

Schwertransporte vergrößern Parkplatznot - Kein Platz für die ganz Großen

Es gibt keine offiziellen Angaben über die Zahl der jährlich durchgeführten Schwertransporte. Nur Bayern hat sie erfasst und gibt sie mit rund 150.000 für das vergangene Jahr an.



Immerhin sind das dreimal so viele wie noch 1995. Was den bundesweiten Trend angeht, so spricht Wolfgang Draaf, Geschäftsführer der Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK) in Frankfurt, fürs 2012 von einer geschätzten Zunahme zwischen zehn und zwölf Prozent. "Vor allem Aggregate, Baumaschinen und Windkraftanlagen sind nachts unterwegs. Deutschland ist in jeder Beziehung ein weltweit bedeutender Exporteur und auch ein wichtiges Transitland", sagt Draaf.

Tagsüber dürfen die Schwertransporte nicht fahren und müssen spätestens um sechs Uhr an Rastanlagen abgestellt werden. Im Gegensatz zu normalen Lkw können die Großraum-Transporte nicht auf abseits der Autobahn gelegene Gewerbegebiete ausweichen, sondern sind zur Einhaltung der vorgeschriebenen Fahrtrouten verpflichtet. Und ein Abweichen vom geplanten Weg würde aufgrund der XXL-Abmessungen und -Gewichte für ein Verkehrschaos sorgen.

Vor allem die in vielen Ländern Europas eingeleitete Energiewende hat dazu geführt, dass immer mehr Windkraftanlagen per Lkw unterwegs sind. Ein Großteil wird in Aurich hergestellt und gelangt über die A27 und die A2 nach Osteuropa. Für die gewaltigen Offshore-Windparks, die in der Nordsee entstehen, werden wiederum Anlagen aus Polen und Tschechien nach Bremerhaven transportiert. Besonders die Autobahnen A27 und die A2 sind deshalb zu neuralgischen Strecken geworden. An beiden gibt es bereits Parkplätze, die ausschließlich für

Schwertransporte reserviert sind. Damit soll ein Park-Kollaps an den Tank- und Rastanlagen verhindert werden. Abgesehen davon verfügen noch längst nicht alle Raststätten über geeignete Parkflächen für die Großraumtransporte.

Besonders problematisch ist, dass die riesigen Frachten zwar angemeldet und





genehmigt werden müssen, ihr Eintreffen an den Rastanlagen jedoch nicht koordiniert

werden kann. "Die einzelnen Unternehmen wissen natürlich nicht voneinander. So treffen dann manchmal bis zu 20 Schwertransporter ein und es gibt kaum eine Möglichkeit, sie alle ordnungsgemäß abzustellen. Manchmal versperren sie sogar die Fahrstreifen der Rasthöfe, was natürlich nicht erlaubt ist. Doch für die Fahrer der Transporter gibt es keine Alternativen: Die Fahrzeit ist abgelaufen, sie dürfen nicht weiter. Manchmal müssen sie sogar in zwei Reihen parken, was automatisch zu einer Beeinträchtigung des übrigen Lkw-Verkehrs führt", schildert Jörg Evers von der Autobahnpolizeiwache im niedersächsischen Langwedel.

Die "Grenzen des Machbaren" sieht auch Jens Sieker von der Autobahnpolizeiwache Langwedel erreicht. "Unsere Kräfte schaffen es kaum noch, immer und überall pünktlich zu sein. Mitunter binden diese Transporte in einer Nacht drei komplette Streifenwagenbesatzungen. 60 Kilometer für die Begleitung eines einzelnen und hunderte Tonnen schweren Maschinenbauteils oder eines Windgenerators sind völlig normal". Der Einsatz der Polizei bei den meisten Transporten ist unverzichtbar, weil Brücken von einigen Schwertransporten nur mit minimaler Geschwindigkeit befahren werden dürfen.

Nicht selten muss aufgrund des Schrittempos der Mega-Trucks der Verkehr auf der Autobahn durch die Streifenwagen gewartet werden. "Die Erfahrung zeigt leider, dass viele Verkehrsteilnehmer nur vor Blaulicht Respekt haben und sonst den Konvoi sogar trotz Überbreite oder Überlänge rücksichtslos überholen würden", berichtet Sieker. Doch das ist nicht die einzige Sorge. Denn mittlerweile sind immer mehr Streckenabschnitte aufgrund maroder Brückenbauwerke gesperrt, etwa die Sauerlandlinie A 45. In der Praxis bedeutet das für die Fahrer der Schwertransporte Umwege von einigen hundert Kilometern, die nicht selten zu weiteren Komplikationen führen.

auto.de/sp-x | fotos: Norbert Böwing/SP-X