

Parkplatzsituation Schwertransporte

Schwere Jungs



Immer mehr Schwertransporte rollen auf deutschen Straßen. Lkw-Parkplätze werden so noch knapper.

Transporte im XXL-Format boomen. Allein die bayerischen Behörden zählten im Jahr 2011 rund 150.000 Schwertransporte – dreimal so viele wie noch 1995. "Wir gehen für 2012 von einem Plus zwischen zehn und zwölf Prozent aus. Vor allem Aggregate, Baumaschinen und Windkraftanlagen sind nachts unterwegs. Dabei ist Deutschland ein wichtiges Transitland", beschreibt Wolfgang Draaf die Situation. Er ist Geschäftsführer der Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten e. V. (BSK) in Frankfurt am Main.

Tagsüber zu wenige Parkplätze, nachts zu wenig Personal

Einerseits gibt es nicht genügend Parkplätze, um die sperrigen Gespanne tagsüber sicher abzustellen. Andererseits können beteiligte Polizeiposten nachts kaum noch alle Transporte abwickeln. Problematisch ist die

Situation vor allem auf der A 27 bei Langwedel, wo aufgrund der Menge von Transporten inzwischen der komplette Parkplatz "Badener Holz" nur für Schwertransporter reserviert ist. Dort stehen oft bis zu zehn XXL-Trucks. Ähnlich ist es auf der A 2 in der Nähe von Magdeburg. Dadurch wird der ohnehin begrenzte Parkraum für Lkw an den Autobahnen noch knapper. Eine Verbesserung der Situation ist nicht in Sicht. Denn gerade die Energiewende hat die Nachfrage nach Windkraftanlagen in ganz Europa erhöht.

Für einen Großteil der Schwergewichte ist neben der Begleitung durch sogenannte BF-3-Fahrzeuge eine Abnahme durch die Polizei vorgeschrieben. Die Beamten kommen auch zum Einsatz, um Fahrbahnen zu sperren oder den Verkehr zu regeln. Wartezeiten sind wegen der vielen Transporte inzwischen an der Tagesordnung. Wer sich nicht rechtzeitig anmeldet, riskiert sogar, stehen bleiben zu müssen. Holger Dechant von der Paderborner Firma Universal Transport, die vor allem Windräder und riesige Betonteile transportiert: "Aufgrund der Menge an Transporten kommt es immer wieder zu Verzögerungen. Wir haben das Risiko, Bestimmungshäfen zu spät zu erreichen und sehen das Schiff unter Umständen vor unseren Augen abfahren."

Teilweise drei Streifenwagen pro Schwertransport

Jens Sieker von der Autobahnpolizei im niedersächsischen Langwedel bestätigt, dass die Menge der zu begleitenden Schwertransporte auch die Polizei an ihre Grenzen bringt. Der Polizeihauptkommissar klagt: "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."

Viele Streckenabschnitte können die Kolonnen nur mit minimaler Geschwindigkeit bewältigen – besonders wenn Brücken auf dem Weg liegen. "Die Belastung der Bauwerke ist sonst einfach zu hoch", sagt Sieker. Oft muss die Polizei den Verkehr auf der Autobahn mit Streifenwagen drosseln. "Die Erfahrung zeigt leider, dass viele Verkehrsteilnehmer nur vor Blaulicht Respekt haben und den Konvoi sonst trotz Überbreite oder Überlänge rücksichtslos überholen würden", berichtet der Beamte. Nur kann die Polizei eben nicht alle Transporte in den jeweiligen Zeitfenstern eskortieren, was zu regelrechten Staus an den Rastanlagen und Grenzübergängen führt. Um die Situation zu entschärfen, diskutiert die Schwerlastbranche inzwischen über die Einführung spezieller BF-4-Begleitfahrzeuge. Deren Besatzungen müssten nicht nur die entsprechende Ausstattung an Bord haben, sondern auch über das Recht verfügen, den Straßenverkehr zu beeinflussen. Ein guter Ansatz – dafür sind aber Gesetzesänderungen nötig.

26. Juli 2013

g+1 0



Bildergalerie

10 Bilder

 Autor: Norbert Böwing