

Desolate Genehmigungsverfahren gefährden die Wirtschaftlichkeit von Groß- und Schwertransporten in Deutschland.



Felbermayr

Dialog GST

Die im Januar 2023 gegründete Verbände-Initiative Großraum- und Schwertransporte (VI GST) hatte sich in einem offenen Brief an die Politik gewandt und Missstände für die Branche benannt. Im Rahmen des Dialogs GST präsentierte sie dem BMDV Forderungen und Lösungsvorschläge.

Am 20. November veranstaltete die VI GST 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 unter anderem gegen den desolaten Zustand bei den Genehmigungsverfahren, der mitunter dazu führt, dass Transporte nur unter erschwerten Bedingungen oder teils gar nicht durchgeführt werden können.

Dirk Siewert, Leiter Tiefbau und Baumaschinentechnik beim Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e. V. (Bauindustrie), merkte in seinem Vortrag an, es bestehe kein Erkenntnisproblem, sondern ein Umsetzungsproblem. Vieles sei durch Bürokratieabbau, sinnvolle Regelwerke, einen höheren Digitalisierungsgrad und vor allem den Willen zur Verbesserung relativ kurzfristig lösbar.

Peter Freudenthal, Internationaler Sachverständiger für Ladungs- und Transportsicherheit, verdeutlichte in diesem Zusammenhang 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), forderte eine Prüfung, wie das Verfahrensmanagement von der Transportplanung bis zur Transportdurchführung weitestgehend ohne Medienbrüche und damit effizienter gestaltet werden kann.

Wasser und Schiene können Straße entlasten

Melanie Bloedorn, Vorsitzende des Arbeitskreises Genehmigungsverfahren Bundesverband Schwertransporte und Kranarbeiten e. V. (BSK), forderte eine einheitliche und transparente Gebührenberechnung für GST. Unabdingbar sei eine bundesweite Kostengleichheit und somit eine Kalkulierbarkeit vor Antragstellung.

Andreas Kahl, Aufsichtsratsvorsitzender des BSK, unterstrich, dass der politischen Zielsetzung, die Straße über das Wasser und die Schiene zu entlasten, zuzustimmen sei, es aber einer konzertierten Aktion aller Beteiligten bedürfe. Er machte sich stark für die Ausarbeitung und Sicherung bestehender Schwerlastrouten und Mikrokorridore bei allen Verkehrsträgern sowie die Optimierung der Handlungsempfehlungen aus dem Verlagerungsbericht der GST von 2021.

Uta Maria Pfeiffer, Abteilungsleiterin Mobilität und Logistik beim Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI), schlug vor, die VI GST aktiv bei der von der Verkehrsminister-Konferenz vorgeschlagenen GST-ad-hoc-Gruppe einzubeziehen, mit dem Ziel, den bürokratischen Aufwand zu reduzieren, praxistaugliche Regelungen zu schaffen sowie Vorschläge der Branche zu diskutieren und zu berücksichtigen.

hey