Transporteure beklagen marode Infrastruktur

Von Jürgen Hoffmann

Mehr als 25 Millionen Tonnen Schwergüter werden jährlich im Hamburger Hafen umgeschlagen. Das hat der Verband Straßengüterverkehr und Logistik Hamburg e.V. (VSH) ermittelt. Allerdings können die Spezialfahrzeuge für Großraum- und Schwertransporte, die sich ihre Routen durch die Behörden genehmigen lassen müssen, immer seltener Brücken passieren, weil diese altersschwach sind oder keine ausreichende Durchfahrtshöhe oder –breite aufweisen. „Das ist ein gigantisches Problem, dass sich im Laufe der Jahre aufgebaut hat“, klagt VSH-Geschäftsführer Frank Wylezol. Transporteure hätten immer öfter Probleme, den Hamburger Hafen zu erreichen. Das bestätigt auch Wolfgang Draaf, Geschäftsführer der Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK): „Ab 80 Tonnen Stückgewicht wird es schwierig.“

Die Politik weiß um das Dilemma: In ihrem Verkehrsinvestitionsbericht konstatiert die Bundesregierung, dass fast die Hälfte aller Brücken auf Autobahnen und Bundesstraßen kurzfristig instand gesetzt werden müssen. Allerdings klagen die Transportunternehmen auch über zu viele Baustellen. Draaf: „Wenn auf der A7 vor Waltershof Fahrspuren gesperrt werden, kommt keiner mehr durch.“

Bundesweit gibt es rund 600 Spezialbetriebe für Großraum- und Schwertransporte mit etwa 20 000 Mitarbeitern. Die Hamburger Firma Gustav Seeland gehört zu dieser Branche. Seeland-Geschäftsführer Olaf Beckedorf: „Die marode Infrastruktur insbesondere im direkten Umfeld des Hamburger Hafens kostet uns viel Geld. Wir müssen Umwege fahren oder selbst mit hohem finanziellen Aufwand für Lösungen sorgen, um die Umschlagsanlagen im Hafen erreichen zu können.“ Das sorge bei seinen Kunden nicht gerade für Jubel.

Es komme bereits vor, dass einige geplante Transporte gar nicht mehr zustande kommen, „weil Hersteller bereits ihre Produktion ins Ausland verlegt haben“. Allein die Sperrung der Rader Hochbrücke für Lkw ab 7,5 Tonnen seit dem Frühsommer habe für die Branche bisher Mehrkosten von rund 50 Millionen Euro verursacht, schätzt Frank Wylezol vom VSH.

Der miserable Zustand der Straßen und Brücken in und um den Hamburger Hafen bringt die Logistik- und Transportbranche so auf die Palme, dass deren Interessenvertreter mittlerweile empfehlen, Großkomponenten künftig in Antwerpen zu verladen. Auch Bremerhaven, Amsterdam und Rotterdam bieten sich als Alternativen an. Wolfgang Draaf: „Wenn sich nichts ändert, nehmen der Hafen und die gesamte Industrie Schaden.“