



# Infrastruktur bremst Fahrzeug- krane mehr und mehr aus



Dipl.-Ing. Wolfgang Draaf.

In der Zeit von circa 2004 bis Ende 2010 hat sich die Infrastruktursituation in der Bundesrepublik Deutschland für die Betreiber von Fahrzeugkranen extrem verändert. Zum einen ist dies mit der nachlassenden Tragfähigkeit der Bauwerke zu verbinden und zum anderen ist dies einer gravierenden Veränderung bei den Berechnungsgrundlagen für die statische Nachrechnung geschuldet.

Mit der 53. Verordnung zur Änderung der StVZO wurde in der ersten Hälfte des neuen Jahrtausends zur Förderung des

Kombinierten Verkehrs das Sattelkraftfahrzeug mit 44 t zulässigem Gesamtgewicht auf fünf Achsen unter bestimmten technischen Voraussetzungen eingeführt. Zwar nur auf direktem Wege zu den Umschlagsanlagen Schiene, Binnenwasserstraße und Seehafen, aber damit wurde es faktisch flächendeckend eingeführt. Im Übrigen ein Affront gegen das Schwertransportgewerbe, das mit fünf oder sechs Achsen nur mit 41,8 t zulässigem Gesamtgewicht deutschlandweit fahren darf.

Anfang der 80er Jahre hat das damalige Bundesverkehrsministerium eine Anweisung an die Bundesländer herausgegeben, nach der unter bestimmten Voraussetzungen ein Fahrzeugkran auf einem Brückenbauwerk fahrend zu berechnen ist. Auf der BAB oder einer 4-spurigen Bundesstraße hat ein 24 t schwerer Lkw den Fahrzeugkran überholt oder bei einstreifigem Ausbau hat eben jener Lkw gleichzeitig im Gegenverkehr auf dem Bauwerk gestanden. Ab dem Jahr 2004 wurde diese Belastung dermaßen stark

verändert, dass anstelle des 24 t schweren Lkw nun vorerwähnte Lkw mit 44 t zulässigem Gesamtgewicht einzusetzen sind. Eine zusätzlich Belastung von 20 t (!), was unter Berücksichtigung der schlechten Bauwerkssubstanz zu erheblichen Nachteilen für die Betreiber von Fahrzeugkranen geführt hat. Inzwischen haben alle Bundesländer die neue Situation mit dem schwereren Referenzfahrzeug umgesetzt – mit teilweise fatalen Folgen.

Fahrzeugkranbetreiber sind zumindest im 2- bis 4-achsigen Segment, teilweise auch im



Dauerfahrgenehmigungen für Fahrzeugkrane sind kaum noch erhältlich.  
Bild: Narayan Lazic - Fotolia.de



Die Berechnungsgrundlagen für die statische Nachrechnung haben sich gravierend verändert.  
Bild: Klaus Rose - Fotolia.com

5-achsigen Segment, auf sogenannte „flächendeckende Dauergenehmigungen“ angewiesen, was bedeutet, dass sie mit den Ausnahmen der Brückenbauwerke, die nicht befahren werden dürfen, die Fläche bedienen können. Mit der vorgenannten Änderung des Referenzfahrzeuges auf Bauwerken haben die Fahrverbote extrem zugenommen oder die Auflagen, wie Bauwerke befahren werden dürfen, haben extrem an Schärfe gewonnen. Einen 3-achsigen Fahrzeugkran zum Beispiel mit einem Begleitfahrzeug fahren zu lassen, kehrt die Praxis komplett um.

In Hamburg werden derzeit keine flächendeckenden Dauergenehmigungen mehr erteilt. In Bremen müssen zum Beispiel 4-achsige Fahrzeugkrane auf der BAB A 1 und A 27 mit einem Begleitfahrzeug mit WVZ-Anlage fahren. In Hessen beginnen die Fahrverbote auf der BAB in der Regel bereits bei 3-achsigen Fahrzeugkranen in einer Art, dass die BAB, welche auch immer, nicht mehr zu befahren sind. In Niedersachsen

können 5-achsige Autokrane in der derzeitigen Bauart aufgrund der kurzen Radstände nicht mehr auf flächendeckende Dauergenehmigungen hoffen. Eine Situation, die sich für dieses Gewerbe existenzgefährdend entwickelt. Die BSK führt derzeit viel Gespräche und Verhandlungen, um diese Situation zu verbessern.

Ein erster Silberstreif am Horizont kann in Nordrhein-Westfalen vermeldet werden. Zum ersten Mal seit über 20 Jahren hat sich der dortige Landesbetrieb auf Intervention der BSK dahin bewegt, dass für 3- und 4-achsige Fahrzeugkrane unter bestimmten Voraussetzungen (Achsabstände) flächendeckend zumindest die BAB und Bundesstraßen mit einer entsprechend zugeschnittenen Negativliste freigegeben werden. Aber auch mit der Maßgabe, dass in diesen Fällen der 4-achsige Fahrzeugkran ständig mit einem normalen Begleitfahrzeug unterwegs sein muss. Man sieht auch hier, dass sich die Rahmenbedingungen erheblich verschärft haben.

Und am 02. April 2011 veröffentlichte die BILD-Zeitung einen entsprechenden Artikel über die Situation im Zusammenhang mit dem Tragverhalten von Brückenbauwerken, in dem berichtet wird, dass alleine in Nordrhein-Westfalen für die Ertüchtigung beziehungsweise den Neubau von Bauwerken Sanierungskosten von 3,5 Milliarden Euro erwartet werden. Nur auf der A 45 sind diverse Bauwerke davon betroffen und speziell die Lennetalbrücke, ein nicht kleines Bauwerk, muss neu gebaut werden, weil nicht mehr zu ertüchtigen. Was für den normalen Verkehrsteilnehmer nur ein Thema im Sinne „wieder ein Milliarden-Loch“ ist, bedeutet für dieses Gewerbe einen tiefen Einschnitt. Zwar heißt dies, dass die Fahrzeugkranbetreiber Arbeit an diesen Baustellen haben, aber andererseits auch, dass sie nicht so disponieren können, wie es der Praxis entspricht.

Dieses Thema wird eines der beiden Schwerpunktthemen anlässlich des BSK-Regionaltreffens sein, das am 27. Mai 2011

zusammen mit der Neuss-Düsseldorfer-Häfen GmbH & Co. KG und dem Rheinhafen Krefeld durchgeführt wird. Diese Veranstaltung wird ausschließlich auf einem Schiff stattfinden und zeigt die enge Verbindung zwischen dem Gewerbe und der Binnenschifffahrt, die aufgrund der schlechten Aussichten im Hinblick auf die Verkehrsinfrastruktur an Bedeutung gewinnen wird. Und wenn man Binnenschifffahrt meint, sind die Umschlagsplätze, wie die Häfen, aber auch die temporären Umschlagsanlagen wie zum Beispiel die „Natorampen“ nicht außen vor, sondern fester Bestandteil der Verkehrsabwicklung von Großraum- und Schwertransporten. Aber dies ist nur eines der Themen, denn in der Tat ist die Situation für die Fahrzeugkranbetreiber nicht durch die Intermodalität zu heilen.

STM ■