

VDMA: Masterplan Schwergut veröffentlicht! 20 % der Maschinen- und Anlagenbauer erwägen Standortverlagerung!

In vielen Regionen müssen Verkehrs- und Kommunikationsinfrastruktur modernisiert werden, um industrielle Standorte in Deutschland langfristig nicht zu gefährden. Dies ist – wieder einmal – das Ergebnis einer Mitgliederbefragung, die der VDMA durchgeführt hat.

Die Kernforderung nach Modernisierung der Verkehrs- und Kommunikationsinfrastruktur, die der VDMA zur Bundestagswahl 2013 formuliert hatte, wird durch eine erneute Mitgliederumfrage bestätigt, die im September 2015 durchgeführt wurde. „Die VDMA-Mitglieder monieren, dass durch die seit Jahren immer schlechter und maroder werdende Infrastruktur und durch die notwendigen Reparaturmaßnahmen bei der Organisation von Schwertransporten große Umwege in Kauf genommen werden müssen. Dies gilt auch für die Erreichbarkeit von Umschlagplätzen, wenn alternative Verkehrsträger wie Binnenschiffe oder die Schiene genutzt werden sollen“, erklärt VDMA-Hauptgeschäftsführer Thilo Brodtmann anlässlich des VDMA-Schwergut-Tags 2015, der am 30. September in Oberursel stattfand.

Gegenüber der VDMA-Umfrage aus dem Jahr 2013 hat sich erneut bestätigt, dass vor allem Unternehmen in den alten Bundesländern Baden-Württemberg, Bayern und Nordrhein-Westfalen unter den Gewichtsbeschränkungen auf vielen Strecken und den damit verbundenen großen Umwegen leiden. „Grund sind vor allem Brückenbauwerke, die teilweise nicht einmal für die üblichen Lkw bis 44 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht nutzbar sind“, sagt Brodtmann. „So bleiben

aktuell nur wenige Brücken und Strecken, die von Schwertransporten genutzt werden können.“ Umfassende Daten über den Zustand der Brücken wurden erst im August 2015 als Antwort auf Anfragen verschiedener Bundestagsabgeordneter veröffentlicht. Demnach erfordert der Zustand vieler deutscher Brücken in naher Zukunft einen Neubau, mindestens aber eine umfassende Sanierung.

Als weitere Belastung werden von mehr als einem Viertel der Unternehmen hohe Kosten für Genehmigungen und für die Einhaltung der Auflagen genannt. Für 40 % dauert es zu lange, bis Ausnahmegenehmigungen erteilt werden: Im Norden stehen sogar 80 Prozent hinter dieser Aussage. Das sind deutliche Anzeichen, dass die Genehmigungsbehörden überlastet sind: zu wenig geschultes Personal für die steigende Anzahl von Anträgen.

Bei der Frage, ob der Zustand der Verkehrsinfrastruktur in der Region von Vor- oder Nachteil ist, sehen zwei Drittel der Unternehmen keine Notwendigkeit, ihren Standort zu verlagern. Sollte sich allerdings die Verkehrssituation weiter verschlechtern, erwägen immerhin knapp 20 % der befragten Unternehmen eine Verlagerung ins Ausland.

„Ganz weit oben auf der Wunschliste unserer Mitglie-

der steht kurz- und mittelfristig der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes, insbesondere die Ertüchtigung der Brücken. Langfristig sollte mehr für die Verlagerung auf andere Verkehrsträger getan werden, vor allem auf die Schiene“, betont der VDMA-Hauptgeschäftsführer.

Seit Jahren arbeiten betroffene Verbände und einzelne Unternehmen in dem von der Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK) geleiteten Ausschuss Multimodaler Schwertransport an Lösungsansätzen, wie Großraum- und Schwertransporte trotz des desolaten Zustands der Infrastruktur wirtschaftlich organisiert und Standorte in Deutschland weiterhin im Wettbewerb bestehen können. Ergebnis dieser Arbeit ist der Masterplan Schwertransport, der die aktuelle Situation in Deutschland beschreibt und deutliche Forderungen an die Politiker in den Kommunen sowie auf Länder- und Bundesebene beinhaltet:

1. Nachhaltige Erhöhung des Verkehrshaushaltes für alle Verkehrsträger, vor allem Erhaltung vor Neubau
2. Überarbeitung der Genehmigungsverfahren sowie Bereitstellung von ausreichend und geschultem Personal in den zuständigen Behörden
3. Ausarbeitung von verlässlichen Schwerlasttrouten bei allen Verkehrsträgern



4. Festlegung prioritärer Bauprojekte mit Fokus auf die Aufstellung von Schwergut-routen und -korridoren
5. Einberufung eines „runden Tisches“ mit Betroffenen und den politischen Entscheidungsträgern aus Bund und Ländern

„Die täglichen kilometerlangen Staus zeigen deutlich, dass es mehr als nur Fünf vor Zwölf ist, und dass im Bereich der Verkehrsinfrastruktur dringend Handlungsbedarf besteht, damit unsere Wirtschaft keinen Schaden nimmt. Wir sehen bereits jetzt, dass Produktionsstandorte von ihren Absatzmärkten abgeklemmt werden. Dass Maschinenbauer im schlimmsten Fall einen Standort dicht machen müssen, ist für eine Industrialisation wie die Bundesrepublik Deutschland mehr als ein Armutzeugnis. Es dokumentiert leider das generelle Desinteresse der Politiker an der Situation der produzierenden Industrie und hier insbesondere am mittelständisch geprägten deutschen Maschinenbau“, bilanziert VDMA-Hauptgeschäftsführer Brodtmann die aktuelle Situation.