehmern präsentiert werden.

1.4.6 Arbeitskreis Multimodaler Schwergutverkehr

Das BMVI hat inzwischen den Masterplan „Schienengüterverkehr“ sowie den Masterplan „Binnenschifffahrt“ aufgelegt. Beider Ziele ist es, diese Verkehrsträger zu stärken und wieder mehr in den Fokus zu rücken.

Die BSK arbeitet schon seit Jahren sehr erfolgreich im Arbeitskreis Multimodaler Schwergutverkehr – u. a. die Münchner Erklärung – an den Verbesserungen der multimodalen Transportketten. Derzeit steht der Masterplan „Multimodaler Schwergutverkehr“ auf der Tagesordnung. Dieser Masterplan enthält die Zusammenführung der drei Verkehrsträger Schiene, Wasserstraße und Straße unter der Überschrift „Schwergut“. Während die zitierten „Einzelmasterpläne“ aus der Sicht Schiene respektive der Binnenschifffahrt geschrieben sind, soll der BSK Masterplan beleuchten, welche Voraussetzungen und welche Verbesserungen notwendig sind, um die drei Verkehrsträger miteinander zu verknüpfen.

Sehr positiv aus Sicht der BSK ist die Tatsache, dass nunmehr auch der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt in diesem Arbeitskreis wieder mitarbeitet. Somit arbeiten alle Protagonisten nicht nur die Betreiber, sondern auch die Verbände der drei Verkehrsträger und die Verladeseite zusammen.

2 Ausblick auf die künftigen Entwicklungen

2.1 StVO und GebOSt

Auf dem Gebiet der StVO sind zwei große Themen zu bearbeiten. Zum einen die Regelung der Zuständigkeiten der Genehmigungsbehörden nach § 47 StVO. Die derzeit verabschiedete Lösung ist für das Gewerbe wie für die Behördenstrukturen schlicht eine Katastrophe, die sich letztendlich auch auf die verladende Wirtschaft negativ auswirken wird. Aus diesem Grund haben BSK und der Landesverband Bayerischer Transportunternehmen (LBT) erneut erfolgreich einen Vorstoß initiieren können, dass ein erneuter Versuch einer Änderungsdefinition für den § 47 StVO in den Bundesrat eingebracht wird. Mit diesem Kompromissvorschlag könnten alle Betroffenen einigermaßen leben und es würde hierdurch auch kein erneuter Genehmigungstourismus losgetreten. In den nächsten Wochen wird sich zeigen, ob sich eine Mehrheit im Bundesrat erzielen lassen wird. Hierzu steht die BSK und stehen die Landesverbände von BGL, BDI wie auch des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie und befreundete Verbände in den Startlöchern, um in den Bundesländern weitere Gespräche zu führen.

Zum anderen muss man die 55. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften im Auge behalten. Hierin sind die Regelungen zusammengefasst, in denen sich die Autobahn GmbH letztendlich bewegen wird. Auch, ob dort Regelungen getroffen werden, die das Genehmigungsverfahren für den Großraum- und Schwertransport wie für die Autokranverbringungen tangieren.

In der Angelegenheit GebOSt werden Gespräche noch zu führen sein, inwieweit nun bereits vorgezogene Anpassung in den Verwaltungsvorschriften wie auch künftige Veränderungen sich auf die Kategorien des Gebührenberechnungs-Tools auswirken werden. Auch, ob hierdurch im Tool Anpassungen noch vor dem 01.01.2021 vorzunehmen sind. Und darüber, wie Verwerfungen behandelt werden können, ohne dafür die GebOSt erneut anzupacken.

2.2 VwV-StVO, RGST 20XX, StTbV, VEMAGS

2.2.1 VwV-StVO

Die in VEMAGS derzeit oft als wenig zumutbaren Mehrangaben wie z. B. zur Ladung resultieren – wie schon dargestellt – nicht aus den Überlegungen der VEMAGS-Verantwortlichen, sondern diese Details sind Bestandteil der einschlägigen VwV-StVO.

Für die BSK bedeutet dies, dass die nun anstehende Überarbeitung der VwV-StVO dazu genutzt werden muss, Einfluss auf praktikablere Lösungen zu nehmen. Es wird sich auch

anbieten, die befreundeten Verbände als CCS mitzunehmen, um diesen Einfluss zu verstärken.

So ist es z. B. wichtig, eine Legaldefinition für den Konvoi zu erhalten, sodass dieser zum einen rechtlich verbindlich eingeführt wird und damit zum anderen dieser in der Praxis auch nicht durch allgemeingültige Aussagen „kein Konvoi auf Brückenbauwerke“ torpediert wird. Erster Erfolg ist der Einführungserlass zur Wiedereinführung des Konvois in NRW. Eine solche Aussage kann z. B. bei Feldlängen von 10 m nicht aufrechterhalten werden. Auch sind die Angaben, die den Transport betreffen, zu vielfältig und für die reine Prüfung der Ladung (Teilbarkeit?) zu überladen. Des Weiteren muss definiert werden, welche Ladungsbeschreibungen vorgesehen sein sollen. Hersteller und Typ einer Baumaschine beinhalten keine Qualitätssteigerung, sondern sind unnötiger Aufwand und führen zudem zu einem erheblichen Anstieg der Genehmigungszahlen. Man muss festhalten, dass die Einbindung des Gewerbes bereits im Vorfeld einen verbesserten Praxisbezug herstellt. Es fehlen auch klare Definitionen, wie mit Dauergenehmigungen und Landungsarten verfahren werden soll. Nur eine Ladungsart pro Dauergenehmigung konterkarieren den Charakter einer Dauergenehmigung.

2.2.2 RGST 20XX

Neben den Details aus der VwV-StVO muss auch das Augenmerk auf die Anwendungsbereiche gelegt werden. Hier müssen klare Anweisungen hinterlegt werden, die zwar einen Ermessensspielraum vorsehen, die aber auch z. B. der inflationär angeordneten Nachtfahrt, welche die VwV-StVO nur im Rahmen der Feiertage kennt, Einhaltung gebieten. Denn die Umsetzung des Genehmigungsverfahrens in Deutschland oder in einem Bundesland ist trotz der RGST extremst unterschiedlich. Die Väter der RGST hatten seinerzeit einen anderen Ansatz: weitestgehende Gleichschaltung des Verfahrens wie der Inhalte der Bescheide.

2.2.3 StTbV

Die Straßenverkehr-Transportbegleitungsverordnung (StTbV) ist eine existentiell wichtige Verordnung, die allerdings den Bund fordert, ehe die Bundesländer mit den eigenen Verordnungen nachziehen können.

Das CCS, also BSK und BGL werden ihre Argumente in die Diskussion einbringen, um Fehlentwicklungen bei der Ausbildung, der gegenseitigen Anerkennung von Ausbildung und Beileihung in allen Bundesländern zu vermeiden, aber auch um die Entwicklung der

Einsatzvoraussetzungen wie Auflagenthematik positiv zu begleiten. Denn derzeit führt die Genehmigungspraxis beim VwH-Einsatz – wie unter 1.1.5. geschildert – zu exorbitant hohen Nebenkosten für die verladende Industrie und damit auch vereinzelt zur Standortfrage einer Produktionsstätte. Und für das Gewerbe selbst hat sich der Verwaltungsaufwand erheblich erhöht.

2.2.4 VEMAGS

Die BSK wird auch weiterhin Erkenntnisse sammeln, die aus dem Mitgliederkreis an sie in der Causa „VEMAGS“ herangetragen wird. Und sie steht in permanenten Dialog mit der VEMAGS-Lenkungsgruppe und der Gesamtprojektleitung wie auch mit dem Sprecher der VEMAGS-Landesbeauftragten. Dies zu dem Zweck, einzelne Punkte anzusprechen und zu beeinflussen, vor allem, um zu verbessern. In Teilen ist dies auch schon gelungen.

Ganz wichtig wird sein, anders als beim Antrags-Release, den Entwicklungsprozess des kommenden Bescheid-Releases mit zu begleiten. Denn die jetzigen Bescheide auf Basis des Antragsformulars sind Anwenderfeindlich in ihrer Ausgestaltung (Strecke zu klein geschrieben, Umfang des Bescheides geht Richtung 200 Seiten und 10 MB etc.).

2.3 Clusterung bei Fahrzeugkombinationen

Auch wenn, wie unter 1.2 dargelegt, ein Ingenieurbüro eine Empfehlung für eine Zusammenfassung bestimmter Fahrzeugkombination mit gleichen Auflagen (Clusterung) nicht aussprechen kann, bedeutet dies nicht, dass die BSK / das CCS dies aus dem Blick verliert. Sie werden sich weiter für eine realistische Möglichkeit der Clusterung einsetzen, da unter bestimmten Voraussetzungen eine Clusterung jederzeit möglich ist. So zumindest die Einschätzung von der BSK / dem CCS. Die Diskussionen werden derzeit geführt.

2.4 neue Satzung

Anlässlich der letzten Mitgliederversammlung in 2019 in Rostock-Warnemünde, in deren Verlauf die Mitglieder für eine Übergangssatzung stimmten, wurde angekündigt, dass für die Mitgliederversammlung 2020 in Stuttgart eine endgültige Fassung vorgelegt wird. Bedingt durch die Corona-Pandemie wird eine Mitgliederversammlung in 2020 nicht im normalen Maßstab stattfinden können. Der Aufsichtsrat hat sich dazu entschlossen, die Mitgliederversammlung in 2020 als kleine Präsenzveranstaltung in Frankfurt am Main auszurichten.

Gleichzeitig hat er aber auch beschlossen, den Mitgliedern eine offene Diskussion über die künftige Satzung nicht vorzuenthalten. Dies bedeutet gleichzeitig, dass der Satzungsentwurf nicht in 2020, sondern erst in 2021 an die Mitglieder versandt und auf der Veranstaltung diskutiert werden kann.

2.5 Ausschüsse, Arbeitskreise und Arbeitsgruppen

2.5.1 Begleitausschuss

Der Ausschuss wird sich nachhaltig für eine Streckung des Nachschulungszyklusses einsetzen. Analog zum Fahrpersonalrecht und dem ADR sollen zumindest ab der zweiten Nachschulung ein 5-Jahres-Rhythmus Einzug in die rechtlichen Vorgaben halten.

Begleiten wird der Ausschuss auch die Arbeiten und die Entwicklung rund um die beliebigen Unternehmen und weisungsbefugten Personen. Gerade auch vor dem Hintergrund der wichtigen und praxisbezogenen Ausbildungsfragen sieht sich der Ausschuss als adäquaten Ansprechpartner. Vorstellen kann man sich auch die Einbeziehung der GENOSK als Ausbildungsträger für die weisungsbefugten Personen.

2.5.2 Ausschuss Krantechnik

Neben den weichen Themen wie Aus- und Weiterbildung und Imagepflege des Krangewerbes wird auch das Thema Kundenbeziehung und deren Sichtweise auf das Krangewerbe weiterhin eine Rolle spielen.

Weitere Themenfelder betreffen mögliche elektroionische Unterstützungen für die Einsatzplanung, die Weiterentwicklung der Formulare zur Unterstützung der Disposition und die Diskussion zum Begriff „selbstfahrend“, heißt die Benutzung der Infrastruktur.

2.5.3 Arbeitskreis Versicherung, Transportrecht und Geschäftsbedingungen

Nach der Überarbeitung der AGB-BSK Kran + Transport 2019 (Stand 31.07.2020) wird sich dieser Arbeitskreis den weiteren Geschäftsbedingungen wie der AGB-BSK Bühne + Stapler 01.10.2014, GB/BSK-S 23.10.2001 sowie abschließend die AGB BSK-Montage 2008 widmen.

Es ist durchaus denkbar, dass man sich analog zur Kommentierung der AGB-BSK Kran + Transport 2019 (Stand 31.07.2020) Gedanken über eine zusammengefasste Veröffentlichung mit Kurzkommentierung machen wird.

2.5.4 Arbeitskreis Montage

Der Arbeitskreis wird schnellstmöglich die AGB BSK-Montagen finalisieren, um sie dann dem Arbeitskreis Versicherung, Transportrecht und Geschäftsbedingungen zur Kontrolle zu übergeben.

Des Weiteren wird sich der Arbeitskreis mit den Fragen rund um die Formularvielfalt kümmern und versuchen, standardisierte Formulare für die vielfältigen Einsatztätigkeiten zu entwickeln und zur Verfügung zu stellen.

2.5.5 Arbeitskreis Windenergie

Wie unter 1.4.4 dargestellt, hat der Arbeitskreis die Aufgabe, den „Best Practice Guide“ kritisch zu betrachten, um ihn dann final durchzuwinken. Dieser soll sich an alle im Verfahren Beteiligten richten, also an die WEA-Hersteller und Logistiker wie den Behörden gleichermaßen.

Parallel hierzu haben die Verbände BWE, BSK und VDMA Power Systems ein Papier erarbeitet, welches die Verkehrsträger Straße, Schiene und Binnenwasserstraße für den Transport von WEA-Teilen einer kritisch objektiven Betrachtung unterzieht. Dies auch vor dem Hintergrund, dass mögliche Verlagerungspotentiale aktiv genutzt werden könnten. Dieses Papier wird in Kürze veröffentlicht.

2.5.6 Arbeitskreis Multimodaler Schwergutverkehr

Erstes Ziel des Arbeitskreises „Multimodaler Schwergutverkehr“ wird sein, den Masterplan „Multimodaler Schwergutverkehr“ zu finalisieren und zu veröffentlichen. Dieser richtet sich an die Politik und die Verwaltung, die Rahmenbedingungen für die Schwergutverkehre zu verbessern und so auch zu einem verbesserten Modal Split zu kommen. Des Weiteren soll er die Potentiale der drei Verkehrsträger transparent machen, um so auch die Chancen von Verlagerungspotentialen aufzuzeigen.

3 Competence Center Schwergut (CCS) im BGL

Am 04. September 2019 wurde anlässlich einer Sitzung den Mitgliedsorganisationen des Bundesverbandes Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) das Competence Center Schwergut im BGL (CCS) vorgestellt. Es steht für die engere Verzahnung zwischen dem BGL, dessen Landesverbänden und der Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK) und der damit einhergehenden Effizienzsteigerung für beide Verbände.

Mit einem solchen Competence Center wird eine zentrale Anlaufstelle mit verbindlichen Ansprechpartnern geschaffen. Ein CC kann dazu beitragen, spezifische Themen zentral zu koordinieren, was auch bedeutet, dass es CC zu verschiedenen Hauptthemenfeldern geben kann. Im Falle des CCS wird für BGL, den Landesverbänden im BGL wie auch für die BSK eine Effizienzsteigerung durch die zu erzielenden Synergien in den Themenbereichen Großraum- und Schwertransporten, Kranarbeiten, Montage und Transportbegleitung erreicht. Der Begriff „Schwergut“ reduziert somit das Branchen- und Centerspektrum nicht nur auf schwergewichtige Güter.

Im Falle des SSC unterstützen sich BGL, dessen Landesverbände und die BSK gegenseitig im Bund und in den Bundesländern gleichermaßen. Dabei wird die BSK im BGL das CCS darstellen und ihre Kompetenz allen BGL-Mitgliedsunternehmen zur Verfügung stellen. ES werden alle Schwergutthemen künftig zentral über das CC koordiniert und bearbeitet. Der BGL steht der BSK bei Spezialthemen mit seiner hohen Kompetenz zur Seite, unterstützt sie aber auch in der Geschäftsführung. Letzteres ist aufgrund der stetig wachsenden Themenfelder ein wichtiger Bestandteil für die nachhaltige Betreuung der Mitgliedsunternehmen.

Competence Center Schwergut (CCS) im BGL

BSK (auch Federführung CCS)

Geschäftsführer+Vorstand

Wolfgang Draaf

Unterstützung GF

Assistentin der GF

Roger Schwarz

Marion Seeger-Ilic

projektbez. Unterstützung

Dr. Guido Belger

Referent der GF

Denis Landgrebe

Mitarbeiterinnen

Daniela Reinhold

Claudia Ebel

Rukiye Tekeli

IT-Support

René Schrader

Dr. Werner Andres (BGL)

Christoph Mühlbauer (GENOSK)

Constanze Muschter (GENOSK)

BGL-Repräsentanz Berlin

Jens Pawlowski

BGL-Repräsentanz Brüssel

Dirk Saile

Wenn Schwergutthemen anstehen, werden BGL, seine Landesverbände und die BSK gemeinsam gegenüber der Politik auftreten. Und die BSK hat jederzeit die Möglichkeit, die BGL-Repräsentanzen in Berlin und Brüssel für das CCS zu nutzen. So hat das CCS immer das Ohr am Puls der Gesetzes- oder Verordnungsentstehung.

Neben den verbandlichen Aktivitäten werden auch andere Synergieeffekte zu prüfen sein, bei dem auch die Genossenschaft für Schwertransporte und Kranarbeiten (GENOSK) eine Rolle spielen wird. So sind Synergien z. B. auf den Gebieten IT, Veranstaltungsplanung und –durchführung denkbar, aber auch neue Formen der Mitgliederbetreuung und –information und der Schaffung von Mehrwerten durch Bündelung von Aktivitäten in der BGL-Vorteilswelt oder dem Verein PROFI e. V.

4 geprüfter Fahrzeugkranführer / geprüfte Fahrzeugkranführerin IHK

Im Februar 2020 ist im Kammerbezirk Dortmund der zweite Lehrgang zum geprüften Fahrzeugkranführer (IHK) / geprüfte Fahrzeugkranführerin (IHK) mit 8 Kranführern gestartet. Dieser Lehrgang geht auf die intensiven Bemühungen der Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK) und der Berufsgenossenschaft für Verkehr für eine qualifizierte Ausbildung zurück. Auf Basis einer entsprechenden besonderen Rechtsvorschrift für die Prüfung „Zusatzqualifikation Geprüfter Fahrzeugkranführer (IHK)/Geprüfte Fahrzeugkranführerin (IHK)“ wird in einem 6-monatigen Lehrgang in dualer Ausbildung – aufgeteilt in 10 Wochen Theorie in Dortmund und einer 14-wöchigen praktischen Ausbildung im jeweiligen Betrieb – umgesetzt. Ziel der Ausbildung ist, die notwendigen Kenntnisse, Fähigkeiten und Erfahrungen als Fahrzeugkranführer zu erlangen, die für das sichere und fachgerechte Bedienen notwendig sind. Unter anderem ist für die Ausbildung zugelassen, wer eine erfolgreich abgeschlossene Ausbildung zum Berufskraftfahrer/-in nachweisen kann. Der Lehrgang schließt mit einer schriftlichen und praktischen Prüfung ab. Ausbildungsträger ist die Genossenschaft für Schwertransporte und Kranarbeiten (GENOSK) mit Sitz in Frankfurt am Main.

5 BSK - intern

5.1 Entwicklungen im Mitgliederbereich

Seit 1.11.2019 – 30 neue Mitglieder, davon: 13 Unternehmer; 10 Begleiter; 7 Fördernd

Aktuell gesamt 475 Mitglieder.

5.2 BSK-Geschäftsstelle

Die BSK-Geschäftsstelle sowie die personelle Ausstattung ist in Kapitel 3 im Inneren der CCS-Organisation dargestellt.