

Aktuelle Entwicklungen bei Großraum- und Schwertransporten

Handelskammer Hamburg, online
7. Juli 2023

Großraum- und Schwertransporte auch in Zukunft ermöglichen! Forderungen der deutschen Schwergutlogistik an Politik und Verwaltung

Großraum- und Schwertransporte (GST) sind unverzichtbar für die Realisierung öffentlicher und privater Infrastrukturprojekte. GST sind genehmigungspflichtig mit entsprechend aufwändigen Genehmigungsverfahren. Die aktuelle Situation für GST ist zunehmend durch erhebliche Einschränkungen geprägt: die Bearbeitung der Anträge misst sich bereits in Monaten und GST-Fahrverbote für Brücken nehmen täglich zu. Ergänzend wird die Durchführung von GST durch überbordende bürokratische Hürden zunehmend infrage gestellt. Immer mehr Infrastrukturprojekten droht der Stillstand!

Die deutsche Schwergutlogistik regt daher dringend eine Verbesserung der aktuellen Situation durch folgende Maßnahmen an:

1. Bundeseinheitliche Regeln für Großraum- und Schwertransporte

Die Vorgaben von Bund, Ländern und Kommunen für GST müssen vereinheitlicht und entschlackt werden.

2. Dialogprozess verstetigen und institutionalisieren

- Der Dialog- und Abstimmungsprozess von Bund und Ländern, Autobahn (AdB)¹ und VEMAGS² sollte verstetigt und institutionalisiert werden, um die bestehenden Herausforderungen gemeinsam bewältigen zu können.
- Anstehende Änderungen von Regeln frühzeitig bekannt geben.

3. Antrags- und Genehmigungsverfahren beschleunigen und optimieren

- Personalausstattung bei den Behörden verbessern.
- Erreichbarkeit der Ansprechpartner gewährleisten.
- Bescheide verständlich und übersichtlich gestalten.

4. VEMAGS: Digitalisierung vorantreiben und Prozesse neu denken

Die digitale und automatisierte Durchführung des Antrags- und Genehmigungsverfahrens wird von der Wirtschaft klar unterstützt. Doch auch nach 15 Jahren ist VEMAGS immer noch nicht ausgereift:

- Bestehende Verwaltungsvorschriften müssen vollständig umgesetzt und aktuell gehalten werden.
- Prozesse entsprechend der digitalen Möglichkeiten neu strukturieren. Die Unternehmen benötigen einen agilen Informations- und Datenaustausch: VEMAGS muss endlich digital werden.
- Mit Antragsänderungen agiler umgehen. Das starre System verlangt zu schnell komplette Neuanträge.

¹ AdB: Die Autobahn GmbH des Bundes

² VEMAGS: „Verfahrensmanagement für Großraum- und Schwertransporte“ zur Online-Abwicklung des Antrags- und Genehmigungsverfahrens für Großraum- und Schwertransporte

CCS Competence Center Schwergut im BGL



Forderungskatalog GST vom 3. Mai 2023

- Bundeseinheitliche Regeln für Großraum- und Schwertransporte
- Dialogprozess verstetigen und institutionalisieren
- Antrags- und Genehmigungsverfahren beschleunigen und optimieren
- VEMAGS: Digitalisierung vorantreiben und Prozesse neu denken

5. e-Beifahrer

Einführung des „e-Beifahrers“: Der gemäß RGST³ geforderte menschliche Beifahrer wird benötigt zum Vorlesen der Bescheidaufgaben während der Fahrt. Alternativ muss auch ein digitales Assistenzsystem erlaubt sein.

6. Genehmigungsgebühren

- Bundeseinheitliche Anwendung der GebOSt⁴.
- Transparenz und Nachvollziehbarkeit in der Gebührenberechnung.
- Keine zusätzlichen Sondernutzungsgebühren für GST in Kommunen.

7. Nachtfahrt Mobilkrane

„Taxi-Krane“ bedienen mehrere Einsatzorte pro Tag. Das Verbot von Tagfahrten lässt nur noch einen Einsatz pro Tag, zu mit entsprechend drastischen Kostensteigerungen für die Kunden, vor allem für kurze Einsätze.

- Nachtfahrt-Auflage für Brückenüberfahrten nur in begründeten Ausnahmefällen.

8. Begleitung und Absicherung

Das politische Ziel der Verlagerung der Verkehrssicherung von der Polizei auf private Begleiter muss im engen partnerschaftlichen Dialog mit der Wirtschaft verfolgt werden. Das derzeitige Verfahren strebt ausschließlich Erleichterungen für die Verwaltung an und führt zu praxisfernen und kostenträchtigen Anforderungen.

- Beteiligung der Fachkreise bei der Erarbeitung zentraler Regelwerke, insb. Straßenverkehr-Transportbegleitungsverordnung (StTbV), RGST, Verwaltungsvorschriften (VwV-StVO), etc.
- Klare bundeseinheitliche Anforderungen für Fahrpersonal: Begleiter / Verwaltungshelfer / Transportbegleiter.
- Autobahn: keine Verpflichtung von BF3 Fahrpersonal zu Verwaltungshelfern.

9. GST-Anforderungen der Autobahn GmbH

- Änderungen der Anforderungen nur mit vorheriger Ankündigung.
- Beteiligung der Fachkreise bei Fortschreibung von Anforderungen und Regelplänen.

10. Verkehrsinfrastruktur fit für GST machen

GST ist multimodal: Großraum- und Schwertransporte erfordern eine ideologiefreie Wahl zwischen den Verkehrsträgern Straße / Schiene / Wasserwege, um die jeweiligen Stärken bestmöglich zu nutzen. Die maroden Verkehrswege in Deutschland erschweren schon jetzt signifikant die Durchführung von öffentlichen und privaten Infrastrukturmaßnahmen.

- Einrichtung von Schwerlastkorridoren im Straßen- und Schienennetz.
- Marode Brücken: Fahrauflagen praxisgerecht gestalten.

Frankfurt am Main, den 3. Mai 2023

³ RGST: Richtlinien für Großraum- und Schwertransporte, hier: Auflage 21

⁴ GebOSt: Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr, siehe Anhang zu Gebühren-Nr. 263.1.1

Hausanschrift

Breitenbachstraße 1
60487 Frankfurt am Main

Bundesverband Schwertransporte und Kranarbeiten e.V.
Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung e.V.

Kontakt:

schgeiner@bsk-ffm.de
schwarz@bgl-ev.de

Seite 2/2



CCS Competence Center Schwergut im BGL



Forderungskatalog GST vom 3. Mai 2023

- e-Beifahrer
- Genehmigungsgebühren
- Nachtfahrt Mobilkrane
- Begleitung und Absicherung
- GST-Anforderungen der Autobahn GmbH
- Verkehrsinfrastruktur fit für GST machen

<https://www.bsk-ffm.de/initiativen/ccs.html>

BEST PRACTICE GUIDE



FÜR DIE
WINDENERGIELOGISTIK

Stand
April 2022

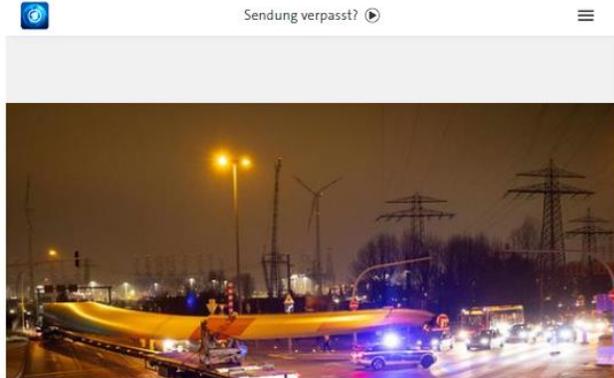
Best Practics Guide Windenergielogistik



BSK AK Windenenergie und VDMA Power Systems

- Veröffentlicht April 2022
- seither regelmäßig Anfragen / Interviews mit der allgemeinen Presse
- **Thema Windenergie wird in der Öffentlichkeit aufmerksam aufgenommen -> öffentliches Interesse für Probleme der Schwergutlogistik**

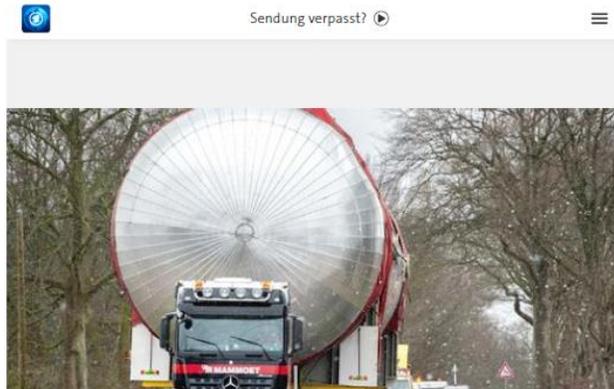
Windenergie / GST-Probleme in den Medien



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

Stand: 21.02.2023 12:06 Uhr

Manche Logistikfirmen warten offenbar mehrere Wochen auf die Genehmigung von Schwertransporten. Das zeigen Recherchen des **ARD-Politikmagazins report München**. Experten sehen Großprojekte wie Windparks bedroht.



Verkehrsprobleme
Kaputte Straßen bremsen Industrie aus

Stand: 22.02.2023 13:45 Uhr

Schlechte Straßen, marode Brücken und langwierige Genehmigungsverfahren: Schwertransporte werden in Deutschland immer schwieriger. Das behauptet die

Ausbau der Windkraft

Windräder auf Umwegen

Bremsen ausgerechnet Transportprobleme die Energiewende und den Windkraftausbau? Über eine Branche, die mit Bürokratie, Antragsstau und fehlenden Brücken kämpft

Von **Annette Beutler**

1. Juli 2023, 18:34 Uhr / [308 Kommentare](#) /



Rotorblätter wie diese müssen mit speziellen Schwerlasttransporten durch Deutschland transportiert werden. © Smith/imagio images

Handelsblatt

WINDKRAFT

Schwerlastlogistiker kämpfen mit Bürokratie: Warum Habecks „Osterpaket“ auf der Straße stecken bleibt

von: Daniel Delhaes
Datum: 11.04.2022 04:00 Uhr

Der Wirtschaftsminister will Verfahren vereinfachen und so schnell viele Windräder bauen. Doch auch beim Transport bremsst das „Bürokratiekarussell“.



Schwerlasttransport



Runder Tisch GST auf Autobahnen am 8. Mai 2023



Teilnehmer

- PStS Oliver Luksic, BMDV
- Stephan Krenz, Autobahn GmbH
- Prof. Gerd Riegelhuth, Autobahn GmbH
- Verbändevertreter von:
 - » BSK
 - » BGL
 - » BDI
 - » VDMA
 - » Hauptverband der Bauindustrie
 - » DIHK
 - » bauforumstahl
 - »

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

Die Bundesregierung hat sich eine wettbewerbsfähige und effiziente Wirtschaft u.a. in Verbindung mit dem Ausbau der erneuerbaren Energien zum Ziel gesetzt. Damit der dafür notwendige tägliche Neubau von sechs Windenergieanlagen gelingen kann, sind aufgrund der Größe und des Gewichts der benötigten Bauteile allein in diesem Wirtschaftsbereich jährlich rund 60.000 Großraum- und Schwertransporte (GST) notwendig. Zu berücksichtigen ist weiterhin, dass neben dem Ausbau der Windenergie auch GST für den Transport von Maschinen und Anlagen sowie den Ausbau der Infrastruktur (z. B. Brückenbau, Tiefbau, Wasserbau) und den Wohnungs- und Gewerbebau von entscheidender Bedeutung sind. Ohne Krane, Baumaschinen, Metall- und Stahlbetonbauteile sind die für den Wirtschaftsstandort Deutschland wichtigen Baumaßnahmen nicht umsetzbar. Aber auch für die Landwirtschaft und Schausteller sind Großraum- und Schwertransporte von existentieller Bedeutung. Derzeitig behindern insbesondere vermeidbare Bürokratiehürden und Defizite in der Verkehrsinfrastruktur und der Digitalisierung diese zwingend erforderlichen Transporte. Die deutsche Wirtschaft ist dringend auf ein transparentes, verlässliches und vor allem praktikables System zur Genehmigung und Durchführung von GST angewiesen.

Die Verbändeinitiative Großraum- und Schwertransporte (VI GST), ein Zusammenschluss von über 20 Verbänden der deutschen Wirtschaft und der Transportbranche, hat hierzu nachfolgende Lösungsvorschläge erarbeitet:

1. Zweckdienliche Regelungen für GST schaffen

a) Fahrzeugcluster einführen

Jedes Fahrzeug, mit dem ein GST durchgeführt werden soll, bedarf einer gesonderten Genehmigung. Dies verursacht allein wegen der unterschiedlichen technischen Beschaffenheit der Fahrzeuge zusätzliche Genehmigungsanträge. Beispielsweise ist die Bauindustrie auf einen flexiblen Einsatz der Fahrzeuge des jeweiligen Fuhrparks angewiesen, um rechtzeitig Bauteile zur Baustelle zu transportieren. Dies wird durch Rn. 95 der Verwaltungsvorschrift (VwV) zu § 29 Absatz 3 StVO jedoch konterkariert, da sie keine Toleranzen bei der technischen Beschaffenheit des Fahrzeugs zulässt. Zu beachten ist hier

<https://www.bsk-ffm.de/initiativen/vi-gst.html>

Flexibilität bei den Projekten.

Für Transportunternehmen ist bei der Planung eines GST nicht immer vorhersehbar, welches Fahrzeug konkret zum Transportzeitpunkt zur Verfügung steht. Deshalb sind Transportunternehmen wegen der o.g. Regelung häufig gezwungen, viele weitere Anträge (bis zu zehn) vorsorglich zu stellen, um eine Genehmigung für das zum Transportzeitpunkt verfügbare Fahrzeug zu erlangen.

Diese Antragsflut ist für die Verwaltung als auch für die Transportunternehmen eine vermeidbare Belastung. Um diese Belastung zu verhindern und eine für die Unternehmen

Verbändeinitiative GST



Positionspapier vom 20. Juni 2023

- Zweckdienliche Regelungen für GST schaffen
- Antrags- und Genehmigungsverfahren beschleunigen und optimieren
- VEMAGS neu denken - Einführung eines Geoinformationssystems für GST
- Einheitliche und kalkulierbare Gebühren
- Verkehrsinfrastruktur erhalten, ausbauen und effektiver nutzen
- Fachkräftemangel entgegenwirken
- Anhebung der Anhörungsfreigrenze für Transporte bis 44 t Gesamtmasse
- Stärken der Verkehrsträger bestmöglich nutzen
- Synergien heben durch Einbeziehung der Wirtschaft



VEMAGS Dialogtour mit 4 Workshops

- 02.12.2022, Nürnberg
- 23.03.2023, Düsseldorf
- 27.04.2023, Hannover
- 09.05.2023, Berlin

Auswertung der Ergebnisse mit BSK im August 2023

Informationsveranstaltung VEMAGS zu Ergebnissen der Workshops am **28.09.2023 (online)**.



**BUNDESVERBAND SCHWERTRANSPORTE
UND KRANARBEITEN**



Helmut Schgeiner
Geschäftsführender Vorstand

E-Mail: schgeiner@bsk-ffm.de
Tel.: 069 / 299 14 18 – 50
Web: www.bsk-ffm.de
LinkedIn: www.linkedin.com/in/helmut-schgeiner

Nicht vergessen: BSK hat sich umbenannt!