



VERBÄNDEINITIATIVE GROSSRAUM- UND SCHWERTRANSPORTE
LEBVBÄNDEINITIATIVE GROSSRAUM- UND SCHWERTRANSPORTE

Dialog Großraum- und Schwertransporte

20.11.2023 - 10:00 bis 13:00 Uhr

DIHK – Haus der Deutschen Wirtschaft

**Herzlich willkommen
zum
Dialog Großraum- und Schwertransporte**

TOP 1 Grußworte

Dr. Patrick Thiele
Referatsleiter Nationale Verkehrspolitik, Verkehrswirtschaft
DIHK - Deutsche Industrie- und Handelskammer

Grußworte

Dr. Patrick Thiele, Referatsleiter Nationale Verkehrspolitik, Verkehrswirtschaft,
Deutsche Industrie- und Handelskammer

Vorstellung der Verbändeinitiative GST

Peter Guttenberger, Präsident
Verband der Baubranche, Umwelt- und Maschinentechnik e.V.

GST – Grundlage der Wirtschaft

Dirk Siewert, Leiter Tiefbau und Baumaschinentechnik
Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e.V.

Die Notwendigkeit einer zeitnahen Überarbeitung der Handlungs- und Ausführungsvorschriften für den GST

Peter Freudenthal, Senior Consultant GST
Internationaler Sachverständiger für Ladungs-/Transportsicherheit

AGENDA

VEMAGS

Constanze Muschter, Geschäftsführende Vorständin
Genossenschaft für Schwertransporte und Kranarbeiten (Genosk) eG

Elektronischer Beifahrer

Peter Guttenberger, Präsident
Verband der Baubranche, Umwelt- und Maschinentechnik e.V.

Wettbewerbsnachteil Gebührenberechnung für GST?

Melanie Bloedorn, Vorsitzende BSK AK Genehmigungsverfahren
Bundesverband Schwertransporte und Kranarbeiten e.V.

Stärken der Verkehrsträger bestmöglich nutzen

Andreas Kahl, Aufsichtsratsvorsitzender
Bundesverband Schwertransporte und Kranarbeiten e.V.

**Vorstellung der Lösungsansätze und Diskussion der nächsten Schritte
mit dem Parlamentarischen Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium Oliver Luksic**

TOP 2

Vorstellung der Verbändeinitiative GST

Peter Guttenberger, Präsident

Verband der Baubranche, Umwelt- und Maschinentechnik e.V.



VERBÄNDEINITIATIVE GROSSRAUM- UND SCHWERTRANSPORTE

VERBÄNDEINITIATIVE GROSSRAUM- UND SCHWERTRANSPORTE

Zielsetzung

**Verbesserte Bedingungen für Großraum- und Schwertransporte zur
Sicherung des Wirtschaftsstandortes Deutschland sowie für den
Umbau zu einer klimaneutralen Wirtschaft.**

Aufgaben

Die VI GST setzt sich für einen **Dialog zwischen Wirtschaft, Politik und Verwaltung** ein. Ziel der Initiative ist es, einen Beitrag zur **Verbesserung der Transportbedingungen** und der **Verkehrsinfrastruktur** zu leisten, um die **Zukunftsfähigkeit** des **Wirtschaftsstandortes Deutschland** aufrechtzuerhalten. Die VI GST verfolgt gemeinsam vorrangig folgende Aufgaben:

- a. Sie erarbeitet **ganzheitliche, konkrete Lösungsvorschläge** für die **wirksame Verbesserung** hin zu einem **transparenten, verlässlichen** und vor allem **praktikablen System** sowie **Verfahren zur Genehmigung** und **Durchführung** von **Großraum-** und **Schwertransporten**.
- b. Sie dient als **branchenübergreifende Anlaufstelle, Informations-** und **Abstimmungs-** sowie **Austauschplattform** mit den Akteuren aus **Wirtschaft, Politik, Verwaltung** und **Wissenschaft** für alle themenbezogenen **Fragen** zur **Abwicklung** von **Großraum-** und **Schwertransporten**.

Positionspapier

1. Zweckdienliche Regelungen für GST schaffen
 - a) Fahrzeugcluster einführen
 - b) Unterschreitungen genehmigter Abmessungen/Gewichte wieder mitgenehmigen
2. Antrags- und Genehmigungsverfahren beschleunigen und optimieren
3. VEMAGS neu denken - Einführung eines Geoinformationssystems für GST
4. Einheitliche und kalkulierbare Gebühren
5. Verkehrsinfrastruktur erhalten, ausbauen und effektiver nutzen
6. Fachkräftemangel entgegenwirken
7. Anhebung der Anhörfreigrenze für Transporte bis 44 t Gesamtmasse
8. Stärken der Verkehrsträger bestmöglich nutzen
9. Zeitnah Synergien heben durch Einbeziehung der Wirtschaft

Beteiligte Verbände

Die Verbändeinitiative Großraum- und Schwertransporte VI GST ist eingetragen im Lobbyregister unter R005912 und wird unterstützt durch nebenstehende Verbände:

Steuerungsgruppe

Verband

Kontakt



bauforumstahl (BFS)

Marvin Marek



Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI)

Uta Maria Pfeiffer



Bundesverband Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK)

Helmut Schgeiner



Hauptverband der Deutschen Bauindustrie (HDB)

Dirk Siewert



Verband der Baubranche, Umwelt- und Maschinentechnik (VDBUM)

Peter Guttenberger

TOP 3

GST – Grundlage der Wirtschaft

*Wie sich die prekären Umstände für GST nachteilig auf die deutsche Wirtschaft ausüben.
Aktuelle Folgen – von der Baubranche bis zu den Seehafenbetrieben*

Dirk Siewert, Leiter Tiefbau und Baumaschinentechnik
Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e.V.

Schlagzeilen der letzten Monate

**Bürokraten-Blödsinn! Schwertransporter schwer genervt
Genehmigungen dauern Wochen, Kosten explodieren, Jobs sind in Gefahr**

Warum Schwertransporte im Norden lange auf Genehmigungen warten müssen

Tausende Transportanträge unbearbeitet

**Lange Wartezeiten für Schwertransporte
"So wird es keine Energiewende geben"**

**Lang, breit, langsam:
Warum immer weniger Schwertransporte durch das Land rollen**

... soweit zum medialen Echo der allgegenwärtigen Herausforderungen, mit denen die deutsche Wirtschaft täglich konfrontiert ist. Hinter den Schlagzeilen stecken massive, negative wirtschaftliche Auswirkungen vom Agrarbereich bis zur Zulieferindustrie.

Was bedeutet das für die deutsche Wirtschaft?

- Eine Arbeitsgruppe in der VI GST hat versucht, dies über eine strukturierte Umfrage (Zeitraum: 08-09/2023) zu ermitteln.
- Das Ergebnis der Umfrage ist eindeutig und im Grunde über alle betroffenen Wirtschaftszweige wie folgt zusammenzufassen:
"Die aktuelle GST-Situation ist nicht hinnehmbar. Sie schädigt massiv den Wirtschaftsstandort Deutschland, die Klimaziele und damit die wirtschaftliche Existenz vieler Unternehmen."
- Der unmittelbare jährliche wirtschaftliche Schaden lässt sich nur schwer beziffern, liegt aber vermutlich bei mehreren 100 Millionen Euro. Hinzu kommt der (mittel- und langfristige) Gesamtschaden für den Wirtschaftsstandort Deutschland.
- Die Ergebnisse der Umfrage fließen in die Arbeit der Arbeitsgruppen der VI GST und in die Diskussionen mit den Regelsetzern, Autobahn GmbH, VEMAGS etc. ein.



Konkrete Auswirkungen für ausgewählte Wirtschaftszweige

Logistiker (GST)

- sehr hoher Aufwand für Genehmigungsprozesse (Dauer, Mehrfachbeantragung, Umdisposition)
- damit verbundene hohe und unkalkulierbare Opportunitätskosten, weil Fahrzeuge blockiert werden und nicht für andere Transporte zur Verfügung stehen (führt z.T. zu Engpässen bei bestimmten Transportmitteln)
- Folge: Auftragsstornierungen, hohe Belastung der Mitarbeiter, Mitarbeiterverlust, Imageverlust, Rückzug von Speditionen aus dem Teilsegment GST

Agrarwirtschaft

- fehlende Flexibilität bei Transporten von großen, schweren und breiten Landwirtschaftsmaschinen, die aber u.a. aufgrund der Witterungsabhängigkeit zwingend nötig ist
- Folge: Beeinträchtigung und Mehrkosten bei der Einbringung der Ernte; hohe Haftungsgefahren bei Nichtvorlage aller Genehmigungen

Maschinen- und Anlagenbau (inkl. Windenergie)

- deutsche Wirtschaft hat sehr große Ex- und Importquote, welche unvermeidbar zahlreiche Straßen- und Seetransporte (Hafenanbindung) beinhalten. Vielfach befinden sich die Standorte im ländlichen Raum in Mittel- und Süddeutschland.
- kurzfristige Anlieferung von Maschinen/Anlagen (z.B. nach Ausfall durch Schaden) oder Lieferung von Ersatzteilen/ Ersatzmaschinen ist faktisch unmöglich (Stillstand/Produktionsausfall)
- GST-Problematik behindert die Energiewende (v.a. Windenergieanlagen)
- Folge: Vertragsstrafen/Schadenersatz, Auftragsstornierungen, zusätzliche (innerbetriebliche) Lager- und Logistikkosten, Fehlfrachten und hohe Umbuchungskosten ... aber auch Imageverlust (national und international)
- Folge: Verlagerung von Produktionsstätten ins Ausland (teilweise schon erfolgt); Investitionen gehen ins Ausland

Stahl- und Metallindustrie

- hohe Frachtraten in Form von GST, damit hohe Betroffenheit/Abhängigkeit
- Folgen: siehe Maschinen- und Anlagenbau
- Folge: Entwicklung und Fertigung kleinteiligerer Elemente, um das Transportproblem zu umgehen. Das bedeutet vielfach Verzicht auf effizientere und hochwertigere Werksfertigung.
- Bsp. Transport nach Sachsen Anhalt: "Genehmigung auch nach 2 Monaten nicht erteilt, Umstellung auf Schiffstransport, Mehrkosten ca. 35.000 Euro + Verzögerung von mehr als 2 Monaten"

Baustoffe und Erden

- Die Transportkosten überschreiten inzwischen vielfach den Wert des Transportgutes.
- Die Branche belasten u.a. starke Einschränkungen bei möglichen Konvoifahrten.
- Bsp. 1: Mehrkosten für ein mittelständisches Unternehmen wg. Einschränkungen der Konvoifahrten:
ca. 50.000 Euro/Jahr
- Bsp. 2: Ein mittelständisches Unternehmen gibt seine zusätzlichen Lager-/Umlagerkosten mit ca. 125.000 Euro/Jahr an
- Folge: Auftragsrückgänge z.B. bei Fertigteilen und Fertigaragen wg. Transportproblemen und –kosten
- Folge: Stillstand auf Baustelle wg. fehlender Bauteile (z.B. Spannbetonbinder), d.h. Stillstand bei Montagekolonnen, Kränen und Folgegewerken
- Folge: viele Liefertermine können nicht eingehalten werden, deshalb können insgesamt weniger Projekte (d.h. Umsatz) realisiert werden

Bauwirtschaft

- vielfach, z.T. erhebliche Verzögerungen des Baubeginns wg. fehlender Transportgenehmigungen. Damit Verzögerung des gesamten Bauablaufs (Bauen = arbeitsteiliges Gewerk mit komplexer Logistik- und Terminkette, „Kettenreaktion“)
- Folge: Vertragsstrafen/Schadenersatz, Auftragsstornierungen, Verlust von Kunden durch fehlende Flexibilität, hohe Belastung der Mitarbeiter, Mitarbeiterverlust, Imageverlust
- Bsp. 1: Stillstand Großgeräte inkl. Personal ca. 7.000 - 10.000 Euro/Arbeitstag; Geräte stehen z.T. 1-2 Wochen auf Autobahnparkplätzen wg. verzögerter Transportgenehmigungen!
- Bsp. 2: zwei mittelständische Spezialtiefbauunternehmen geben ihre Mehrkosten durch Stillstände, Umdispositionen und Beschleunigungskosten mit mind. 300.000 Euro/Jahr an



Weitere Folgen der GST-Problematik

- z.T. Umlage der erhöhten Kosten und Risiken auf die Logistikkosten
 - Folge am Bsp. Bau: Steigerung der Baupreise vs. bezahlbarer Wohnraum
 - Folge am Bsp. Maschinenbau: Erhalt der internationalen Wettbewerbsfähigkeit in Gefahr
- z.T. Umwege, die dem 3-fachen der theoretisch möglichen Streckenführung entsprechen (Bsp. GST mit 1.300 km statt 280 km auf deutschen Straßen!)
 - Folge: Mehrbelastung der Straßeninfrastruktur und der Bevölkerung
 - Folge: Umweltaspekte (Verbrauch 100-150 Liter/100 km) und erhöhte Dieselposten
- vielfach auch genannt: *"..., dass die Situation leider auch denen in die Hände spielt, die die Regeln nicht einhalten und damit unfair Transportaufträge gewinnen. Dies sind oftmals Unternehmen mit Sitz außerhalb Deutschlands."*

Stand

- GST-Probleme sind bekannt, vielfach beschrieben und an die Verantwortlichen adressiert
- entsprechende Lösungsmöglichkeiten wurden mehrfach (u.a. in unseren Positionspapieren und in Arbeitsgesprächen) aufgezeigt und diskutiert

Wir haben – wie in vielen anderen Bereichen auch - kein Erkenntnisproblem, sondern ein Umsetzungsproblem!

Viele der Lösungsansätze brauchen naturgemäß länger (z.B. Sanierung und Neubau von Brücken und Straßen) ..., **aber**

viele sind durch Bürokratieabbau ("kleine und große Schritte"), sinnvolle Regelwerke, höheren Digitalisierungsgrad und v.a. den Willen zur Verbesserung relativ kurzfristig lösbar.

Die VI GST versteht sich - im dringend erforderlichen Umsetzungsprozess - als Lösungsanbieter.



TOP 4

Die Notwendigkeit einer zeitnahen Überarbeitung der Handlungs- und Ausführungsvorschriften für den GST

*Lösungen für schwerwiegende Probleme der Wirtschaft am Beispiel der
Unterschreitungen genehmigungspflichtiger Abmessungen und Gewichte*

Peter Freudenthal, Senior Consultant GST
Internationaler Sachverständiger für Ladungs-/Transportsicherheit

Handlungs- und Ausführungsvorschriften für den GST

- StVG, StVO, StVZO, Fernstraßengesetz
 - StVO > VwV-StVO
 - StVZO > Empfehlungen zu § 70 StVZO
 - Fernstraßengesetz > Kommunale Sondernutzungssatzungen
 - Richtlinien GST 2013 (im Entwurf 20xx)
- Straßenverkehr-Transportbegleitungsverordnung (StTbV)
- Verschiedene Merkblätter z. B. Kennzeichnung Überbreite, Begleitfahrzeuge
- Regelungen der Autobahn GmbH für die Begleitung auf Autobahnen
- Regelungen der Straßenbaulastträger z. B. BEM-ING
-

Beispiel für Probleme aus den Vorschriften

Randnummer 95 VwV-StVO zu § 29 Abs. 3 StVO

- Bei Erlaubnissen des anhörpflichtigen Bereichs gelten geringfügige Unterschreitungen der Abmessungen der Ladung von bis zu 15 cm und des Gewichts bzw. der Achslasten des Fahrzeuges oder der Fahrzeugkombination von bis zu 5 % als mitgenehmigt.

Bedeutung für die Praxis

Unterschreitungen der Abmessungen der Ladung von bis zu 15 cm gelten als mitgenehmigt

Länge



Breite



Bedeutung für die Praxis



Bedeutung für die Praxis



Bedeutung für die Praxis

Problem Höhe!

Bis 4,35 m grundsätzlich kein Problem!

Lösung gesplittete Auflagen:

Bis 4,35 m Höhe gilt folgende Auflage.....

Von 4,35 m bis 4,xx Höhe gilt folgende Auflage....

Bedeutung für die Praxis

Problem Gewicht und Achslasten!

Wo bist das Problem, wenn das Fahrzeug oder die Fahrzeugkombination mehr als 5 % leichter ist als in der Genehmigung angegeben?

- z. B. Long-Range-Tank mit 1.500 Liter Diesel? = ca. 1.200 kg!
- Zubehör und Ausrüstung der Fz.-Kombi bis zu 500 kg!
- Die genaue Achslastverteilung ergibt sich grundsätzlich erst bei der Verladung!
Lastverteilung

Lösungsansätze

- Überprüfung der GST-Vorschriften Sinn- und Zweckmäßigkeit
- Reduzierung bürokratischer Regelungen
- Schaffung anwenderfreundlicher und praxisnaher Lösungen
- Abschaffung sogenannter „Angst“-Regelungen
- Bundeseinheitliche und verbindliche Vorgaben

Lösung

Zusammenfassung aller Regelungen des Großraum- und/oder Schwertransports in einem

GST-Artikelgesetz



Wäre das nicht eine gemeinsame Herausforderung für die Zukunft?

TOP 5

VEMAGS

Die elektronische Antragsverwaltung auf dem Prüfstand

Constanze Muschter, Geschäftsführende Vorständin
Genossenschaft für Schwertransporte und Kranarbeiten (Genosk) eG.

Verfahrenmanagement für Großraum- und Schwertransporte

Management, das ['mɛniʃmənt]
Verwaltung, Organisation

Positive Veränderungen mit der Einführung von VEMAGS im Jahr 2007:

- Elektronische Aktenführung
 - Antragserfassung in den Anhörbehörden und anzuhörenden Stellen
 - Sortierung und Zuordnung eingehender Stellungnahmen
 - Archivierung
- Plausibilitätsprüfung
- Abfrage des Antragsstatus

Aus welchem Grund ist das Genehmigungsverfahren – *im Sinne des Verfahrensmanagements* – dennoch nicht zufriedenstellend?

- Antragszahlen
- Transport-Gesamtabmessungen
- Nebenbestimmungen und Anlagen
- Änderungsanträge
- Schnittstellen
- GIS-basierte Streckendatenübermittlung und Weiterverarbeitung

Lösungsansätze

Es bedarf einer **grundlegenden Prüfung**, wie das Verfahrensmanagement, von der Transportplanung bis zur Transportdurchführung — weitestgehend ohne Medienbrüche — und damit effizienter gestaltet werden kann.

- Flächendeckendes Open Data
- Schnittstellen zu anderen Systemen und Datenbanken
- Innovationen zulassen und fördern
- Bedarfe der Straßenverkehrsbehörden und -baulastträger zeitnah umsetzen

TOP 6

Elektronischer Beifahrer

Eine Chance für die Verkehrssicherheit, die Infrastruktur und die Wirtschaft

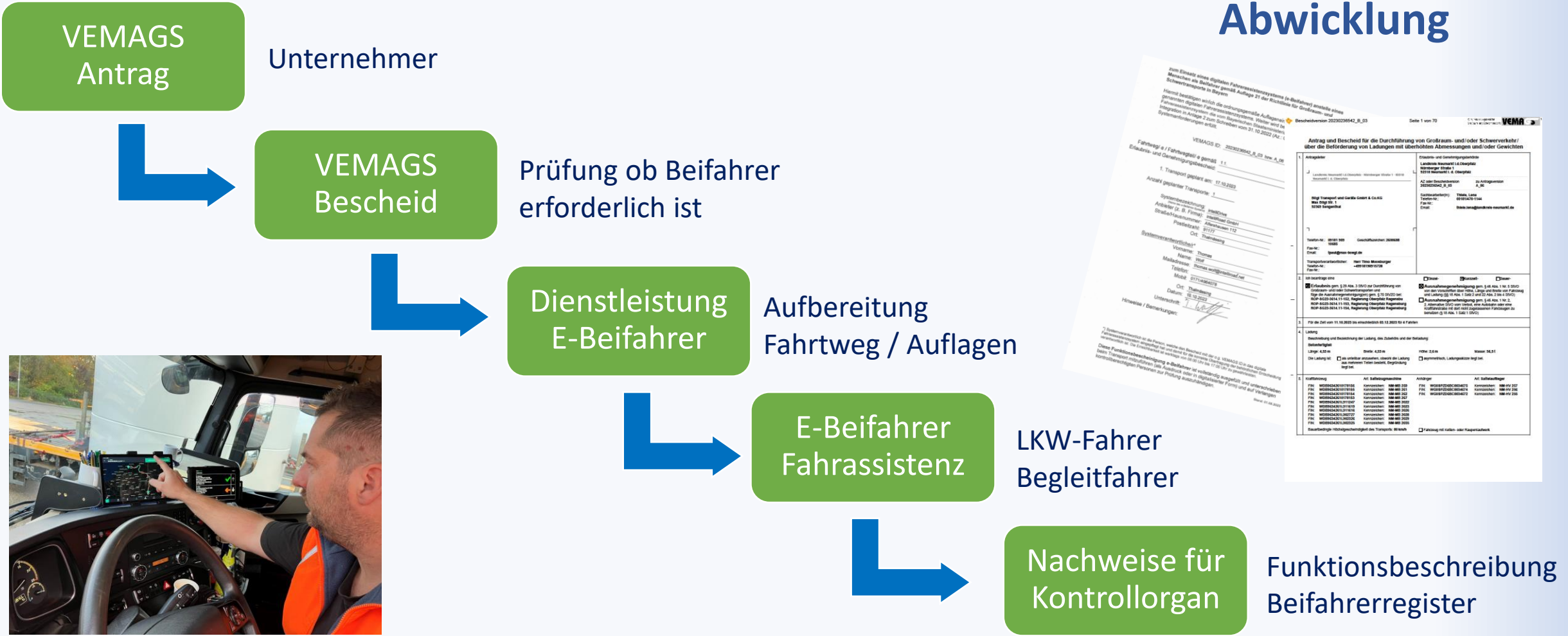
Peter Guttenberger, Präsident

Verband der Baubranche, Umwelt- und Maschinentechnik e.V.

Definition - Digitale Fahrtassistenz – E-Beifahrer

“Digitale Fahrtassistenzsysteme – E-Beifahrer sind speziell und ausschließlich für den GST entwickelte Navigationssysteme. Diese Systeme beinhalten die digitalisierte, audiovisuelle, multilinguale Wiedergabe des Fahrtwegs, inklusive aller Auflagen und Bedingungen gem. RGST als ersetzende Maßnahme für den menschlichen Beifahrer.”





Gesetzliche Grundlage – Beifahrer / E-Beifahrer

Anlage 1 zum IMS vom 29.10.2021, Az.: C4-3612-16-42

RGST Auflage 21 (e-Beifahrer)

Der zu begleitende Schwertransport ist mit einem Beifahrer zu besetzen, der die angeordneten Auflagen sowie die Auflagenbereiche über Funk an alle am Transport beteiligten Begleitfahrzeuge übermittelt.

Anstelle eines Menschen als Beifahrer kann ein sogenannter „e-Beifahrer“ in Form eines digitalen Fahrerassistenzsystems eingesetzt werden.

Das digitale Fahrerassistenzsystem muss technische Mindestanforderungen erfüllen, welche der unten genannten Website entnommen werden können.

Soweit die synchrone Ausgabe der angeordneten Auflagen sowie der Auflagenbereiche an alle am Transport beteiligten Begleitfahrzeuge mittels des e-Beifahrer-Systems erfolgt, ist deren Übermittlung mittels Funk entbehrlich.

Welche Form des Beifahrers eingesetzt wird, ist vom Transportdurchführenden vor Transportbeginn festzulegen. Bei Einsatz eines e-Beifahrer-Systems ist eine vollständig ausgefüllte Funktionsbescheinigung beim Transport mitzuführen und kontrollberechtigten Personen auf Verlangen auszuhändigen.

Die Mindestanforderungen an dieses digitale Fahrerassistenzsystem, das Formblatt „Funktionsbescheinigung e-Beifahrer“ sowie weitere Informationen zum „e-Beifahrer“ finden sich unter:

<https://www.polizei.bayern.de/verwaltungsamt/verkehr/index.html/325643>



Auflage 36 („e-Beifahrer“)

Bei Einsatz eines digitalen Fahrerassistenzsystems („e-Beifahrer“ - vgl. Auflage 21) ist die vollständig ausgefüllte Funktionsbescheinigung rechtzeitig vor Fahrtbeginn in digitalisierter Form mittels E-Mail an das Funktionspostfach e-Beifahrer@polizei.bayern.de zu senden.

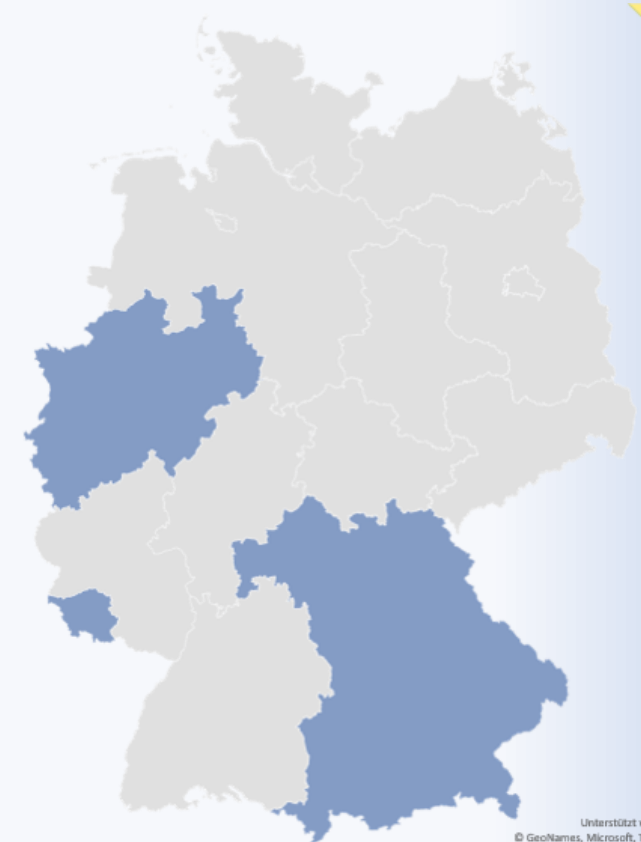
In der E-Mail ist im Nachrichten-/Textfeld die voraussichtliche Abfahrtszeit (Datum, Uhrzeit) mitzuteilen.

Laut Richtlinien für Großraum- und Schwertransporte (RGST), Auflage 21 ist bei mehr als 4 Auflagen in einer Genehmigung ein Beifahrer vorgeschrieben.

Die Auflage wird in einigen Bundesländern um die Einsatzmöglichkeit eines E-Beifahrers ergänzt.

Derzeit ist nur in **Bayern, Saarland** und **NRW** der Einsatz eines E-Beifahrers im Rahmen eines Pilotversuches (seit Nov. 2021) zulässig.

Die **Rückmeldungen** der Straßenverkehrsbehörden, der Polizei und der Unternehmen zum Pilotversuch sind durchweg **positiv**. Eine Verstetigung und Ausbreitung wird von allen ausdrücklich empfohlen.



Vorteile

- Bessere **Planungssicherheit** (keine Anfahrtszeiten, geringerer Dispositionsaufwand)
- Optimale **Tour-Vorbereitung** (digitale Tour-Simulation verbessert die Durchführung)
- Mehrwert durch **ein System** (für alle am Transport Beteiligten, LKW, Begleitfahrzeuge, etc.)
- Geringere **Kosten** (keine Leerfahrten, Leihwagen, Übernachtungskosten etc. erforderlich)
- Entschärfung des **Fachkräftemangels** (ersetzt den Beifahrer, für den GST, mehrsprachig, kompetent, zuverlässig)
- Steigerung der **Verkehrssicherheit** (keine Ablenkung des Fahrers, kein lesen od. blättern während der Fahrt)
- Geringere **Umweltbelastung** (weniger Leerfahrten, Papiereinsparung)
- Steigerung der **Zuverlässigkeit** (konsequente Umsetzung des Erlaubnis-Genehmigungsbescheides)
- Besserer **Schutz der Infrastruktur** (Anzeige der Fahrauflagen, immer, frühzeitig, genau)

Vorteile - Zusammenfassung

Die o. g. Vorteile ergänzen bzw. bedingen sich gegenseitig, und wirken sich nachhaltig positiv auf

- die **Verkehrssicherheit**,
 - die **Infrastruktur** (Brücken, Straßen)
 - die **Wirtschaft** und **Unternehmen** und
 - den **Umweltschutz**
- aus.



Lösungsansätze

- Akzeptanz des E-Beifahrers durch die Autobahn GmbH des Bundes
- Kurzfristige Ausweitung des Pilotversuches E-Beifahrer auf alle Bundesländer
- Zügiger Abschluss der BAST - Studie
 - Anpassung der Verwaltungsvorschrift
 - Anpassung der RGST
 - Anpassung der betreffenden Regelwerke (Prüfung, Zertifizierung, etc.)
- Gezieltes, offizielles Rollout über alle Bundesländer
- Optimierung der Digitalen Abwicklung vom VEMAGS-Antrag bis zur Durchführung des GST

TOP 7

Wettbewerbsnachteil Gebührenberechnung für GST?

*Weshalb einheitliche und transparente Regelungen
sowie kalkulierbare Kosten erforderlich sind.*

Melanie Bloedorn, Vorsitzende BSK AK Genehmigungsverfahren
Bundesverband Schwertransporte und Kranarbeiten e.V.

Studie 2021

Sechs identische Genehmigungsanträge von Straubing nach Bremerhaven

Lastfahrt

* Gesamtlänge [m]

30,59

* Gesamtbreite [m]

4

* Gesamthöhe [m]

4,4

Transporthöhe
absenkbar auf [m]

4,35

* Gesamtmasse
(tatsächlich) [t]

123,5

Ergebnis

Firma	Kosten	%
Colossus	392,80 €	100,00%
Giebel	393,00 €	100,05%
Bloedorn	461,36 €	117,45%
Wallek	573,20 €	145,93%
Seeland	848,38 €	215,98%
Hegmann	918,16 €	233,75%

Maßgeblicher Unterschied: Anzahl der „anzuhörenden Stellen“

Bundesweite Kostengleichheit Kalkulierbarkeit VOR Antragstellung

- Einheitliche Zählweise der anzuhörenden Stellen
- Im Vorhinein kalkulierbare Anzahl
 - Autobahn GmbH
 - Landesbehörden
 - Aufgrund der Streckenwahl betroffene Kreise bzw. Städte
 - keine weiteren Unteranhörungen

Lösungsansätze

- Präzisierung / Änderung der GebOSt
 - Anhang zu Gebühren-Nummer 263.1.1 Punkt 2c)

TOP 8

Stärken der Verkehrsträger bestmöglich nutzen

Effektive und effiziente Vernetzung der Transportwege

Andreas Kahl, Aufsichtsratsvorsitzender

Bundesverband Schwertransporte und Kranarbeiten e.V.

Überblick

1. Warum müssen Verkehrsträger für GST **vernetzt** werden?
2. Industrie benötigt bezahlbare Logistik – Kompensation der Schwächen einzelner Verkehrsträger durch interaktives Vernetzen
3. Die GST-Branche nutzt multimodale Möglichkeiten – bedarfsorientiert, zur Standortsicherung
4. „**Verlagerungsbericht**“ BMDV und Bedürfnisse der Wirtschaft – politischer Wille zu Lasten der Standortsicherheit!
5. Nächste Schritte

1. Warum müssen Verkehrsträger für GST **vernetzt** werden?

„GST sind nicht über einen Kamm zu scheren!“

Nicht-standardisierbare Transportgüter haben individuelle Anforderungen!

Die **Schwächen** in der Infrastruktur aller Verkehrsträger erfordern eine Vernetzung, um deren Stärke zu nutzen – nur so erreichen die Transportgüter ihre Ziele bedarfsorientiert, wirtschaftlich und sicher!

Einschränkung Straßennetz

- abgelastete Brücken und Baustellen
- Binnenhäfen, Seehäfen und Umschlagplätze sind nicht oder nur eingeschränkt erreichbar

Einschränkung Wasserweg

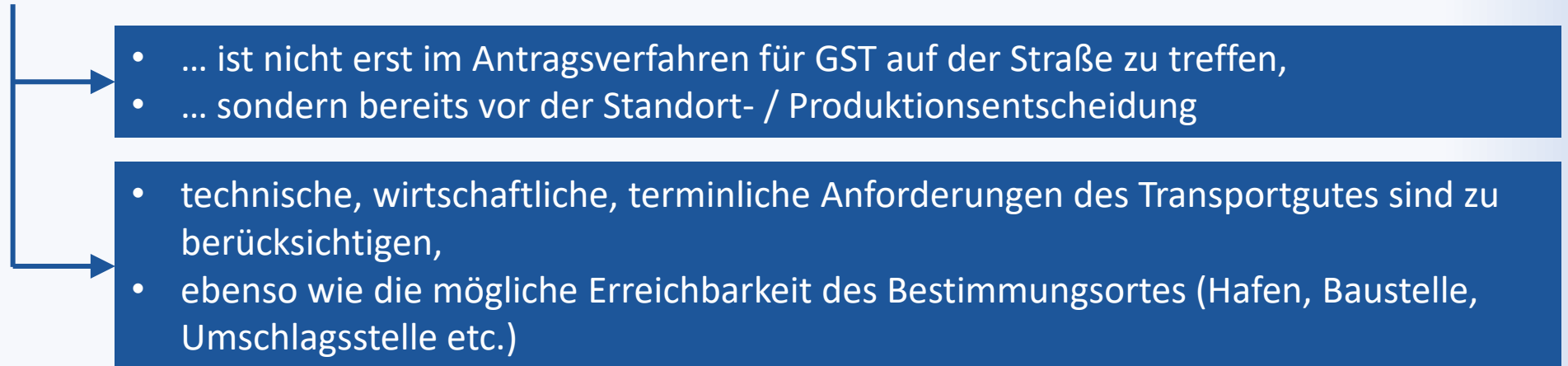
- Schleusen/bewegliche Wehre (sanierungs- und ersatzbedürftig), Umschlagskapazitäten, Kaianlagen und Zufahrten unzureichend
- Wasserstände auf den Nebenflüssen und bislang auf dem Rhein problematisch
- BiSchi stehen weder quantitativ noch qualitativ ausreichend zur Verfügung
- Preise und Termine bisweilen nicht kalkulierbar; Vervielfachung der Transportkosten

Einschränkung Schiene

- Brückenthematik gilt gleichermaßen wie bei der Straße
- Lichtraumprofil (Tunnel- und Gegenverkehr) schließt Transporte mit Übergröße aus
- Kapazitätsgrenzen und fehlende Technik (Marktzugang „beschränkt“)
- langwieriges Verfahren und mangelnde Zuverlässigkeit in der Abwicklung

2. Industrie benötigt bezahlbare Logistik – Kompensation der Schwächen einzelner Verkehrsträger durch interaktives Vernetzen

Dabei muss die **Entscheidung** über den Verkehrsweg beim Produzenten/Verlader verbleiben.

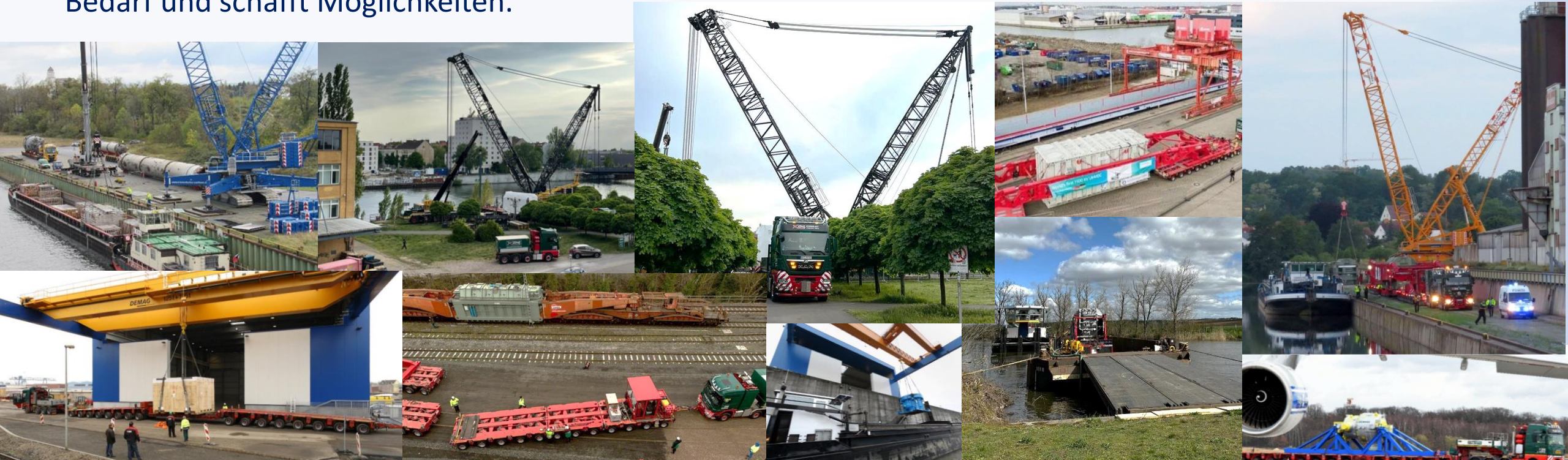


→ es müssen umfassende Informationen der Verkehrsträger, der Umschlagsstellen, der Lichtraumprofile u.v.m. in einer Datenbank bereitgestellt werden und durch Positivstrecken belegt werden.

Ob ein 80m langes Rotorblatt eine 90° Kurve, oder ein 6m breites Brückenelement eine 5,9m breite Baumallee durchfahren kann, können dennoch nur ausgesprochene Spezialisten beurteilen.

3. Die GST-Branche sorgt für multimodale Möglichkeiten – bedarfsorientiert, zur Standortsicherung

Die Wirtschaft begrüßt und fördert multimodale Transporte. Sie nutzt alternative Verkehrsträger nach Bedarf und schafft Möglichkeiten.



4. „Verlagerungsbericht“ BMDV und Bedürfnisse der Wirtschaft – politischer Wille zu Lasten der Standortsicherheit!

Empfohlen wird u.a.:

- Einrichtung einer zusätzlichen Prüfstelle für die Verlagerung
- vorrangige Bearbeitung von GST Anträgen im gebrochenen Verkehr
- Streichung der Zumutbarkeitsklausel in der RGST und VwV-StVO
- Anmeldung vor Transportbeginn und Abmeldung nach Beendigung in VEMAGS

→ **Der politischen Zielsetzung die Straße über die das Wasser und die Schiene zu entlasten, ist zuzustimmen – aber es bedarf einer konzertierten Aktion aller Beteiligten!**



4. „Verlagerungsbericht“ BMDV und Bedürfnisse der Wirtschaft – politischer Wille zu Lasten der Standortsicherheit!

Kritik

- führt direkt und indirekt zu weiteren genehmigungspflichtigen Transporten
- der Beitrag zum Klimaschutz ist mehr als fragwürdig
- basiert mehr auf Annahmen denn auf Fakten (Berechnung CO²-Bilanz, etc.)
- unausgewogen und einseitig – vernachlässigt die übrigen Verkehrsträger

Folgen

- weitere Belastung und nicht kalkulierbare Kosten für die Wirtschaft
- zusätzliche Unsicherheiten bei den Transportabläufen
- standortbedingte Wettbewerbsnachteile, insb. im internationalen Wettbewerb
- zusätzlicher Bürokratieaufwand anstelle von Bürokratieabbau
- bläht das antiquierte und widersprüchliche Genehmigungsverfahren weiter auf

→ **Vorbehaltlose Umsetzung der Handlungsempfehlungen schaden der Wirtschaft.**



5. Lösungsansätze

Optimierung Ergebnisse des Schlussberichts zur Verlagerung von GST auf den Wasserweg und Schiene

- Überarbeitung der Handlungsempfehlungen aus der Arbeitsgruppe
- Einbeziehung der Verbände aller Verkehrsträger, einschließlich der Verlader

Effiziente Vernetzung aller Verkehrsträger unter Berücksichtigung Ihrer Stärken und Schwächen

- Beachtung der Verlader Interessen und der Wirtschaft
- Entscheidung über den Verkehrsweg durch Hersteller und Verlader - sollte vor Produktionsentscheidung erfolgen
- keine Streichung der Zumutbarkeitsklausel (Wirtschaftlichkeit) in der RGST und VwV-StVO

Ausarbeitung und Sicherung bestehender Schwerlastrouten und Mikrokorridore bei allen Verkehrsträgern

- Positiv-Strecken von Umschlagstellen bis zur nächsten Autobahn; mit Dauererlaubnissen
- Festlegung prioritärer Bauprojekte auf den GST-Routen und -Korridoren zu Binnenhäfen und Umschlagstellen

Bürokratieabbau anstelle weiterer bürokratischer Hemmnisse im Genehmigungsverfahren

- keine zusätzliche behördliche Prüfstelle im Genehmigungsverfahren Straße
- keine zusätzliche Überfrachtung des VEMAGS-Verfahrens durch An- und Abmeldung von Transporten
- web-basierte Datenbanken für GST-affine Umschlagplätze von Schiene und Binnenhäfen sowie Anbieterplattformen
- gleichrangige Bearbeitung von GST-Anträgen unabhängig vom Transportweg

TOP 9

Vorstellung der Lösungsansätze und Diskussion der nächsten Schritte mit dem Parlamentarischen Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium Oliver Luksic

Vorstellung der Lösungsansätze für effektive und effiziente GST

- **Problemstellung**
Dirk Siewert, Leiter Tiefbau und Baumaschinentchnik | Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e.V.
- **Überarbeitung der Handlungs- und Ausführungsvorschriften**
Peter Freudenthal, Senior Consultant GST | Internationaler Sachverständiger für Ladungs-/Transportsicherheit
- **VEMAGS**
Constanze Muschter, Geschäftsführende Vorständin | (Genosk) eG
- **Elektronischer Beifahrer**
Peter Guttenberger, Präsident | Verband der Baubranche, Umwelt- und Maschinentchnik e.V.
- **Gebührenberechnung**
Melanie Bloedorn, Vorsitzende BSK AK Genehmigungsverfahren | BSK
- **Intermodalität**
Andreas Kahl, Aufsichtsratsvorsitzender | BSK

Problemstellung anhand von Schlagzeilen der letzten Monate

**Bürokraten-Blödsinn! Schwertransporter schwer genervt
Genehmigungen dauern Wochen, Kosten explodieren, Jobs sind in Gefahr**

Warum Schwertransporte im Norden lange auf Genehmigungen warten müssen

Tausende Transportanträge unbearbeitet

**Lange Wartezeiten für Schwertransporte
"So wird es keine Energiewende geben"**

**Lang, breit, langsam:
Warum immer weniger Schwertransporte durch das Land rollen**

Übergreifender Lösungsansatz: GST-Artikelgesetz

- Überprüfung der GST-Vorschriften Sinn- und Zweckmäßigkeit
- Reduzierung bürokratischer Regelungen
- Schaffung anwenderfreundlicher und praxisnaher Lösungen
- Abschaffung sogenannter „Angst“-Regelungen
- Bundeseinheitliche und verbindliche Vorgaben

Lösungsansätze | VEMAGS

Es bedarf einer **grundlegenden Prüfung**, wie das Verfahrensmanagement, von der Transportplanung bis zur Transportdurchführung — weitestgehend ohne Medienbrüche — und damit effizienter gestaltet werden kann.

- Flächendeckendes Open Data
- Schnittstellen zu anderen Systemen und Datenbanken
- Innovationen zulassen und fördern
- Bedarfe der Straßenverkehrsbehörden und -baulastträger zeitnah umsetzen

Lösungsansätze | Elektronischer Beifahrer

- Akzeptanz des E-Beifahrers durch die Autobahn GmbH des Bundes
- Kurzfristige Ausweitung des Pilotversuches E-Beifahrer auf alle Bundesländer
- Zügiger Abschluss der BAST - Studie
 - Anpassung der Verwaltungsvorschrift
 - Anpassung der RGST
 - Anpassung der betreffenden Regelwerke (Prüfung, Zertifizierung, etc.)
- Gezieltes, offizielles Rollout über alle Bundesländer
- Optimierung der Digitalen Abwicklung vom VEMAGS-Antrag bis zur Durchführung des GST

Lösungsansätze | Gebührenberechnung

- Präzisierung / Änderung der GebOSt (Anhang zu Gebühren-Nummer 263.1.1 Punkt 2c)

Ziel: Bundesweite Kostengleichheit Kalkulierbarkeit VOR Antragstellung

- Einheitliche Zählweise der anzuhörenden Stellen
- Im Vorhinein kalkulierbare Anzahl
 - Autobahn GmbH
 - Landesbehörden
 - Aufgrund der Streckenwahl betroffene Kreise bzw. Städte
 - keine weiteren Unteranhörungen

Lösungsansätze | Effiziente Vernetzung der Verkehrsträger

Optimierung Ergebnisse des Schlussberichts zur Verlagerung von GST auf den Wasserweg und Schiene

- Überarbeitung der Handlungsempfehlungen aus der Arbeitsgruppe
- Einbeziehung der Verbände aller Verkehrsträger, einschließlich der Verlader

Effiziente Vernetzung aller Verkehrsträger unter Berücksichtigung Ihrer Stärken und Schwächen

- Beachtung der Verlader Interessen und der Wirtschaft
- Entscheidung über den Verkehrsweg durch Hersteller und Verlader - sollte vor Produktionsentscheidung erfolgen
- keine Streichung der Zumutbarkeitsklausel (Wirtschaftlichkeit) in der RGST und VwV-StVO

Ausarbeitung und Sicherung bestehender Schwerlastrouten und Mikrokorridore bei allen Verkehrsträgern

- Positiv-Strecken von Umschlagstellen bis zur nächsten Autobahn; mit Dauererlaubnissen
- Festlegung prioritärer Bauprojekte auf den GST-Routen und -Korridoren zu Binnenhäfen und Umschlagstellen

Bürokratieabbau anstelle weiterer bürokratischer Hemmnisse im Genehmigungsverfahren

- keine zusätzliche behördliche Prüfstelle im Genehmigungsverfahren Straße
- keine zusätzliche Überfrachtung des VEMAGS-Verfahrens durch An- und Abmeldung von Transporten
- web-basierte Datenbanken für GST-affine Umschlagplätze von Schiene und Binnenhäfen sowie Anbieterplattformen
- gleichrangige Bearbeitung von GST-Anträgen unabhängig vom Transportweg

Vorschlag für den nächsten Schritt: Im Gespräch bleiben!

Mitwirkung der VI GST bei der von der Verkehrsministerkonferenz vorgeschlagenen GST-Ad-hoc-Gruppe

mit dem Ziel

- bürokratischen Aufwand zu reduzieren
- praxistaugliche Regelungen zu schaffen
- Vorschläge der Branche zu diskutieren und zu berücksichtigen