

BSK überarbeitet Umschlagstellen-Such-Tool für multimodale Schwertransporte

Multimodaler Schwergutverkehr

Die Exportnation Deutschland hat immer größere Probleme schwere oder sperrige Exportgüter zu verschicken, denn der Vorlauf zu den Seehäfen stellt ein großes Problem dar. Doch nicht nur Transporte von Gütern „Made in Germany“ haben auf dem (geplanten) Weg zum Bestimmungsort einige Hindernisse zu überwinden, sondern auch solche Maschinen, Anlagen (-Teile), Projektgüter oder Bauelemente, welche an innerdeutsche Empfänger adressiert sind. Dem nimmt sich der BSK-Ausschuss „Multimodaler Schwergutverkehr“ an.

Der BSK-Ausschuss Multimodaler Schwergutverkehr hat sich vor dem Hintergrund der ständig steigenden Infrastrukturschwierigkeiten und der Verbesserungsmöglichkeiten in der modalen Vernetzung der Verkehrsträger gebildet. Er wird von der BSK als mitgliederstärkster Fachverband aus dem Schwergutbereich koordiniert. Ein erfreulicher Mix an Teilnehmern hat sich für den Ausschuss zusammengefunden. Schwergutunternehmen sind dabei ebenso vertreten, wie Binnen- und Seehäfen, Reedereien, Eisenbahn-Verkehrs-Unternehmen (EVU) und die Verloaderseite. Komplettiert wird er durch die Mitarbeit des Bundesverkehrsministeriums, dem Verband der Deutschen Maschinen und Anlagenbauindustrie (VDMA) und dem Verband der Deutschen Verkehrsbetriebe (VDV).

Als größte Beeinträchtigung in Deutschland kann man sicherlich die marode Straßeninfrastruktur werten, denn substanzielle Straßenschäden sowie die enorme Anzahl an lastbeschränkten Brücken erschweren die Beförderungen im Bereich des Schwertransports als auch mit dem Standard-Lkw (siehe Leverkusener Rheinbrücke im Zuge der A1). Die Folge: eine Vielzahl an Mehrkilometern. Doch die Schwergut-Dienstleister und ihre Auftraggeber sorgen sich nicht mehr um die Umwege – sie sorgen sich um die Möglichkeit, Güter überhaupt noch aus Deutschland exportieren bzw. auf deutschen Straßen befördern zu können. Grund hierfür ist, dass Versand- und Empfangsorte von schwereren Gütern von der Welt abgeschnitten sind, da Streckenabschnitte für Schwertransporte nicht befahrbar sind, Umschlagstellen nicht vorhanden oder nicht erreichbar sind. Aber nicht nur diese Schwierigkeiten führen zu Problemen, sondern auch die entstehenden Umwege und Umfahrungen mit allem dazugehörigen Mehraufwand. Hierzu gehören einerseits der finanzielle Mehraufwand für zusätzliche Kilometer, wie z.B. Maut, Treibstoff oder Gebühren für die Absicherung und Begleitung sowie andererseits der erhöhte Zeitaufwand mit allen resultierenden Einschränkungen bei den Lenk- und Ruhezeiten. Darüber hinaus macht die Dauer des Genehmigungsverfahrens, die Verfügbarkeit von Polizeikräften oder gebietsfremde Transportunternehmen, welche durch ihre günstigen Offerten den Markt mächtig unter Druck setzen, zu schaffen.

Mit ähnlichen Problematiken haben auch die Betreiber von Mobil-/Autokranen zu kämpfen, denn auch sie leiden unter der maroden Infrastruktur, der Dauer des Genehmigungsverfahrens und den günstigeren Mitbewerbern.

Doch gibt es Alternativen für den Transport schwerer Güter auf der Straße? Der Verkehrsträger Schiene ist für gewichtige Sendung sicherlich sehr attraktiv, jedoch nimmt die Attraktivität bei voluminösen Gütern aufgrund des beschränkenden Lichtraumprofils und dem Fahrplan ab. Beim Verkehrsträger Wasser können unzureichende Fahrwasserverhältnisse von Binnenwasserstraßen immer mal wieder dazu führen, dass große und schwere Stückgüter oder auch Projektladung nicht termingerecht an das (Zwischen-)

Ziel gelangen. Jedoch spürt man derzeit aufgrund der genannten Probleme mit der Straßeninfrastruktur, dass der Schwerguttransport auf deutschen Binnenwasserstraßen immer interessanter und zunehmend angenommen wird. Betreiber von Umschlagstellen rüsten sich immer mehr für den Umschlag von schwergutaffinen Gütern und vermehrt werden „Schwergutlinien“ angepriesen.

Aber auch Schwergutdienstleister und -Produzenten haben entsprechendes Potenzial bei der Schwergut-Binnenschifffahrt erkannt und suchen oder bauen bereits ihr eigenes Schwergutterminal. Andere Schwergut-Dienstleister haben bereits ihr Terminal installiert und häufig als Drehkreuz für die Abwicklung ihrer Aufträge genutzt.

Dieses immense Interesse an dem Transport von Schwergütern auf Binnenwasserstraßen ist auch dem BSK-Ausschuss Multimodaler Schwergutverkehr sowie der BSK-Geschäftsstelle natürlich nicht unerkannt geblieben. Daher wurde das Web-Tool auf der BSK-Website zur Suche nach Umschlagmöglichkeiten (Straße/Wasser) grundlegend überarbeitet und neu gestaltet.

Das überarbeitete Tool soll eine Übersicht über vorhandene Umschlagplätze und deren Ausstattung geben und Anwendern bei der Planung von Transportlösungen unterstützen. Dabei kann bei der Suche nach temporären Umschlagstellen und Umschlagstellen, bei denen ein Umschlag ständig erwünscht ist (öffentlicher/privater Hafen), unterschieden werden. Unabhängig von der Unterscheidung kann durch die Auswahl der Art des Umschlags die Suche eingegrenzt werden. Zur Auswahl stehen: Stationärer Hafenkran, mobiler Hafenkran, RoRo-Rampe sowie Aufstellmöglichkeiten für Mobil-/Autokrane.

Neben der Modernisierung des Umschlagstellen-Such-Tools, möchte die Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten kurzfristig weitere Informationen zu Schwerguttransporten auf der Schiene sowie über Fahrstrecken/-transporten auf der BSK-Website platzieren, um die Planung für gebrochene Schwergutverkehre zu erleichtern und somit Exporte zukünftig zu gewährleisten. Interessierte finden das Tool auf der Website der BSK e.V. unter dem Menüpunkt „Multimodal“.

www.schwergut-deutschland.de

■ Jochen Genaus, BSK

Das Online-Tool des BSK soll die Ausstattung der Umschlagstelle schnell transparent machen | Bild: BSK

