



Masterplan Schwergut



Dipl.-Ing. Wolfgang Draaf.

Analog zum Masterplan Güterverkehr und Logistik hat sich die Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK) e. V. den Masterplan Schwergut auf die Fahne geschrieben.

Urheber dieser Idee war der BSK-Ausschuss „Binnen-, See- und Fährschifffahrt“, der sich seit einigen Jahren mit dem Schwerguthandling im Zusammenhang mit multimodalen Transportketten beschäftigt und dabei schon die ein oder andere Schwachstelle aufgezeigt und verbessert hat. Geradezu angeboten hat sich dann auch die Umbenennung des Gremiums, welches sich nun Ausschuss „Multimodaler Schwergutverkehr“ nennt.

In diesem Ausschuss sitzen neben Vertretern der Binnenschifffahrt, der Häfen, der Seeschifffahrt sowie der Schwerguttransportunternehmen auch Vertreter der Verladeseite an einem Tisch. Auch der Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbauindustrie (VDMA) e. V. ist mit seinem Referenten für Logistik und Verkehr im Ausschuss vertreten, der die Arbeitsgemeinschaft der Großanlagenbauindustrie (AGAB) betreut und somit auch den Bereich Schwergut trefflich kennt. Seit Neuestem komplettieren Vertreter der Schiene die Multimodalität.

Der Masterplan Schwergut muss sich zum Ziel setzen, die Öffentlichkeit und hier insbesondere die Politik wie auch die Öffentliche Verwaltung dahin gehend zu sensibilisieren, dass Schwergüter ein absolut unverzichtbarer Bestandteil der bundesdeutschen Wirtschaft sind und damit maßgeblich zu den Exportüberschüssen beitragen. Wenn man dies aber erkannt hat, dann muss man auch die Tatsache akzeptieren, dass die

Feuertaufer im neuen Heavylift Terminal von Kübler im Duisburger Hafen: im Tandemhub wird ein 450 t schwerer Trafo in ein Binnenschiff verladen.



Schwergüter auch transportiert werden müssen – im Übrigen nicht nur auf der Straße, sondern es stehen alle Verkehrsträger zur Verfügung, um in multimodalen Transportketten die Schwergüter zum Endkunden zu befördern.

Der erwähnte Ausschuss hat so zum Beispiel dazu beigetragen, dass die neuesten Informationen über die Binnenhäfen und deren Kapazitäten für den Schwergutumschlag im Rahmen des Projekts „Binnenland“ erhoben worden sind. Diese Informationen werden in Kürze auch auf der Webseite der BSK e. V. für jeden zugänglich hinterlegt werden. Denn der Verkehrsträger Binnenwasserstraße bekommt aufgrund der desaströsen Infrastrukturprobleme im ehemals so hochgelobten Verkehrsnetz der Bundesrepublik Deutschland eine ständig wachsende Bedeutung. Allerdings ist die Leistungsfähigkeit dieses Verkehrsträgers nicht von seinen eigenen Transport-

behältern abhängig, sondern sie ist direkt abhängig von der Leistungsfähigkeit des Verkehrsträgers Straße, denn der Vor- und / oder der Nachlauf entscheiden in der Regel über die Machbarkeit eines Binnenschifftransportes. Und es ist ebenfalls entscheidend, ob ein Umschlag aufgrund der Hafeninfrastuktur auch darstellbar ist. Daher benötigt das Schwergutgewerbe nicht nur die Häfen als Umschlagsplatz, sondern in vielen Fällen sind die Unternehmen existenziell auf die sogenannten temporären Umschlagsplätze, wie zum Beispiel die Nato-Rampen oder auch Fähranleger, angewiesen.

Außerdem muss der freie Zugang zu den Umschlagsplätzen gewährleistet werden. Doch dies stellt sich immer schwieriger dar, da auch die Zuwege unter der Ablastung von Brückenbauwerken ebenso Not leiden, wie durch die künstliche Einschränkung durch Hindernisse in Form von Kreis-

verkehren. Diese Kreisverkehre erfreuen sich großer Beliebtheit, da sie unter anderem die kostengünstigere Variante gegenüber einer Lichtsignalanlage darstellen. Das Interesse von Kommunen dürfte dann niedrig sein, auf diese Form der Hindernisse zu verzichten, wenn sie nicht direkt von Arbeitsplätzen und Steuereinnahmen eines Herstellers von Großkomponenten partizipieren. Daher ist ein wichtiger Bestandteil des Masterplans Schwergut das sogenannte Vorzugsnetz, also die Ausweisung von Schwerlaststrecken, die dann von Hindernissen freizuhalten sind, die auch in gewisser Weise bevorzugt bei Ertüchtigungen von Bauwerken zu berücksichtigen sind.

Ein solcher Masterplan Schwergut ist nicht alleine durch die BSK e. V. zu stemmen. So arbeitet die BSK e. V. sehr eng auf diesem Gebiet mit dem VDMA e. V. zusammen und beide Verbände werden sich die Unterstützung weiterer Interessensvertretungen sichern müssen, um einen weitgesteckten und breiten Konsens zu erreichen. Hierzu gehört mit Sicherheit der Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e. V. ebenso wie der Bundesverband der Deutschen Gießerei-Industrie (BDG) e. V.. Zu nennen sind auch die beiden Spitzenverbände, der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e. V. und der Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI) e. V.. Mit allen Beteiligten sind bereits in der Vergangenheit Kampagnen gestartet und oft auch erfolgreich beendet worden.

Neben den bereits erwähnten Kernbereichen des Masterplans darf ein Punkt nicht vergessen werden, der im Schwerguthandling oftmals ein mehr oder weniger hohes Hindernis darstellt: das Genehmigungsverfahren für den Großraum- und Schwertransport. Oftmals bürokratisch unflexibel, weil man sich zu sehr an Vorgaben aus den Verordnungen hält, obwohl der Kernpunkt behördlichen Handelns die Ausübung pflichtgemäßen Ermessens ist. Diese Flexibilität betrifft nicht nur die Handlungsweise, sondern auch die Festlegung von Fahrzeiteinschränkungen. Es ist ein Aberwitz, wenn Fahrzeugkombinationen und Fahrzeugkrane, die eine Millioneninvestition darstellen können, nur an 4 Nächten in der Woche und an Wochenenden in der Regel nie das öffentliche Verkehrsnetz nutzen dürfen. Wenn man dann noch weiß, dass 2010 für das gleiche Transportgut auf der gleichen Relation die dreifache Anzahl von Nächten zur Abwicklung aufgrund der Infrastrukturprobleme benötigt worden ist, als noch in 2008, kann man leicht erkennen, was die Uhr geschlagen hat.

Erste Erfolge können nunmehr jedoch auch auf diesem Gebiet verzeichnet werden. Erste Bundesländer – Nordrhein-Westfalen für die BAB und Schleswig-Holstein für das gesamte Straßennetz – haben bereits die Nacht von Freitag auf Samstag zum Betrieb des Schwergutequipments „freigegeben“. Zuvor hatte Baden-Württemberg speziell für 5-achsige Autokrane auf die Fahrzeiteinschränkungen am Wochenende verzichtet. Hierzu beigetragen haben auch die Aktivitäten der BSK e. V. über den runden Tisch in Nordrhein-Westfalen bis hin zur Arbeit des Ausschusses „Windenergie“, in dem alle relevanten Parteien, auch 6 namhafte in der Bundesrepublik Deutschland produzierenden WEA-Hersteller gehören dazu, die Problembereiche im Zusammenhang mit dem Transport und dem Aufstellen von Windenergie-Anlagen bearbeiten. KM

Wir vertreten Ihre Interessen – nutzen Sie unser Know-how: von der fachspezifischen Ausbildung des Personals über unseren topaktuellen Info-Service bis hin zu unserer einmaligen, weltweiten Fachdatenbank mit über 3.800 Unternehmen aus der Schwertransport- und Kranbranche. Einfach mal reinklicken.

www.nix-ohne-uns.de

