

der ZARA-Häfen über die Straße in der Tat einfacher darstellbar. Ansonsten sind es bei großen Stückgewichten in der Tat nur die alternativen Verkehrsträger Binnenschiff und Schiene, die im Hauptlauf in Frage kommen. Aber auch bei dem Schienentransport kämpft die DB Netz mit Genehmigungsverfahren aufgrund erodierender Infrastruktur und ihrem Lichtraumprofil.

Was muss passieren, damit die heute oft langwierigen Genehmigungsverfahren vereinfacht werden?

So wie bei der Industrie das Stichwort „4.0“ fällt, so muss auch das Genehmigungsverfahren Stück für Stück in diese Richtung verändert werden. Die digita-

len Möglichkeiten müssen dabei ausgeschöpft werden, wie zum Beispiel interaktive Karten. Hier sind erste Gespräche schon geführt und Kontakte nach Berlin geknüpft worden. ■

Masterplan Schwergut

Lösungsansätze und Forderungen vom Ausschuss Multimodaler Schwertransport unter Führung der Bundesfachgruppe Schwertransport und Kranarbeiten.

Details und Download:

www.bsk-ffm.de/masterplan-schwergut.html



*BSK-Hauptgeschäftsführer
Wolfgang Draaf*



4.0 für Großraum- und Schwertransporte in Deutschland

Als Interessenvertretung war die Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK) e.V. maßgeblich an dem gemeinsam mit Verbänden, Ministerien und der Wirtschaft erstellten Masterplan Schwergut beteiligt, der im März 2015 veröffentlicht wurde. Das Port of Hamburg Magazine (POHM) sprach mit BSK-Hauptgeschäftsführer Wolfgang Draaf über die aktuellen Herausforderungen der Branche.



POHM: Der deutsche, sehr stark exportorientierte Industriestandort gerät im internationalen Wettbewerb schnell ins Hintertreffen, wenn zum Beispiel große und schwere Anlagenteile nicht mehr pünktlich und zuverlässig von der Fertigungsstätte im Binnenland in den Seehafen zur Verladung transportiert werden können. Wie sehen Sie die aktuelle Marktsituation für Ihre Branche?

Draaf: Die aktuelle Marktsituation ist derzeit eher durch eine geringe Nachfrage nach Großraum- und Schwertransporten im Maschinen- und Anlagenbau geprägt. Neben dem Transport von Windenergieanlagen spielt der Transport von Neumaschinen und im Betrieb befindlichen Maschinen für die Bauindustrie eine große Rolle. Aber auch im Bereich der regenerativen Energiewirtschaft zeichnen sich Rückgänge für die Nachfrage nach diesen Transporten für die kommenden Jahre ab. Zwar verzeichnen die Maschinen- und Anlagenbauer Zuwächse beim Auftragseingang, diese Zuwächse werden sich allerdings erst zeitlich versetzt bemerkbar machen.

Und wie beurteilen Sie die Verkehrssituation?

Die Verkehrssituation ist mehr als besorgniserregend, weil nahezu wöchentlich weitere Hiobsbotschaften über mindertragfähige Bauwerke aufschlagen. Es gibt nur noch wenige Autobahnen, die durchgängig befahrbar sind. Und die Verbindung zu den Nordseehäfen von Süden kommend ist für größere Transporte derzeit auf der Straße nur via Berlin möglich, wenn man auf der Autobahn bleiben möchte. Somit vergrößert sich auch der Transportzeitraum. Derzeit kann von einer Verdoppelung der Zeit wie auch der Transportstrecke gesprochen werden. Damit nehmen auch die Transportkosten und die Transportnebenkosten, wie verkehrslenkende Maßnahmen oder Polizeibegleitung, zu.

Gibt es schon erste Erfolge bei der Umsetzung Ihrer Forderungen aus dem Masterplan Schwergut?

Als ersten Erfolg kann die Zusicherung so genannter Korridorlösungen festgehalten werden. Dabei hat der Bund wie auch der Vorsitzende der Verkehrsministerkonferenz zugesagt, sich dafür einzusetzen. Gleichwohl ist dies nur möglich, wenn alle Bundesländer dabei mitziehen. Korridorlösung heißt das Offenhalten von Relationen „Nord-Süd“ wie „Ost-West“. Erste Vorschläge werden derzeit

vom BSK-Arbeitskreis „Multimodaler Schwergutverkehr“ erarbeitet. Aber auch die Zunahme multimodaler Transportketten kann als ein Erfolg gesehen werden, damit Güter ihren Bestimmungsort erreichen können.

Sind aus Ihrer Sicht diese multimodalen Schwertransporte im Zulauf auf Häfen wie Hamburg noch weiter ausbaufähig?

Auf der Straße sind realistisch Nutzlasten bis zu 80 Tonnen im Zuwege zu den Nordseehäfen als Maximalgröße anzunehmen, wenn man nicht permanent die Autobahnen verlassen will. Manche Seehäfen unterliegen auf der Straße noch weiter Einschränkungen im Hinblick auf die Nutzlast. Somit ist es eindeutig, dass die Zunahme von multimodalen Transportketten überlebenswichtig ist für den Wirtschaftsstandort Deutschland und damit auch für einen Hafenstandort wie Hamburg. Zumal auch innerhalb von Hamburg die Infrastruktur nicht als problemlos bewertet werden kann.

„Neben dem Transport von Windenergieanlagen spielt der Transport von Neumaschinen und im Betrieb befindlichen Maschinen für die Bauindustrie eine große Rolle.“

Vor welchen Problemen stehen Sie bei der Transportkettenplanung beim Einsatz verschiedener Verkehrsträger in Deutschland?

Die Probleme bei der Planung von Multimodalketten sind vielschichtig. Es bedarf der Kenntnis, wo sich welche Umschlagstellen befinden, welche Kapazitäten dort vorhanden sind, und auch die Zuwegung ist nicht immer unproblematisch. Daher hält der BSK auf www.bsk-ffm.de für jedermann zugänglich sämtliche Umschlagsstellen zum Binnenwasser, sei es ein Hafen oder eine temporäre Umschlagstelle, vor. Vielfältige Suchfunktionen erleichtern dabei die Auswahl.

Sie weisen darauf hin, dass die deutschen Nordsee- und die westlichen Ostseehäfen mit Schwertransporten auf der Straße nur noch eingeschränkt erreichbar sind. Was passiert mit größeren Stückgewichten über 80 Tonnen? Und ist die Erreichbarkeit der Westhäfen auf der Straße auch nur eingegrenzt möglich?

Wenn man nicht über den Rhein muss, viele Rheinbrücken sind lastbeschränkt, dann ist die Erreichbarkeit