

# Droht dem Transport von Schwergut das Aus?

## Droht Schwerguttransporten angesichts der maroden Brücken in Deutschland das Aus?

So würde ich es nicht formulieren wollen. Aber es droht eine sehr schwierige Zeit im Hinblick auf die Streckenfindung. Und es kommen schwierige Zeiten auf die Transportunternehmen zu, die sich mit der Frage befassen müssen, ob die Kunden noch da sein werden, wenn sich die Stimmung der Mitglieder des VDMA weiter eintrübt. Laut einer aktuellen Umfrage des Verbandes erwägen knapp 20 Prozent der Maschinen- und Anlagenbauer eine Verlagerung ins Ausland, wenn sich die Verkehrssituation weiter verschlechtert.

## Gibt es bereits die ersten Betriebsverlagerungen?

Wir beobachten Standortverlagerungen wie beispielsweise von Liebherr Nenzing nach Rostock, weil das Unternehmen mit den Hafenkränen nicht mehr ohne größere Probleme den Hafen Mannheim erreichen konnte.

## Wo sehen Sie den dringlichsten Handlungsbedarf?

Wir brauchen neue Korridorlösungen, die auch dauerhaft für Schwerverkehr zur Verfügung stehen. Derzeit haben wir für Nord-Süd-Verbindungen in Deutschland nur zwei Autobahnen, auf denen Schwerverkehr mit 80 Tonnen Nutzlast und mehr möglich ist. Das ist die A 61, also von den Niederlanden kommend Richtung Süden. Und das ist die A 9 über Berlin. Wer also aus Baden-Württemberg nach Hamburg will, muss den Umweg über Berlin wählen.

## Welche Kosten sind damit für den Schwergutverkehr verbunden?

Wir registrieren eine Verdoppelung der Zeit und eine Verdoppelung der Kilometer im Vergleich zu dem Zustand von vor fünf Jahren. Wenn dann noch große Breiten oder Höhen und hohe Gewichte zu-

## Masterplan Schwergut

Einen Masterplan Schwergut hat der von der Bundesfachgruppe Schwervertransporte und Kranarbeiten (BSK) geleitete Ausschuss „Multimodaler Schwervertransport“ vorgelegt. In dem Ausschuss haben Verbände wie der Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau (VDMA) und einzelne Unternehmen mitgewirkt. Der Masterplan beschreibt die Situation in Deutschland und richtet Forderungen an die Politik. *cd*



Wolfgang Draaf, Geschäftsführer der Bundesfachgruppe Schwervertransporte und Kranarbeiten (BSK)

BSK

sammenkommen, ist es eine Verdreifachung.

## Welche weiteren Forderungen stellen Sie an die Politik?

Wir brauchen die Zugänge zu den multimodalen Umschlagplätzen, insbesondere zu den Wasserstraßen. Und wir brauchen eine Revolution im Genehmigungsverfahren.

## Was läuft schief bei den Genehmigungsverfahren?

Die Verfahren beanspruchen immer mehr Zeit. Es ist ein grundsätzliches Problem, da die öffentliche Hand immer mehr spart.

## Wie lange dauert es, bis eine Genehmigung vorliegt?

Die Verwaltungs-

vorschrift gibt einen Zeitraum von 14 Tagen an. Wir gehen derzeit von durchschnittlich 21 Tagen aus. Es wäre schon ein Fortschritt, wenn diese 14 Tage auch eingehalten werden würden. Die Frage, ob unser System noch zeitgemäß ist, muss man verneinen, wenn man über die Grenze beispielsweise in die Niederlande schaut: Dort erhält man für den Transport von 100 Tonnen spätestens innerhalb von zwei Tagen eine Genehmigung. ■■■

Michael Cordes