

Marode Brücken belasten die Schwertransportbranche. Deshalb stellt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 2017 rund 520 Millionen Euro für Brückenertüchtigungsmaßnahmen bereit.

Brake, dass Häfen im expeditionsdominierten Projektgeschäft in der Regel anhand der Endbestimmung der Ware definiert werden. Man prüfe also den Zielort, suche einen geografisch günstigen Empfangshafen und dann eine Reederei, die diesen Hafen bedient. Je spezieller die logistischen Bedürfnisse der Transportbeteiligten aber werden, desto wahrscheinlicher sei es, dass Hersteller oder Empfänger einen auf sie zugeschnittenen Hafen vorgeben. Für Heinrich Smidt, Geschäftsführer von Ems Port Agency and Stevedoring (EPAS) in Emden, besteht allerdings ein wesentlicher Unterschied darin, ob es sich bei dem Kunden um einen Verloader oder einen Spediteur handelt. „Während Spediteure durchweg die gesamte Abwicklung door-to-door abbilden und somit ihre präferierten Häfen und Dienstleister haben, sind die Verloader oft flexibler im direkten Kontakt mit den Akteuren – und damit auch bei der Wahl des Zielhafens.“

Standortvorteile hervorheben

Neben den angebotenen Linienabfahrten spielt häufig aber auch die Verkehrsinfrastruktur rund um die Häfen bis zum endgültigen Bestimmungsort eine entscheidende Rolle. Hier besitzen sowohl die stadtbremischen Häfen als auch die niedersächsischen Seehäfen ideale Voraussetzungen. So fasst Kaplan beispielsweise die Vorteile des Standorts Brake wie folgt zusammen: „Mit seiner attraktiven trimodalen Anbindung an das europäische Hinterland ist er einer der führenden Häfen für Stückgüter in Nordeuropa. Aufgrund der Straßensondertransporte ohne Polizeibegleitung und der effektiven Einbindung von Binnenschiffen und Kümern in die Transportlogistik werden hier neben den Stückgütern jährlich mehrere Tausend Großkomponenten umgeschlagen. Die Kombination aus einer Schwerlastpier für XXL-Ladungen, hoch spezialisiertem Umschlags- und Transportequipment mit bis zu 210 Tonnen Kranhebekapazität sowie umfangreichen Lagerflächen und -hallen sorgt für den dazugehörigen operativen Ablauf.“

Ähnliches unterstreicht Smidt für Emden. Über die A31 sei man schnell in Richtung Ruhrgebiet unterwegs und decke gleichzeitig den Osnabrücker Raum ab. Parallel dazu biete Emden für die Binnenschiffahrt einen direkten Anschluss an das europäische Binnenwasserstraßennetz und eine zweigleisige, voll elektrifizierte Bahnanbindung. Außerdem stehe eine moderne Suprastruktur für Breakbulk zur Verfügung, die neben leistungsfähigen Umschlagskränen auch



Masterplan Schwergut

Der am 29. September 2015 veröffentlichte Masterplan Schwergut beinhaltet umfassende Forderungen an die Politik, um die marode nationale Verkehrsinfrastruktur zu verbessern und so langfristig die Leistungsfähigkeit des Wirtschaftsstandorts Deutschland sicherzustellen. Zu den Hauptzielen des Masterplans, der von der Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK) und dem Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau (VDMA) in Zusammenarbeit mit Verbänden, Ministerien und der Wirtschaft erarbeitet wurde, gehören unter anderem eine nachhaltige Erhöhung des Verkehrshaushalts, die Überarbeitung der Genehmigungsverfahren und die Ausarbeitung von verlässlichen Schwerlaststruten bei allen Verkehrsträgern. „Ganz weit oben auf der Wunschliste unserer Mitglieder steht kurz- und mittelfristig der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes, insbesondere die Ertüchtigung der Brücken. Langfristig sollte mehr für die Verlagerung auf andere Verkehrsträger getan werden, vor allem auf die Schiene“, betont der VDMA-Hauptgeschäftsführer Thilo Brodtmann.

„Die Zunahme von multimodalen Transportketten ist überlebenswichtig für den Wirtschaftsstandort Deutschland“, unterstreicht auch BSK-Hauptgeschäftsführer Wolfgang Draaf. Knapp 16 Monate nach der Veröffentlichung des Plans sieht er die derzeitige Marktsituation vor allem durch eine geringe Nachfrage nach Großraum- und Schwertransporten im Maschinen- und Anlagenbau geprägt. Gleichzeitig attestiert er der Politik, bei der Umsetzung des Masterplans auf einem guten Weg zu sein. So hat die Verkehrsministerkonferenz im Oktober 2016 den Arbeitskreis Straßenbaupolitik gebeten, die Möglichkeiten von Korridorlösungen zur Sicherung multimodaler Transportketten zu prüfen – sowohl auf den Autobahnen als auch abseits der Autobahnen, von den Quellen und zu den Zielen. Als weiterer Punkt aus dem Masterplan wurde von der Verkehrsministerkonferenz die Optimierung des Genehmigungsverfahrens aufgegriffen. „Hierzu schlägt sie die Prüfung von Fahrzeugclusterungen sowie eine ‘Von-bis-Regelung’ bei den Angaben von Breiten, Längen und/oder Höhen im Genehmigungsbescheid vor. Auf diese Weise soll eine Verbesserung der Flexibilität für die Branche erreicht werden“, so Draaf.