

Schwergut braucht tragfähige Verkehrswege

Masterplan wird fortentwickelt: Branchenverband BSK erarbeitet **Routennetz** für Straßentransporte bis 155 t

Von Sebastian Bollig

Ein gutes Jahr nach der Präsentation des Masterplans Schwergut arbeitet die Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK) an den nächsten Schritten. „Wir brauchen für Schwertransporte verlässliche Korridore zwischen Ost und West sowie Nord und Süd“, sagte BSK-Hauptgeschäftsführer Wolfgang Draaf am Rande der Jahreshauptversammlung des Verbands in Darmstadt. Der im September 2015 vorgestellte Masterplan enthalte eine entsprechende Bringschuld des Gewerbes.

Mit einem Netz aus Makro- und Mikrokorridoren soll künftig sichergestellt werden, dass in Deutschland Standard-Schwertransporte bis 155 t Gesamtgewicht langfristig fahren können. Während die Makrokorridore die Autobahnstrecken beschreiben, geht es bei den Mikrokorridoren um das nachgelagerte Verkehrsnetz aus Bundes-, Landes- und kommunalen Straßen. Jeder Mikrokorridor ist dabei eine für Schwertransporte geeignete Strecke zwischen Versender oder Empfänger zum Makrokorridor. „Industrie- und Umschlagstandorte müssen Anschluss zum Autobahnnetz erhalten“, sagte Draaf. Zudem müssen schwere Güter auch die nächste Umschlaganlage auf der Schiene oder Wasserstraße erreichen können. „Diese Strecken müssen für Schwertransporte dauerhaft gesichert sein, solange die Industrie an deutschen Standorten produziert“, betonte Draaf.

„Es geht darum den Produktionsstandort Deutschland auf lange Sicht zu sichern“, bekräftigte BSK-Vorstandsvorsitzender Volker Kreiling. Dafür arbeite die BSK mit anderen Verbänden zusammen, „um Politiker auf unsere Probleme aufmerksam zu machen und stärker zu motivieren“. Aktuelles Beispiel für die schwierige Situation sei das

Ablasten der Rheinbrücke Bonn-Nord an der A565. LKW mit mehr als 44 t dürfen dieses Bauwerk nicht mehr passieren.

Einer dieser Kooperationspartner ist der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB). Dessen Hauptgeschäftsführer Boris Kluge forderte die Aufnahme des Masterplans Schwergut in den Aktionsplan Güterverkehr und Logistik des Bundes. „Damit würde der Plan deutlich

aufgewertet“, sagte Kluge. Der Bund müsse prioritär Bauprojekte in Zusammenhang mit Schwergutkorridoren vorantreiben. Dazu gehöre, dass marode Brücken schneller ertüchtigt würden. „Brückensperrungen haben für Schwertransporte und damit für die deutsche Industrie gravierende Folgen“, warnte Kluge. Teilweise sind Standorte gar nicht mehr erreichbar. „Wir haben keine Zeit zu verlieren“, appellierte er an die Politik. Sollten

die Bundesländer sich nicht schnell genug auf Maßnahmen verständigen, müsse sich der Bund über die Länder hinwegsetzen und selbst aktiv werden. Dafür gibt es Möglichkeiten – die Angst vor solchen Schritten beschleunigt sicherlich den Arbeitseifer mancher Landespolitiker, meinte Kluge. Er verwies auf das nationale Hafenkonzept, bei dem der Bund die Länder mit Erfolg auf Kurs gebracht habe.

Anfang Dezember will BSK-Hauptgeschäftsführer Draaf den Masterplan beim Deutschen Industrie- und Handelskammertag (DIHK) vorstellen. Die Kammern seien wichtige Partner bei der Entwicklung der Mikrokorridore. Die IHKs könnten vor Ort direkt darauf Einfluss nehmen, dass die wirtschaftliche Bedeutung dieser Strecken von Politikern und Behörden auf lokaler oder regionaler Ebene nicht übersehen wird.

ANZEIGE

www.mercedes-benz.com/roadefficiency