

22.10.12

| Sicherungsaufgaben

Autofahrer genervt: Immer mehr Schwertransporte

Geesthacht/Wentorf. Ob Windkraftanlagen, riesige Bootsteile oder schwere Generatoren: Die Zahl der Schwertransporte auf Autobahnen und Landstraßen nimmt drastisch zu. *Von Kai Gerullis, Susanne Tamm und Thomas Voigt*

Donnerten im gesamten Jahr 2011 noch 704 schwere Tieflader durch Stormarn und das Herzogtum Lauenburg, musste die Polizei allein in den ersten neun Monaten dieses Jahres schon 805 Transporte begleiten. Das nervt Anwohner wie Autofahrer - und kostet Hunderttausende Euro an Steuergeldern, denn derzeit ist die Polizei verpflichtet, die Tieflader zu begleiten. Das wollen die Innenminister der Küstenländer jetzt ändern. Sie forderten das Bundesverkehrsministerium auf, umgehend eine Übertragung der Sicherungsaufgaben an private Dienstleister per Gesetz zu ermöglichen. Während die Polizei die Entlastung begrüßt, fürchtet der ADAC, dass dies auf Kosten der Sicherheit gehen kann.

Auch durch Geesthacht rollen regelmäßig Lastwagen mit Überbreite, die von der Polizei eskortiert werden - mitunter mehrmals pro Woche. "Die Sicherung erfolgt zwar durch das Autobahn- und Bezirksrevier. Aber durch die gebundenen Kräfte kann es immer wieder vorkommen, dass wir kurzfristig einspringen müssen", sagt Geesthachts Polizeichef Thomas Specht. Ein Verzicht auf die polizeiliche Eskorte würde damit auch die Reviere vor Ort stärken.

"Es kann natürlich nicht sein, dass durch die deutlich zunehmende Zahl der Schwertransporte das Tagesgeschäft der Polizei leidet", sagt Christian Schäfer, Leiter des Bereichs Technik und Verkehr beim ADAC Hansa. "Wenn aber Private die Absicherung übernehmen, darf das nicht zu Lasten der Qualität gehen", sagt Schäfer und fordert strenge Regelungen. So überprüft die Polizei jetzt bei jeder Eskorte auch die Ladungssicherung. "Die Kontrolle des Schwertransporters darf auch künftig nicht wegfallen."

Begrüßt wird der Vorstoß vom Fuhrgewerbe. So muss beispielsweise Klaus Pannecke, Geschäftsführer der Hanseatischen Kistenfabrik am Südring in Wentorf, mindestens einmal im Monat Genehmigungen für Transporte mit Überbreite einholen. "Wir würden es begrüßen, wenn die Begleitung in private Hände gelegt wird. Denn private Unternehmen sind zeitlich einfach flexibler als die Behörden."

In der Tat ist jede Fahrt eines Lkw, der schwerer als 40 Tonnen, länger als 18,75 Meter oder breiter als 2,55 Meter ist, genehmigungspflichtig. Derzeit entscheidet die zuständige Straßenverkehrsbehörde je nach Länge, Breite und Gewicht des Fahrzeugs sowie der ausgewählten Strecke, ob privat betriebene Begleitfahrzeuge ausreichend sind oder etwa Polizeieskorte erforderlich ist.

Im zweiten Fall sind zwei Tage Wartezeit gar nicht selten.

Die Anzahl der genehmigten Schwertransporte und der Dauergenehmigungen hat sich nach Angaben des Instituts für Logistik der Technischen Uni Hamburg-Harburg (TUHH) in den letzten Jahren vervielfacht, auch wenn bundesweit keine Statistik geführt wird. Allein die Autobahndirektion Nordbayern registrierte im Jahr 1980 noch gut 4000 genehmigte Transporte und Dauergenehmigungen, 1990 waren es schon mehr als 11 000, zur Jahrtausendwende 37 000 und im Jahr 2010 mehr als 60 000. Dies sei aus Sicht des ADAC auch deshalb ein Problem, weil es im Norden viel zu wenig Rastplätze an den Autobahnen gibt, auf denen die Schwerlasttransporter ihre Ruhezeiten einhalten können. "Die

Kapazitäten sind bald erschöpft", so Schäfer.

"Auch wenn die Zeiten des großen Wirtschaftswachstums vorüber sind, verzeichnen wir noch etwa zehn Prozent jährlichen Zuwachs", schätzt Wolfgang Draaf, Geschäftsführer der Bundesfachgruppe Schwertransporte in Frankfurt. Der Transport von Windkraftanlagen habe die Branche in den letzten Jahren enorm belebt. Auch Draaf begrüßt die Gesetzesinitiative aus dem Norden. "Der Ausstieg der Polizei wäre schon deswegen sehr hilfreich, weil dann ein- und dasselbe Team einen Transport komplett begleiten könnte. Die Polizeimannschaft dagegen wechselt mit jedem neuen Revierbezirk." Erschwerend kommt laut Draaf hinzu, dass immer weniger Autobahnstrecken für Schwertransporte genutzt werden dürfen, weil einzelne Brücken nur für 40 oder 50 Tonnen zugelassen sind. Dann sind Umwege über Bundesstraßen angezeigt. Extremes Beispiel: "Vor kurzem hatten wir einen 46-Tonnen-Transport von Siegen nach Bremen. Das sind normalerweise 340 Kilometer", beschreibt Geschäftsführer Draaf. "Wir mussten aber 950 Kilometer über Bonn und Berlin fahren. So dauerte die Fahrt drei Tage."