

BSK: Infrastruktur bremst Schwertransporte und Autokrane mehr und mehr aus

Bildquelle „BSK-Bilderportal“



>> Die Hiobsbotschaften reißen nicht ab und weisen auf einen grassierenden Verfall der Tragfähigkeit der Infrastruktur hin. Und es sind nicht nur Bauwerke abseits der Autobahn betroffen. Im Zuge der vielbefahrenen A 7 ist im letzten Jahr die Rader Hochbrücke über den Nord-Ostsee-Kanal für den Verkehr mit Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t voll gesperrt gewesen. Ein absolutes Fiasko für die Logistikwirtschaft und erst recht für die Großraum- und Schwertransportbranche. Zwar ist sie inzwischen – wie berichtet – wieder bis 84 t freigegeben, allerdings ist das durchgängige Befahren der A 7 durch eine Bauwerksablastung Höhe Ham-

burg-Heimfeld auf 44 t beschränkt. Nunmehr hat es auch die A 6 in Baden-Württemberg erwischt. So wurden zwischen den Anschlussstellen Bad Rappenau und Crailsheim Abstufung von mehreren Bauwerken auf Brückenkategorie 45 vorgenommen.

Schaut man sich die Netzkarten der Bundesrepublik Deutschland an, und trägt die Beeinträchtigungen im Traglastverhalten für Schwertransporte ein, ist auffällig, dass nahezu alle Nordseehäfen und die westlichen Ostseehäfen nur noch tonnagemäßig eingeschränkt erreichbar sind. Für die dort ansässigen Seehafenbetriebe, aber auch für

die geplanten oder bereits realisierten WEA-Produktionsstandorte eine nachhaltige Katastrophe, denn es ist nicht davon auszugehen, dass es besser werden wird. Der Alterungsprozess der Bauwerke wird voranschreiten.

Das früher so gerühmte Autobahnnetz der Bundesrepublik Deutschland, welches auch für den Schwertransport ein tragfähiges Netz vorgehalten hat, ist für diesen Transportzweig derart geschrumpft, dass für Nord-Süd-Verkehre zum Beispiel nur noch 2 Routen offen sind. Eine Route in der Osthälfte über Magdeburg und eine in der Westhälfte über Koblenz. Werden dort Baustellen eingerichtet, ist der Zusammenbruch dieser Verkehre vorprogrammiert. Bestenfalls ist es noch möglich, mit einer Verdreifachung der Transportentfernung sein Ziel zu erreichen.

Die deutsche Industrie und damit der Industriestandort Deutschland ist in großer Gefahr zumindest für den Bereich, der auf Großraum- und Schwertransporte und auf Autokrane angewiesen ist. Der Forderung nach alternativen Verkehrsträgern kommt das Gewerbe nach, aber die Umschlagsplätze müssen erreichbar sein. Und die Erreichbarkeit ist infrastrukturabhängig.

Die Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten e.V. fordert nach einem Gespräch mit unserer Redaktion die Politik auf, mindestens 10 % der Einnahmen aus dem Verkehrsbereich in die Infrastruktur für Straße und Wasserstraße fließen zu lassen und eine Baustellenorganisation länderübergreifend unter Berücksichtigung des Großraum- und Schwertransportes einzuführen. Sowie die WSD-Reform zu reformieren und das Wasserstraßennetz in der Fläche zu erhalten und zu ertüchtigen.