



Der Kampf des Schwergutgewerbes mit

der Infrastrukturproblematik



Dipl.-Ing. Wolfgang Draaf.

Vor zwei Jahrzehnten rühmte sich die Bundesrepublik Deutschland, über das beste Straßennetz in Europa zu verfügen. Was ja auch immens wichtig war und auch heute noch ist, denn die Bundesrepublik Deutschland ist das Transitland in Europa für die Warenströme innerhalb der Europäischen Gemeinschaft. Vielleicht hat diese Ausgangslage dann auch dazu geführt, dass man die ständige Instandhaltung vernachlässigt hat.

Und heute: Die Verkehrsinfrastruktur befindet sich teilweise in einem erbärmlichen Zustand, speziell im Westen reißen Hiobsbotschaften nicht ab. Insbesondere der Zustand der Bauwerke gibt Anlass zu großer Sorge. Nicht, dass Bauwerke zusammenstürzen werden, wie die Boulevardpresse schon mal martialisch schreibt. Aber das Tragverhalten insbeson-



Foto: © Smileus - Fotolia.com

dere bei großen Talbrücken und den später angebauten 3. Fahrspuren leiden Not. Das schlimmste Beispiel stellt die A 45 in Hes-

sen ab dem Kreuz Gießen bis weit hinein nach Nordrhein-Westfalen dar. Viele der Talbrücken sind inzwischen für den Verkehr zu

einer Art Nadelöhr geworden, da die rechte Fahrspur oftmals weggenommen werden muss, was bedeutet, dass der Lkw-Verkehr auf die mittlere Fahrspur gezwungen wird. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung für den Lkw-Verkehr auf 60 km/h stellt dabei die Regel dar. Das Zusatzschild weist es aus: „Wegen Brückenschäden“ oder einfach nur „Brückenschäden“.

In den vergangenen Tagen hat nun auch Verkehrsminister Dr. Ramsauer die Notbremse ziehen müssen und Neubauprojekte zugunsten der Instandhaltung eingefroren. Über die Gründe für diese Malaise besteht landauf landab Einigkeit. Eine hohe Verkehrsdichte beim Lkw-Verkehr und die dadurch einhergehende größere, respektive schnellere Abnutzung des Tragverhaltens wird in erster Linie genannt. Aber es darf auch darüber spekuliert



Foto: © digitalstock - Fotolia.com



werden, ob nicht auch falsche Materialien, falsche Bauausführungen, falsche Techniken oder schlicht auch der Umweltfaktor mit heranzuziehen sind. In erster Linie aber ist die Zurückhaltung der Baulastträger in den letzten Jahrzehnten anzuführen, dass die Situation nun so ist, wie sie ist.

Wenn hiermit schon der „normale“ Lkw-Verkehr seine Schwierigkeiten mit der Bauwerkssituation hat, dann kann

Straßenschäden

sich jeder vorstellen, wie sich diese derzeitige Situation auf das Schwergutgewerbe auswirkt. Fahrzeugkrane und die wirklichen Schwertransporte sind existenziell auf eine funktionierende Infrastruktur angewiesen. Da hiervon nicht mehr gesprochen werden kann, leidet das Gewerbe ständig steigende Not. Dies kann an einem Beispiel ziemlich klar verdeutlicht werden. Wurde 2008 auf einer bestimmten Relation ein 70 t schweres Gut über 440 km zum Ziel gefahren, musste 2010 bereits eine Transportstrecke von 680 km gewählt werden und damit einher geht eine Verdreifachung des Transportpreises. Was dies für den Industriestandort Deutschland bedeutet, kann man sich unschwer vorstellen. Die Transport- und Transportnebenkosten für die Industrie steigen und steigen. Irgendwann

wird sich ein Schwergutkomponentenhersteller die Standortfrage im weltweiten Wettbewerb stellen, ja stellen müssen.

Für die Betreiber von Fahrzeugkranen stellt sich die Situation noch krasser dar. Im Regelfall mit einer Achslast von 12 t unterwegs und in kompakter Bauweise, fallen immer mehr Krane aus dem Raster, in denen man noch flächendeckende Dauergenehmigungen erhalten kann. Und es ist in der Tat krass, denn es geht bei den Achsabständen mittlerweile um den berühmten Zentimeter, ob man ein Bauwerk und wie man dieses noch befahren darf. Schaut man in die Niederlande, dann kann man nur mit dem Kopf schütteln. 2- bis 5-achsige Fahrzeugkrane bis zu einem Gesamtgewicht von 60 t können dort ohne spezielle Genehmigung unterwegs sein. Und der geneigte Betrachter stellt sich logischer Weise die Frage, warum geht es dort und hier nicht?

In der Vergangenheit hat das Gewerbe bei bis zu 4-achsigen, manchmal sogar beim 5-achsigen Fahrzeugkran von dem sogenannten „Taxikran“ gesprochen. Diese Bezeichnung berücksichtigt die Tatsache, dass diese Krane mehrere Einsätze pro Tag abarbeiten haben. Von dieser Bezeichnung muss sich das Gewerbe zwangsläufig verabschieden, da hierfür eine flächendeckende Dauergenehmigung zwingend erforderlich ist. Hier stellt sich die Situation doch sehr unterschiedlich in den einzelnen Bundesländern dar. Dies geht von keiner flächendeckenden Dauergenehmigung (Hamburg) bis hin zur flächendeckenden Dauergenehmigung von 72 t Gesamtgewicht mit entsprechender Negativliste (Rheinland-Pfalz). Auch werden immer mehr Fahrzeugkrane mit einem Begleitfahrzeug zu bestücken sein, um Abstandsaufgaben von 25 m bis zu 50 m auf Bauwerken sicherzustellen.

Parallel dazu werden auch noch Anstrengungen dahin gehend durch die Behördenseite unternommen, die Anzahl von Strecken bei den sogenannten streckenbezogenen Dauergenehmigungen zu beschränken. Ein Zug, der eindeutig vor dem geschilderten Hintergrund in die absolut falsche Richtung läuft. Gerade aufgrund der Schwierigkeiten sollte die Anzahl nicht von einer absoluten Zahl abhängig gemacht werden, sondern von der Frage über die Nachvollziehbarkeit eines Genehmigungsbescheides. So ist dies auch im

Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) hinterlegt und es ist ausschließlich Sache der ausstellenden Straßenverkehrsbehörde, wie sie einen Bescheid nachvollziehbar ausstellt. Hier kann ihr niemand hineinreden. Dies wird dann auch einer der Hauptzielrichtungen sein, den die Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK) e. V. verfolgen wird. Diese und natürlich der stete Kampf darum, neue Lösungen für das Gewerbe zu erarbeiten und durchzusetzen.

STM ■

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

NIX OHNE UNS!

BSK