

Straße allein schafft's nicht

Infrastrukturprobleme: Nur mit einem multimodalen Ansatz finden Großraum- und Schwertransporte ihren Weg zum Ziel

Von Wolfgang Draaf

Transporteure brauchen eine durchlässige Verkehrsinfrastruktur. Das gilt für Großraum- und Schwertransporteure ganz besonders: Ihre Ladung ist in der Regel schwerer und/oder größer und benötigt deshalb mehr Platz als der „normale“ LKW-Verkehr. Die oft diskutierten Mängel in der Verkehrsinfrastruktur treffen diese Spezialisten daher ganz besonders hart.

Vor fünf Jahren war es noch ein ganz normaler Vorgang. „Sondernutzer“, wie der Ordnungsgeber die Großraum- und Schwertransporteure gern bezeichnet, beantragten für einen Transport die Erlaubnis der zuständigen Straßenbaulastträger. Lagen Erlaubnis und der entsprechend ausgestellte Genehmigungsbescheid vor, konnte es losgehen. Ganz anders heute. Eine passende, durchlässige und tragfähige Strecke zu finden, ähnelt eher einer Suche nach der Nadel im Heuhaufen.

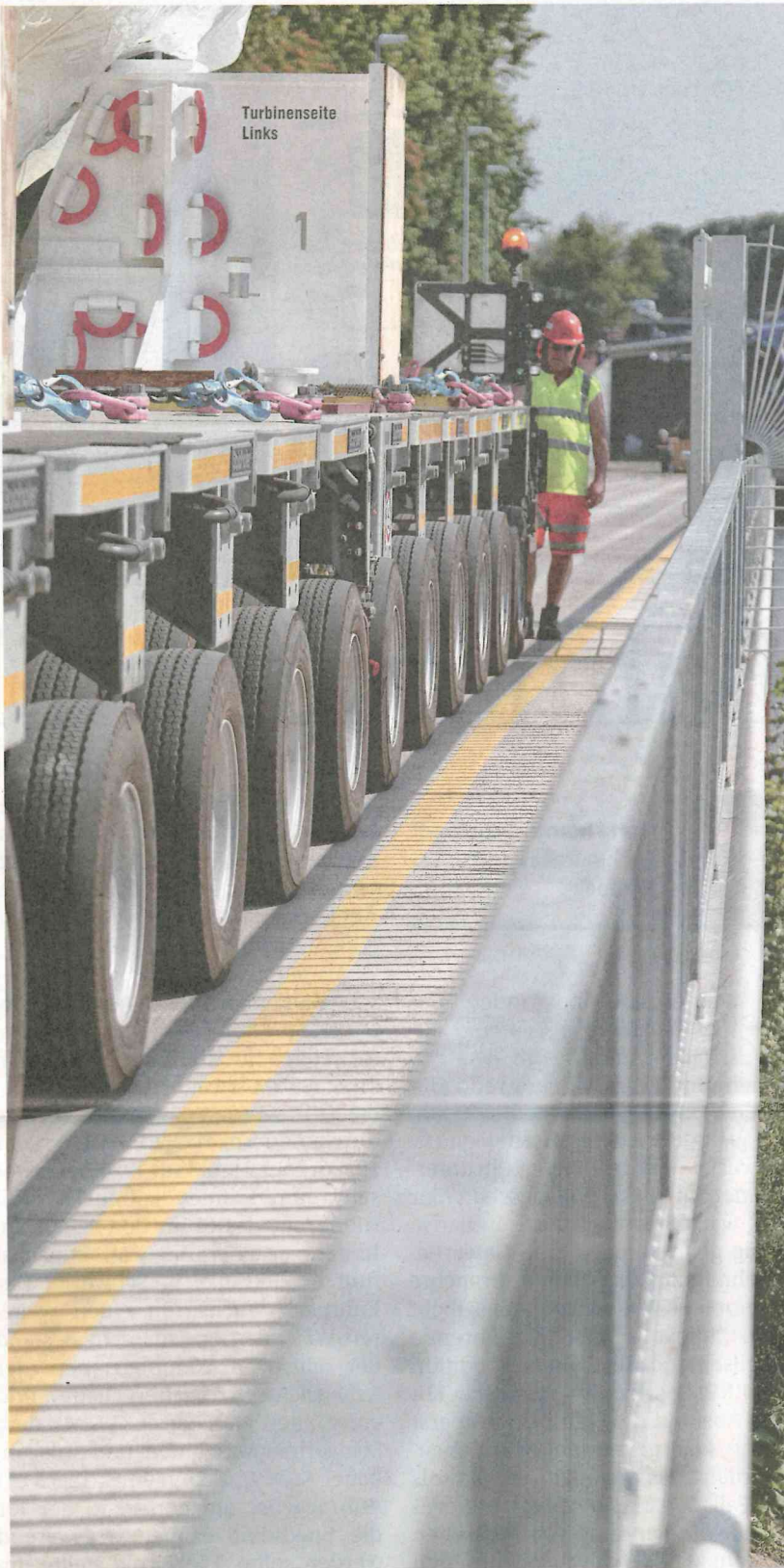
Ständig kommen weitere Meldungen über nur eingeschränkt tragfähige Bauwerke hinzu. Allein in Nordrhein-Westfalen sind derzeit 27 Bauwerke auf 44 t abgelastet oder mit einer höheren Tonnage eingeschränkt; insgesamt 13 Autobahnen sind betroffen. Aber auch in anderen Bundesländern sind Bauwerke im Zuge der Autobahnen als mindertragfähig eingestuft worden, so dass es nicht mehr möglich ist, Routen ohne Beeinträchtigungen zu finden. Die Folgen sind fatal. Für den gleichen Transport müssen Unternehmer heute einen fast dreimal so langen Weg zurücklegen wie früher. Wer von Norden nach Süden oder in Gegenrichtung unterwegs ist, muss fast immer über Berlin fahren.

Zusätzlich zu den abgelasteten Streckenabschnitten beeinträchtigen Baustellen die Durchlässigkeit des Fernstraßennetzes. So war es zum Beispiel in der 35. Kalenderwoche nicht möglich, eine Strecke für eine Transportbreite von 4,50 m von Ost nach West zu finden. Denn neben den Baustellen auf den Autobahnen werden vermehrt Baustellen im nachgeordneten Netz eingerichtet. Als Trost bleibt zwar, dass mit diesen Bauarbeiten die Infrastruktur verbessert wird. Dennoch: Das Straßennetz in der Bundesrepublik Deutschland ist marode und muss dringend saniert werden - eine Botschaft, die inzwischen auch in der Politik angekommen ist.

Planungsrecht macht Probleme

Nun kommt jedoch etwas hinzu, das selbst bei vorhandenen finanziellen Mitteln eine schnelle Verbesserung eher unwahrscheinlich werden lässt: das deutsche Planungsrecht. Es beinhaltet jede Menge Fallen, in die die Planer schon fast zwangsläufig hineintreten müssen. Einspruchsmöglichkeiten ziehen das Planfeststellungsverfahren wie Kaugummi in die Länge.

Zwei Beispiele mögen das verdeutlichen. So ist zwar die Entscheidung gefallen, die Autobahn A45 sechsspurig auszubauen, doch zieht das für alle Streckenabschnitte, die heute noch vierspurig ausgestaltet sind, neue Planfeststellungsverfahren nach sich. Und bereits vor 50 Jahren haben die drei Anrainerstaaten beschlossen, die Mosel bis tief nach Frankreich hinein schiffbar auszubauen. Doch auf die dringend benötigten zweiten



Maßarbeit: Ein Tieflader transportiert eine 500 t schwere Kraftwerksgasturbine. Aber für solche Kolosse stehen immer weniger Verkehrswege offen.

„Planfeststellungsverfahren werden durch Einspruchsmöglichkeiten wie Kaugummi in die Länge gezogen.“

Schleusen je Staustufe wartet man bis heute vergebens.

Ein weiterer Punkt, der einer kurzen Planungs- und Bauphase entgegensteht, ist der Mangel an Ingenieuren, welche die Mammutaufgaben der nächsten Jahre in Angriff nehmen müssen. Das trifft im Übrigen nicht nur die Straße, sondern alle Verkehrsträger gleichermaßen. Dies sind keine günstigen Voraussetzungen, um dem Wirtschaftsstandort das dringend benötigte ertüchtigte Verkehrsnetz zur Verfügung zu stellen.

Zurück zu den Großraum- und Schwertransporten. Ihre Probleme, adäquate Transportwege zu finden, zeigen, dass man sich erhebliche Sorgen um den Wirtschaftsstandort Deutschland machen muss. Die deutsche Industrie verliert damit an Boden im weltweiten Wettbewerb. Zwar macht das Schwergutgewerbe vieles möglich, doch ist der Preis

dafür extrem angestiegen. Jedes vierte Mitglied des Verbandes Deutscher Maschinen- und Anlagenbau (VDMA) würde den heutigen Produktionsstandort nicht noch einmal wählen. In einer Umfrage des Verbandes begründeten die Teilnehmer dies in allen Fällen mit Transport-schwierigkeiten.

Standort nicht gefährden

Mitinitiiert wurde diese Umfrage auch von der Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK). Beide Verbände arbeiten im BSK-Ausschuss „Multimodaler Schwergutverkehr“ zusammen. Hier versuchen Vertreter aller Verkehrsträger gemeinsam mit dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), die Rahmenbedingungen für multimodale Transportketten zu verbessern. Denn dies ist der einzige Weg, um mit den Schwierigkeiten in Zusammenhang mit der Verkehrsinfrastruktur umzugehen. Nur die Zusammenführung der drei Hauptverkehrsträger gibt der deutschen Industrie die Chance, auch weiterhin weltweit wettbewerbsfähig zu bleiben. Dafür kämpfen Industrie und Transportgewerbe gemeinsam.

FOTO: CARO PHOTOAGENTUR