MASTER PLAN SCHWERGUT

AUSSCHUSS
MULTIMODALER SCHWERGUTVERKEHR
DER BSK E. V.

Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten

BSK

BETEILIGTE:

Verbände

BSK – Bundesfachgruppe Schwertransport und Kranarbeiten e. V.
BDI – Bundesverband der Deutschen Industrie e. V.
BÖB – Bundesverband öffentliche Binnenhäfen e. V.
VDMA – Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau e. V.
VDV – Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.

Assoziierte Verbände

BDG – Bundesverband der Deutschen Gießerei-Industrie e. V.
BGL – Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung e. V.
HDB – Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e. V.

Unternehmen

August Alborn GmbH & Co. KG
SNCF Fret Deutschland GmbH
Donges SteelTec GmbH
DFDS Seaways GmbH
Hansa Heavy Lift GmbH
Spedition Kübler GmbH
Rhenus GmbH & Co. KG
Rolf Riedl GmbH
Hermann Paule GmbH & Co. KG
Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH
Trans A. D. M. sprl.
W. Mayer GmbH & Co. KG
Kreisbahn Siegen-Wittgenstein GmbH
Universal Transporte Michels GmbH & Co. KG
EMS Charterting GmbH
Transgerma Riedl & Kiehntopf GmbH
BMVI, Referat WS 21
Wallmann & Co. (GmbH & Co. KG)
DB Netz AG
Colossus Logistics
Siemens AG
BLG Cargo Logistics GmbH
SMS-Siemag AG
Cuxport GmbH
G. Siempelkamp GmbH & Co. KG
Scheuerle Fahrzeugfabrik GmbH
DB Schenker Rail GmbH
Imperial Baris GmbH
JR Ferry GmbH
Transkem Spedition GmbH
Hafen Hanau GmbH
Neuss-Düsseldorfer-Häfen GmbH & Co. KG
Kahl Schwerlast GmbH
ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center
Rendsburg Port GmbH
Eisenbahngesellschaft Ostfriesland-Oldenburg mbH

Kurzfassung

Nicht zuletzt durch die spektakulären Sperrungen wichtiger Brücken wie der Schiersteiner Brücke im Verlauf der A 643 wird der breiten Öffentlichkeit die Abhängigkeit unserer Wirtschaft von einer leistungsfähigen Infrastruktur vor Augen geführt. Das ist aber nur die Spitze eines Eisbergs: Nach einer Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) aus dem Jahr 2010 sind insgesamt 302 Brückenbauwerke im Bundesfernstraßennetz mit einer Zustandsnote von 3,0 und schlechter bewertet, was im Normalfall eine sofortige Maßnahme – Ertüchtigung oder Neubau – nach sich ziehen müsste. Laut Handelsblatt vom 02. Juli 2015 mahnt der Bundesrechnungshof, dass mehr Geld in die Straßeninfrastruktur gesteckt werden muss. Auch auf die Gefahr hin, dass „künftig kaum noch Neu- und Ausbaumaßnahmen finanziert werden könnten".

Auch andere Verkehrsträger leiden unter der maroden Infrastruktur: Im Schienennetz der Deutsche Bahn Netz AG ist eine Vielzahl von Bauwerken alleine bereits aus der Altersstruktur heraus mindertragfähig und muss dringend erneuert werden. Auch das bundesdeutsche Wasserstraßennetz leidet unter fehlenden Investitionen im Hinblick auf veraltete Schleusen, zu niedrigen Brücken oder fehlender durchgängiger Wassertiefe.

Der Großraum- und Schwertransport sowie der Einsatz von Mobilkranen in Deutschland leiden in besonderem Maß unter dieser Situation. Beide Bereiche spielen für weite Teile der deutschen Wirtschaft eine überragende Rolle und tragen erheblich zur absoluten Höhe des Bruttoinlandsproduktes bei. Ohne deren Einsatz in der Wertschöpfungskette könnten viele Projekte nicht umgesetzt werden. Dies betrifft sowohl Inlandsgeschäfte als auch in sehr starkem Umfang den Export von Waren aus Deutschland.

Oft betrifft diese spezielle Dienstleistung nur Bestandteile einer Gesamtanlage, deren Rolle sich nach deren Fertigstellung kaum noch erahnen lässt. Wer denkt schon bei einer fertigen Windkraftanlage daran, wie viele Transporte hier notwendig waren, um die Anlagenteile und die für die Erstellung notwendigen Geräte wie Mobilkran samt Zubehör auf die Baustelle zu bringen? Oft geht es auch nur um den Ersatz des Kernstücks einer Anlage. Schwertransporte etc. sind unerlässlich zur Sicherung von Produktion und weltweiten Auslieferung dieser Produkte, aber auch zur Sicherstellung der Produktionsanlagen.

Der Industriestandort Deutschland ist durch den Substanzverlust der Verkehrsinfrastruktur in größter Gefahr. Daraus entstehende Wettbewerbsnachteile der deutschen Industrie im Ex- wie im Import, aber auch in der Binnenwirtschaft, werden ohne energisches Gegensteuern dazu führen, dass Betriebsstandorte ins Ausland verlagert werden müssen oder, wo dies nicht möglich ist, die Betriebsschließung eine nicht zu verhindernde Konsequenz wird.

Neben der deutschen Industrie sind auch die deutschen Nord- und Ostseehäfen extrem betroffen, da die Erreichbarkeit gegenüber den ZARA-Häfen (Zeebrugge, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam) schlechter ist und die deutschen Seehäfen somit ständig im Schwertransport an Bedeutung verlieren.

Aus diesen Gründen sind die politisch Verantwortlichen im Bund und in den Ländern gefordert, kurzfristig Abhilfe zu schaffen und somit mindestens den Transport zu den Schnittstellen mit anderen Verkehrsträgern wie Binnenschiff und Schiene zu sichern. Das allein stellt heute schon alle Beteiligte vor allergrößte Herausforderungen und ist mit teilweise hohem Aufwand verbunden.

Kurzfassung

UNSERE FORDERUNGEN:

1. Nachhaltige Erhöhung des Verkehrshaushaltes für alle Verkehrsträger.
2. Revision des Genehmigungsverfahrens, welches am Rande des Kollapses steht, und damit Abbau bürokratischer Hemmnisse, Sicherstellung der zuverlässigen Erreichbarkeit der intermodalen Schnittstellen und entsprechende Vorhaltung von ausreichendem und geschultem Personal bei den beteiligten Behörden.
3. Ausarbeitung von Schwerlastrouten bei allen Verkehrsträgern zur Sicherung der Intermodalität und Herstellung der Verlässlichkeit für diese Routen.
4. Festlegung prioritärer Bauprojekte im Zusammenhang mit der Aufstellung von Schwergutrouten und -korridoren.
5. Einrichtung eines „runden Tisches" unter Teilnahme der Betroffenen und politischer Entscheidungsträger aus dem Bund und den Ländern.

GLIEDERUNG

1. **Einleitung**
2. **Rolle des Schwergutverkehrs für die deutsche Volkswirtschaft**
3. **Problemdarstellung**
4. **Erkennbare Auswirkungen auf die deutsche Wirtschaft am Beispiel Maschinenbau**
5. **Forderungen der deutschen Industrie an die Politik und mögliche Lösungsansätze**

1. Einleitung

Bereits seit 31.01.2008 haben sich Unternehmen, Verbände und auch das Verkehrsministerium in einem Ausschuss zusammengefunden, der aktuell unter dem Titel „Multimodaler Schwergutverkehr" läuft. Ziel dieses Ausschusses war und ist es, gemeinsam die Grundlagen zu schaffen, um diese für die deutsche Wirtschaft wichtigen Transporte schwerer und überdimensionierter Güter auch weiterhin zu ermöglichen. Auch Fahrzeugkrane, andere selbstfahrende Arbeitsmaschinen oder leere Spezialtransportfahrzeuge, die ihre Einsatzorte über öffentliche Straßen erreichen müssen, sind hiervon betroffen. Bereits mit der Münchener Erklärung vom 31. Mai 2009 hat dieser Kreis auf die Thematik hingewiesen (siehe Anlage 3).

Betroffene Bereiche der Wirtschaft

- Alle Transporte von Einzelprodukten mit mehr als 25 Tonnen, mit Abmessungen über 4 m Höhe, über 2,55 m Breite und mehr als 14 m Länge aus dem Maschinen- und Anlagenbau, Stahlbau, Gießereiprodukte, Bauindustrie, etc.
- Selbstfahrende Arbeitsmaschinen wie Mobilkrane, Land- und Forstwirtschaft, Baumaschinen, etc.

Der vorliegende Masterplan soll den Ist-Zustand beschreiben sowie die Hintergründe beleuchten. Außerdem wird aufgezeigt, welche Maßnahmen erforderlich sind, die aktuelle Situation kurz-, mittel- und langfristig zu entschärfen.

WAS STECKT IM EINZELNEN DAHINTER?

Der Transport überschwerer und/oder überdimensionierter Güter auf öffentlichen Straßen unterliegt einem höchst komplizierten Genehmigungsverfahren zum Schutze der Verkehrsinfrastruktur, um den Verkehrsfluss möglichst wenig zu belasten und mögliche Gefahren, die von den oft langsam fahrenden Transporten ausgehen können, auszuschalten. Um diese Art von Gütern über öffentliche Straßen zum Ziel bringen zu können, ist das Vorhandensein einer tragfähigen und durchlässigen Infrastruktur von existentieller Bedeutung. Das Ziel des Transports kann dabei direkt der Endabnehmer sein, in steigenden Fällen jedoch eine Umschlagstelle zur Schiene oder zur Binnenwasserstraße.

Überall da, wo Schwertransporte von der Straße auf andere Verkehrsträger wie Binnenschiff oder die Schiene sinnvoll und wirtschaftlich verlagert werden können, wird diese Möglichkeit auf Grund stetig steigender Straßeninfrastrukturengpässe, insbesondere auf längeren Distanzen, in der Regel seit längerem umgesetzt. Zahlen, inwieweit hier alle Potentiale bei den alternativen Verkehrsträgern ausgeschöpft sind, liegen aktuell nicht vor. Mit Blick auf weitere Streckensperrungen auf der Straße, die auch kurzfristig entstehen können, ist jeder Auftraggeber gut beraten, sich rechtzeitig um alternative Möglichkeiten, beispielsweise über die Schiene oder mit dem Binnenschiff, zu informieren. Da der mangelhafte Zustand der Verkehrsinfrastruktur auch die Schiene und Binnenschiffanlagen betrifft, werden allerdings Alternativrouten für gesperrte Straßen immer rarer.

1. Einleitung

Neben den stark zunehmenden Nutzungsbeschränkungen für die Straßeninfrastruktur ist der marode Zustand von Schienenverkehrswegen und Binnenschiffsanlagen bei der immer schwieriger werdenden Abwicklung von Großraum- und Schwertransporten im Standort Deutschland an einer kritischen Schwelle angekommen. Schiene und Wasserstraße sind in den multimodalen Transportketten vielfach nicht mehr erreichbar, da der direkte Straßenanschluss zwischen multimodalen Schnittstellen und den Verladeorten nicht uneingeschränkt zu befahren ist. Darunter leidet nicht nur die optimale volkswirtschaftliche Arbeitsteilung der Verkehrsträger. Für viele Unternehmen stellt sich aufgrund des „Erreichbarkeitsproblems" von Produktionsstätten sowie von Be- und Entladeorten ein grundsätzliches Standortproblem.

Aus diesem Grund begrüßt die Wirtschaft, dass es gelungen ist, im Ausschuss „Multimodaler Schwergutverkehr" der BSK e. V. alle betroffenen Parteien an einen Tisch zu bekommen, um gemeinsam und partnerschaftlich Lösungen für die Probleme zu entwickeln.

Und: Es wird bei diesen Großraum- und Schwertransporten, dem Einsatz von Fahrzeugkranen oder anderen selbstfahrenden Arbeitsmaschinen von Seiten der öffentlichen Hand stets von Sondernutzen an öffentlichen Einrichtungen gesprochen, die nicht dafür geplant und gebaut werden, sondern für den Gemeingebrauch, der im Fahrzeugbereich durch die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) definiert wird. Das ist eine einseitige Betrachtung, denn:

Schwertransporte sichern Arbeitsplätze:
Ohne Straßensondernutzung kein höherer Gemeinnutzen!

...ist die Kernaussage dieses Papiers „Masterplan Schwergut"

2. Rolle des Schwergutverkehrs für die deutsche Volkswirtschaft

Die Bundesrepublik Deutschland ist traditionell auf dem Weltmarkt mit ihren Produkten „Made in Germany" stark vertreten, in vielen Bereichen sogar Weltmarktführer. Um den Produktionsstandort Deutschland im internationalen Wettbewerb zu sichern, sind Unternehmen existentiell darauf angewiesen, dass Produkte effizient und mit vertretbaren organisatorischen und finanziellen Aufwand an Kunden im In- und Ausland ausgeliefert werden können. Sofern deutsche Unternehmen nicht mehr im schärfer werdenden internationalen Wettbewerb mithalten können, weil Transporte aus den bestehenden Standorten heraus nicht mehr wirtschaftlich oder faktisch nicht mehr realisierbar sind, gehen Arbeitsplätze unwiederbringlich an ausländische Standorte verloren.

Schwergutverkehr schließt in diesen Betrachtungen auch den Einsatz von Fahrzeugkranen sowie anderer selbstfahrender Arbeitsmaschinen wie Ernte- und Baumaschinen mit ein. Diese müssen zu den Einsatzorten transportiert werden, oder können diese meist auf „eigener Achse" erreichen. Diese weitere Zielgruppe spielt in der Wirtschaft eine ebenso große Rolle.

Transporte und Fahrten zu den Einsatzstellen sind zahlenmäßig eher gering und werden statistisch meist nicht gesondert erfasst, auch wenn sie gesondert beantragt werden müssen. Transporte mit Gesamtgewichten jenseits der 119 t dürften im unteren einstelligen Prozentbereich bezogen auf die Gesamtzahl aller Straßentransporte liegen. Aus diesen Gründen „entziehen" sie sich auch der Aufmerksamkeit weiter Kreise der politischen Entscheidungsträger.

INDUSTRIELLE STANDORTE

Industriestandorte befinden sich in der Regel an historisch gewachsenen Produktionsstandorten in der Fläche, in den seltensten Fällen direkt am Wasser oder die wenigsten Standorte verfügen über einen durchlässigen Gleisanschluss (Lichtraumprofil des Schienenweges). Der Straßentransport spielt daher schon immer eine große Rolle. Deutsche Anlagenbauer stehen häufig auch im firmeninternen Wettbewerb mit Produktionsstätten speziell in Übersee. Um nicht den Anschluss – und ggf. Arbeitsplätze – zu verlieren, müssen Maschinen und Anlagen leistungsfähiger werden, was sie nolens volens immer größer und häufig automatisch auch schwerer werden lässt.

Kraftwerke und große Industrieanlagen können ohne wirtschaftlich betreibbare Schwertransporte nicht modernisiert und an neue Anforderungen angepasst werden. Der für den Industriestandort Deutschland bedeutsame Export ganzer Kraftwerke und Industrieanlagen ist ohne Schwertransport ausgeschlossen, Standorte dürfen deshalb nicht vom Weltmarktzugang durch Infrastrukturdefizite abgeschnitten werden.

2. Rolle des Schwergutverkehrs für die deutsche Volkswirtschaft

BAUINDUSTRIE

Die Bauindustrie benötigt im Hoch- wie im Tiefbau gleichermaßen existentiell den Transport von großen und leistungsstarken Baumaschinen, wie auch den Transport von Stahl- und Stahlbetonfertigteilen für den Brücken- und Hallenbau. Ohne diese Möglichkeiten ließen sich Bauvorhaben nicht effizient umsetzen und würden bei Investitionsprojekten zu einem Nachteil im Standortwettbewerb.

LANDWIRTSCHAFT

Nicht zu vergessen ist die Landwirtschaft, die auf Fahrzeuge angewiesen ist, die nur unter Auflagen auf dem öffentlichen Straßennetz bewegt werden können. Landwirtschaftliche Maschinen, insbesondere für große Anbauflächen, sind meist bauartbedingt jenseits der üblichen Abmessungen, vor allem wenn sie mit Anbauteilen versehen den Standort wechseln müssen. Vielfach werden diese Arbeitsmaschinen von Maschinenringen betrieben und müssen oft längere Strecken über öffentliche Straßen zu den jeweiligen Einsatzorten zurücklegen.

ENERGIEWENDE STEIGERT NACHFRAGE NACH SCHWERGUTTRANSPORTEN JEGLICHER ART

Am Beispiel der von der Politik geforderten Energiewende kann klar aufgezeigt werden, dass diese ohne den Großraum- und Schwertransport nicht umzusetzen ist. Der Ausbau der Windenergie und die zunehmenden Anlagengrößen erzwingen den Einsatz von Schwertransporten und großen Fahrzeugkranen.

Im Windenergiebereich vergrößern sich beispielsweise die Anlagendimensionen, um die notwendige Effizienzsteigerung bei regenerativen Windkraftanlagen zu ermöglichen. Für den Transport einer einzelnen Anlage werden eine Vielzahl von genehmigungspflichtigen Fahrten benötigt: Allein 3 Fahrzeuge für die Flügel, weitere Transporte für die weiteren Einzelkomponenten und für die großen Mobilkrane sowie eine Vielzahl von Rüstfahrzeugen für diese Krane.

Die Anzahl der genehmigungspflichtigen Transporte hat damit durch die beschlossene Energiewende insgesamt deutlich zugenommen.

3. Problemdarstellung

Nicht zuletzt durch die spektakulären Sperrungen wichtiger Brücken, wie aktuell der Schiersteiner Brücke im Verlauf der A 643, wird der breiten Öffentlichkeit die Abhängigkeit unserer Wirtschaft von einer leistungsfähigen Infrastruktur vor Augen geführt. Unternehmen im direkten oder weiteren Umfeld müssen sich neu orientieren, ihre Logistikkonzepte kurzfristig anpassen und höheren Aufwand und damit auch höhere Kosten in Kauf nehmen. Im Wettbewerb ist nur selten ein Ausgleich zu erhalten.

A1 **Leverkusener Brücke** – seit Juni 2014 für Fahrzeuge über 3,5 t gesperrt, Dauer der Einschränkung nicht absehbar. Neubau in Planung, Fertigstellung ca. 2020.

A7 **Rader Hochbrücke** – Gewichts-Obergrenze von 84 Tonnen für Schwertransporte: Neubau ca. 2026 geplant.

A 643 **Schiersteiner Brücke** – war bis Ende März 2015 voll gesperrt: Neubau bis Ende 2019.

Weitere Brücken werden folgen, da sie teilweise baugleich und ebenso stark belastet sind.

Auch wenn nach entsprechenden Ertüchtigungsmaßnahmen Strecken wieder für den Schwerverkehr freigegeben werden können, gilt dies meist nur bis maximal 40 t zulässigem Gesamtgewicht. So bleiben viele Strecken langfristig für den Schwerguttransport weiter unpassierbar und schränken damit die für Schwertransporte, Mobilkrane, etc. nutzbaren Strecken weiter ein.

Die geschilderten Fälle sind nur die Spitze eines Eisbergs, der in seiner Gesamtheit den Standort Deutschland massiv gefährdet, weil der Zustand der Verkehrsinfrastruktur nicht mehr dazu geeignet ist, für unsere Wirtschaft notwendigen Transporte problemlos und ohne hohen Zusatzaufwand abwickeln zu können.

KAUM NOCH FREIE STRECKEN FÜR SCHWERTRANSPORTE – BETROFFEN SIND ALLE VERKEHRSTRÄGER

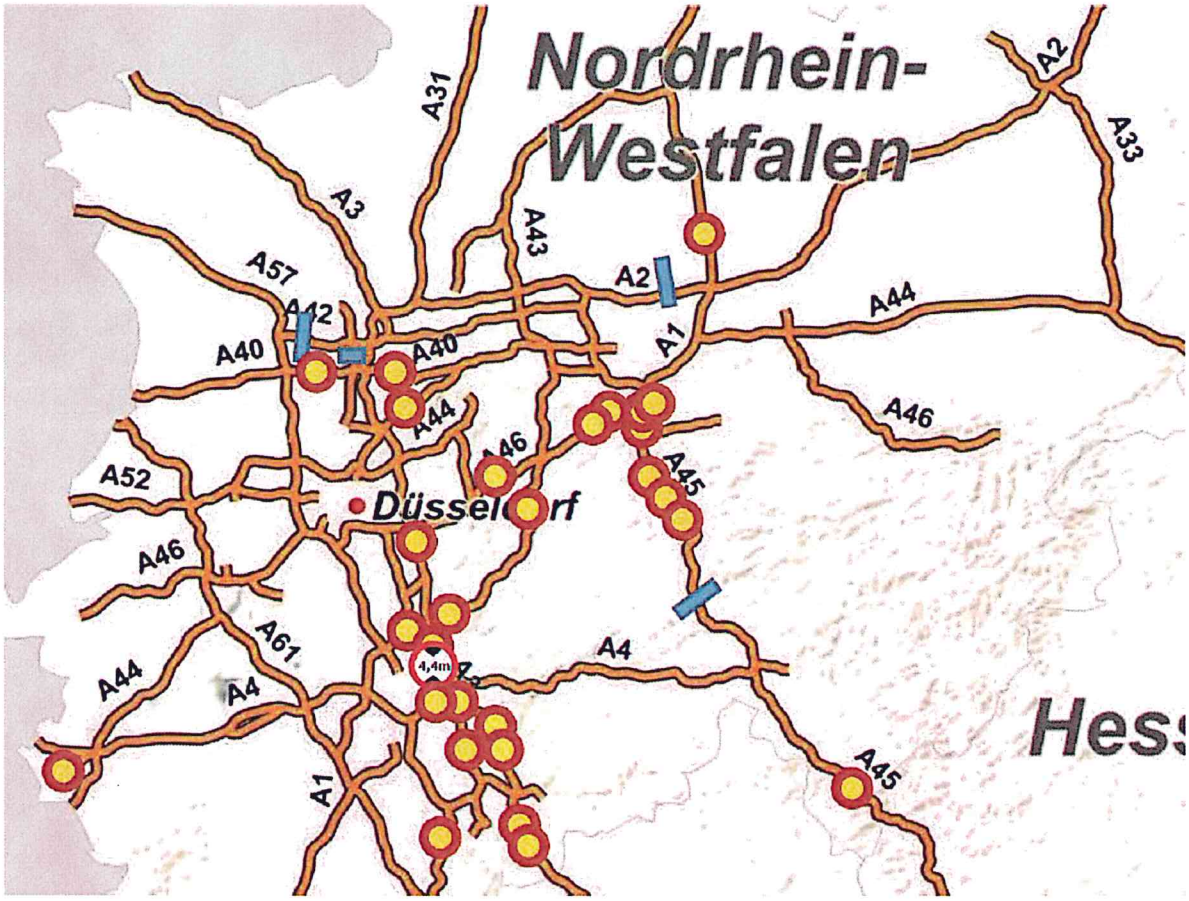
Nach einer Studie der BAST aus dem Jahr 2010 sind insgesamt 302 Brückenbauwerke im Bundesfernstraßennetz mit einer Zustandsnote von 3,0 und schlechter bewertet, was im Normalfall eine sofortige Maßnahme – Ertüchtigung oder Neubau – nach sich ziehen müsste. Der Anteil der Brückenflächen mit Zustandsnote 3,0 und schlechter betrug in 2010 13,7 Prozent und hat sich Stand 01.03.2013 geringfügig auf 13,5 Prozent verändert.

Auch im Schienennetz der DB Netz AG ist eine Vielzahl von Bauwerken alleine bereits aus der Altersstruktur heraus mindertragfähig und muss dringend erneuert werden. Auch das bundesdeutsche Wasserstraßennetz leidet unter fehlenden Investitionen im Hinblick auf veraltete Schleusen, zu niedrigen Brücken oder fehlender durchgängiger Wassertiefen.

3. Problemdarstellung

SCHAUBILD 1

zeigt exemplarisch für Autobahnen in Nordrhein-Westfalen, welche Strecken derzeit bereits für Transporte über 44 t zulässiges Gesamtgewicht gesperrt sind. Standorte in dieser Region sind nur über Umwege bzw. Bundes- und Landstraßen – wenn überhaupt – erreichbar.



Legende:

- Höhenbeschränkung
- Bauwerksbeschränkung auf 44t zGG
- Bauwerksbeschränkung für leichtere Schwertransporte (~ < 100t)
- Bauwerksbeschränkung für schwerere Schwertransporte (~ > 100t)

3. Problemdarstellung

DEUTSCHE SEEHÄFEN GERATEN INS ABSEITS

Die deutschen Nordsee- und die westlichen Ostseehäfen sind auf der Straße nur noch eingeschränkt erreichbar; die Grenze liegt derzeit bei Stückgewichten von maximal 80 Tonnen. Demzufolge ist der Transport oberhalb dieser Gewichte existentiell auf andere Verkehrsträger angewiesen, deren Umschlagsstellen aber erreichbar sein müssen. Diese Erreichbarkeit leidet aber auch unter der Verkehrsinfrastrukturproblematik Not, oftmals hängt sie an einem seidenen Faden, da lediglich eine tragfähige und durchlässige Strecke zur Wasserstraße oder der Schiene vorhanden ist. Verantwortlich hierfür sind neben den mindertragfähigen Bauwerken auch Streckenwiderstände wie unpassierbare Kreisverkehrsplätze oder rückgebaute Straßenquerschnitte.

Aufgrund der meist nur indirekten Anbindungen der großen deutschen Binnenwasserstraßen im Westen und Süden Deutschlands an die deutschen Seehäfen bedeutet eine Verlagerung von Schwerguttransporten auf das Binnenschiff, dass diese Transporte unter ökonomischen und ökologischen Aspekten (kürzere Entfernung) über Häfen wie Zeebrugge, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam (ZARA) abgewickelt werden. Damit entstehen gegebenenfalls politisch nicht gewollte Effekte, welche die deutschen Hafenstandorte benachteiligen.

LANGWIERIGE GENEHMIGUNGSVERFAHREN

Des Weiteren muss festgehalten werden, dass das Genehmigungsverfahren für den Großraum- und Schwertransport auf der Straße nicht mehr den Ansprüchen genügt. Es ist zu kompliziert, zu unflexibel und damit zu aufwändig und führt zu zusätzlichen Problemen bei den Versand- und Empfangsprozessen der Wirtschaftsunternehmen.

Aufgrund der Verkehrsinfrastrukturproblematik, die durch örtlich unkoordinierte Baustelleneinrichtungen zusätzlich erhöht wird, wird es immer schwieriger, genehmigungsfähige Strecken zu finden, Transportunternehmen können nicht einmal sicher sein, dass bereits genehmigte Strecken auch für den Genehmigungszeitraum befahrbar bleiben. Unter diesen Voraussetzungen und bedingt durch immer härtere Sparzwänge bei der öffentlichen Hand kommen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf Behördenseite trotz hoher Leistungsbereitschaft nicht hinterher, zeitnah Genehmigungen zu bescheiden.

4. Erkennbare Auswirkungen auf die deutsche Wirtschaft am Beispiel Maschinenbau

Am 19. Juli 2013 veröffentlicht der Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau e. V. (VDMA) das Ergebnis einer Mitgliederumfrage. Danach klagen immer mehr Maschinen- und Anlagenbauer über Transportprobleme (siehe Anlagen 1 und 2)

Für den deutschen Maschinen- und Anlagenbau mit einer Exportquote von 75 Prozent werden die beklagten Infrastrukturmängel schon bald zu einem Wettbewerbsnachteil führen. Vor allem die Mitgliedsbetriebe in den Alten Bundesländern und hier besonders Betriebe aus Baden-Württemberg, Hessen, Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen klagen zunehmend über Transportprobleme bei Großraum- und Schwertransporten.

So hat ein Viertel der betroffenen Unternehmen größere Umwege durch Verkehrs- und Gewichtsbeschränkungen gegenüber bisher nutzbaren Strecken hinzunehmen. Transportstrecken und Transportzeiten haben sich meist verdoppelt.

Straßeninfrastrukturdefizite können durch die Einbeziehung alternativer Verkehrsträger wie Binnenschiff und die Schiene nicht vermieden werden, weil der Weg zu den Umschlagsplätzen stets über öffentliche Straßen führt. Bauliche Veränderungen von Zufahrten, die ohne Rücksicht auf die ansässige Industrie umgesetzt werden und nicht angekündigte Straßensperrungen, meist auch ohne Alternativstrecken, stellen die Unternehmen ständig vor neue Herausforderungen.

Da die betroffenen Standorte im internationalen Wettbewerb nicht nur zu Anbietern aus dem europäischen Ausland stehen, sind diese nachhaltig in ihrem Bestand gefährdet. Ausschlaggebend ist dabei nicht nur der Kosten-, sondern auch oft der Zeitaspekt.

Ein Drittel der befragten Unternehmen klagt daher darüber hinaus über die lange Zeitdauer für die Beantragung und Erteilung der erforderlichen Genehmigungen und Erlaubnisse. Die abschließende Quintessenz aus der Befragung macht die Bedeutung einer funktionierenden Infrastruktur mehr als deutlich: Für 80 Prozent der befragten Unternehmen ist die Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur besonders wichtig, um die Wettbewerbsfähigkeit weltweit zu erhalten. Bedenklich ist das Ergebnis auch dahingehend, dass fast ein Viertel der Unternehmen nicht noch einmal denselben Standort wählen würde.

Das Gros der Unternehmen im Maschinen- und Anlagenbau ist mittelständisch geprägt und hat seinen Standort in der Fläche. Während manche Hersteller mit ausländischen Produktionsstätten Deutschland den Rücken kehren könnten, sind mittelständische deutschen Unternehmen dazu nicht in der Lage. Ohne greifbare Lösung der Infrastrukturproblematik verlieren diese ihre Wettbewerbsfähigkeit und hochspezialisierte Arbeitsplätze geraten in Gefahr.

Die geschilderten Auswirkungen sind uneingeschränkt auch auf andere Industriezweige, wie den Energie- oder den Baubereich, und natürlich auch den Transport- und Autokranbereich zu übertragen. Davon betroffen sind alle Verkehrsträger.

5. Forderungen der deutschen Industrie an die Politik und mögliche Lösungsansätze

Zur Erhaltung der Leistungsfähigkeit des Wirtschaftsstandort Deutschland und zur Sicherung von Produktionsstätten und Arbeitsplätzen, sind folgende Forderungen und Lösungsansätze vorzutragen:

1. Nachhaltige Erhöhung des Verkehrshaushaltes für alle Verkehrsträger und Priorisierung von Mitteln für den dringenden Erhaltungs- und Ausbaubedarf. Immer noch besteht der Eindruck, dass der Öffentlichkeit und zahlreichen politischen Entscheidungsträgern die sich weiter verschlechternde Qualität unserer Infrastruktur mit allen negativen Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit unserer Wirtschaft im Detail nicht bewusst ist. Zur Lösung der Infrastrukturkrise können beitragen:

   - Erhaltungs- vor Neubaumaßnahmen, es sei denn der Neubau ersetzt vorhandene, aber weniger leistungsfähige Verkehrswege. Im Falle einer wichtigen Schwerlastroute sollte Rückgriff auf das größte Lastkollektiv gemäß DIN EN 1991-1-1 und den Eurocode 1 bei der Bauwerksplanung genommen werden.
   - Finanzmittel, die im Haushaltsjahr nicht genutzt werden können, müssen ggf. auch in den Folgejahren für die Fortführung der Projekte zur Verfügung stehen (Überjährigkeit).
   - Ausbau der Planungskapazitäten, damit die rechtzeitige Baureife von Infrastrukturprojekten nicht gefährdet und zügig umgesetzt wird.

   Gezielte Investitionen in die Infrastruktur verbessern die Leistungsfähigkeit der deutschen Industrie. Durch höhere Gewinne werden auch höhere Steuereinnahmen generiert, so dass sich durch hohen volkswirtschaftlichen und fiskalischen Nutzen Ausgaben des Staates refinanzieren.

2. Abbau der bürokratischen Hemmnisse im Genehmigungsverfahren, welches entscheidend für die Standortsicherung der deutschen Industrie ist. Sicherstellung der zuverlässigen Erreichbarkeit der intermodalen Schnittstellen und entsprechende Vorhaltung von ausreichend und geschultem Personal bei den beteiligten Behörden. Im Detail:

   - Überarbeitung der Vorschriften und Richtlinien durch die zuständigen Gremien: Bund-Länder-Fachausschuss Straßenverkehrs-Ordnung (BLFA-StVO) oder Bund-Länder -Fachausschuss Technisches Kraftfahrwesen (BLFA-TK) unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Auswirkungen für alle Beteiligten.
   - Sicherstellung der Personalausstattung, so dass die Verfahrensdauer zum Erhalt eines Genehmigungsbescheides wieder unter 14 Tage fallen kann.
   - Regelmäßige und nachhaltige Ausbildung des vorhandenen Personals unter Berücksichtigung verwaltungsrechtlich verbriefter Entscheidungsmöglichkeiten der für einen Genehmigungsbescheid zuständigen Straßenverkehrsbehörde unter Einbeziehung möglicher Vertretungen bei Urlaub/Krankheit.
   - Die einschlägigen Verwaltungsvorschriften und Richtlinien/Empfehlungen müssen bundesweit einheitlich angewendet werden, insbesondere auf den Gebieten der zeitlichen Restriktionen und den Absicherungsmaßnahmen, aber auch im Anhörverfahren für die Zulassung der Fahrzeugkombinationen. Hierauf müssen sich alle Bundesländer verständigen.
   - Im Fall einer multimodal aufgebauten Transportkette weitestgehender Wegfall zeitlicher Restriktionen und Reduzierung von Genehmigungs-, Kanal- und Netzgebühren.

5. Forderungen der deutschen Industrie an die Politik und mögliche Lösungsansätze

3. Ausarbeitung von Schwerlastrouten bei allen Verkehrsträgern, die der Sicherung der Intermodalität und der verlässlichen Nutzung dieser Routen dienen:

   - Festlegung gesicherter Schwerlastrouten in der Fläche.
     Hierzu müssen klare Zusagen seitens aller Länder, Städte und Kommunen entlang solcher Routen vorliegen. Baumaßnahmen dürfen nur mit Blick auf die weitere Befahrbarkeit erfolgen.
     Für deren Festlegung stehen insbesondere Experten aus BSK- und VDMA-Mitgliedsfirmen zur Verfügung.
   - Auf Bundesebene sollten zudem so genannte Schwerlastkorridore im Autobahnnetz definiert werden, die ebenfalls frei gehalten werden müssen.
     Adressat: Bund und Länder
   - Erarbeitung von LÜ- und Schwergut-Netzen zwischen Kernknoten für Großraum- und Schwergüter auf der Schiene durch die Abteilung Netzdesign der DB Netz AG und Aufbau einer webbasierten Datenbank für schwergutaffine Umschlagsplätze
   - Aufbau einer webbasierten Datenbank über die Leistungsfähigkeit und Möglichkeiten von Binnenhäfen und temporären Umschlagsstellen an Binnenwasserstraßen

4. Festlegung prioritärer Bauprojekte im Zusammenhang mit der Aufstellung von Schwergutrouten und -korridore:

   - Bundesweite Erfassung von Brennpunkten beim Zugang zu den Hauptverkehrswegen, damit eklatante Probleme konkret behoben werden können: Bekannte Brennpunkte ergeben sich aus Einschränkungen auf den Bundesfernstraßen (Autobahnen, Bundesstraßen, wichtige Landes- und Staatsstraßen)

   PROBLEMFELDER

   - Details über Zufahrtbeschränkungen zu den Umschlagsplätzen müssten, soweit nicht bereits bekannt, von der Industrie, den Dienstleistern inklusive Häfen und Transportunternehmen zusammen getragen werden.
   - Ziele und Quellen von Transporten lassen sich nicht abschließend definieren, da nicht nur Industrieunternehmen, sondern auch Betreiber von Kraftwerksanlagen und viele andere Beteiligte solche Transporte veranlassen. Insbesondere durch die Energiewende können neue Ziele hinzukommen. Es ist daher das gesamte Bundesgebiet in die Überlegungen einzubeziehen.

5. Forderungen der deutschen Industrie an die Politik und mögliche Lösungsansätze

5. Einrichtung eines „runden Tisches" unter Teilnahme der Betroffenen und politischer Entscheidungsträger aus Bund und Ländern

- Die vorab genannten Punkte müssen auch auf höchster Ebene im Rahmen eines runden Tisches erörtert werden. Diese Gespräche könnten die Umsetzung der notwendigen Aktivitäten auf allen Ebenen unterstützen und damit auch deutlich sichtbar beschleunigen. So hat z. B. das Land Berlin einen runden Tisch unter Federführung der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Frauen deshalb eingerichtet, um explizit den Wirtschaftsstandort Berlin nachhaltig zu stärken
- Die Organisation könnte über die Verbände in Abstimmung mit den betroffenen Ministerien BMVI und BMWi erfolgen

Anlagen:

1. Ergebnis der VDMA-Umfrage vom Juli 2013
2. Artikel aus den VDMA-Nachrichten Juni 2014
3. Münchner Erklärung aus 2009
4. Restriktionen im Wasserstrassennetz
5. Darstellung der Restriktionen im Straßennetz
6. Kartographische Darstellung der wichtigste Quellen, Ziele und Umschlagsstellen
7. Kartographische Darstellung der Quellen in den Anrainerländern der Elbe zum Beweis der existentiellen Bedeutung von Elbe und Saale für diese Industriestandorte

Links zu weiteren Informationen

1. 7. VDV-Maßnahmenliste „Investitionsbedarf für das Bundesschienenwegenetz aus Sicht der Nutzer“: https://www.vdv.de/positionensuche.aspx?mode=detail&id=cd004a93-8548-4390-bd37-811a9e2fdea3
2. BSK-Multimodal-Folder „Export bedeutet auch immer Transport“: http://www.bsk-ffm.de/fileadmin/bsk/downloads/Multimodal-Folder.pdf

ANLAGE

1. ERGEBNIS DER VDMA-UMFRAGE VOM JULI 2013

   – Seite 1 –

Presseinformation

Kommunikation

Datum: 19. Juli 2013

VDMA: Groß- und Schwertransporte werden für Maschinenbauer zum Problem

Maschinenbauer wünschen sich von den Bundes- und Landespolitikern mehr Augenmaß für Infrastruktur

Frankfurt, 19 Juli 2013 - „In vielen Regionen müssen Verkehrs- und Kommunikationsinfrastruktur modernisiert werden, um industrielle Standorte in Deutschland langfristig nicht zu gefährden" – so steht es in den Kernforderungen des VDMA zur Bundestagswahl 2013. Immer mehr Maschinen- und Anlagenbauer klagen über Transportprobleme. Straßen und Brücken sind nicht mehr befahrbar. Für den deutschen Maschinen- und Anlagenbau mit einer Exportquote von 75 Prozent kann dies sehr schnell die Wettbewerbsfähigkeit beeinträchtigen. Aus diesem Grund hat der VDMA eine Umfrage bei seinen Mitgliedsunternehmen zur Verkehrsinfrastruktur durchgeführt, um sich ein Bild über die aktuelle Lage und die Einschätzung der Mitglieder zu verschaffen. „Hätte die Bundesregierung 2002 bis 2004 die verladende Wirtschaft mit der Aussage „die LKW-Maut kommt on top zum Verkehrsetat nicht derart belogen, hätten wir heute – zehn Jahre später – dreispurige Bundesautobahnen mit goldenen Leitplanken", so die Aussage eines Maschinenbauers. „Die LKW-Maut muss dafür eingesetzt werden, wofür sie gedacht war", so die Forderung.

Maschinenbauer in den alten Bundesländern klagen über zunehmende schlechte Verkehrsinfrastruktur

Vor allem VDMA-Mitgliedsunternehmen aus den alten Bundesländern klagen zunehmend über aktuelle Probleme beim Transport ihrer Produkte. Besonders betroffen sind Unternehmen, die in den Länder Baden-Württemberg, Hessen, Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen beheimatet sind. Dagegen kamen aus den neuen Bundesländern keine Klagen. Klar ist, dass gegenwärtig nur die Spitze des Eisberges zu sehen ist, also vor allem Groß- und Schwertransporte betroffen sind.

Die Unternehmen wünschen sich vor allem die Sanierung von Brücken- und Straßen sowie den Ausbau der Nord-Süd und Ost-West-Achsen auf mindestens dreispurige, teilweise vierspurige Fahrbahnen. Ein Viertel der Unternehmen beklagen die größeren Umwege durch Verkehrs- und Gewichtsbeschränkungen auf den Transportstrecken. Zufahrten würden baulich verändert ohne Rücksicht auf die ansässige Industrie.

Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau e.V.
Präsident:
Dr. Thomas Lindner
Hauptgeschäftsführer:
Dr. Hannes Hesse

Abteilung
Kommunikation

Lyoner Straße 18
60528 Frankfurt am Main, Germany
Telefon +49 69 66 03-1777
Telefax +49 69 66 03-1721
E-Mail komm@vdma.org
Internet www.vdma.org

VDMA
Technik für Menschen

ANLAGE

1. ERGEBNIS DER VDMA-UMFRAGE VOM JULI 2013

   – Seite 2 –

Straßensperrungen würden nicht angekündigt und Alternativstrecken nicht angeboten.

Verkehrs-Brennpunkte müssen bundesweit erfasst und behoben werden

„Drei von vier Maschinen gehen in den Export, da muss der Zugang zu den Hauptverkehrswegen sichergestellt werden", betonte VDMA-Hauptgeschäftsführer Dr. Hannes Hesse. „Brennpunkte müssen endlich bundesweit erfasst werden, damit eklatante Probleme konkret behoben werden können." Auch der bürokratische Genehmigungsprozess von Groß- und Schwertransporten müsse von der Bürokratie „positiv" begleitet werden. „Die Behörden denken zu lange über Alternativrouten nach oder es fehlen die Alternativstrecken für diese Transporte", so Hesse. „Deshalb sollten Schwerlastrouten ausgearbeitet und verlässlich gemacht werden", forderte der VDMA-Hauptgeschäftsführer.

Ein Drittel der befragten Unternehmen klagt konkret über die lange Zeitdauer für die Beantragung und Erteilung der erforderlichen Genehmigungen und Erlaubnisse durch die Behörden. „Die Maschinenbauer wünschen sich von den Bundes- und Landespolitikern mehr Augenmaß und persönliches Engagement für die Infrastruktur", betonte der VDMA-Hauptgeschäftsführer. „Schnelligkeit und Liefertreue sind wichtiger Teil der Gesamtqualität der Lieferung im Maschinenbau. Dafür ist eine leistungsfähige Infrastruktur – auch der Straßen – unerlässlich."

Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur wichtig im internationalen Wettbewerb

Für achtzig Prozent der befragten Unternehmen ist die Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur besonders wichtig, um die internationale Wettbewerbsfähigkeit zu halten. Angesichts der verkehrlichen Infrastruktur in ihrer Region würden fast ein Viertel der Unternehmen nicht noch einmal denselben Standort wählen.

ANLAGE

2. ARTIKEL AUS DEN VDMA-NACHRICHTEN JUNI 2014

Foto: Kara / Fotolia

Stau vorprogrammiert: Damit Schwertransporte künftig pünktlich und bezahlbar ihr Ziel erreichen, muss Deutschland in seine Infrastruktur investieren.

TRANSPORTLOGISTIK

Hersteller von Großteilen existenziell bedroht

Infrastrukturmängel auf deutschen Straßen machen Transporte für Groß- und Schwerteile länger und teurer. Immer mehr Mittelständler geraten unter großen Druck.

→ Die Mängel der Infrastruktur in Deutschland bringen immer mehr Unternehmen in Bedrängnis: Bestehende Schwerlaststrecken in Deutschland sind teilweise nicht mehr nutzbar, da immer mehr Streckenabschnitte und Brücken in ihrer nominalen Tragfähigkeit heruntergestuft werden. Gerade kleine Betriebe, die sich Businessanalysten, Controller oder Transporttechniker nicht leisten können, geraten unter Druck.

Firmenexistenz bedroht

Sie machen die Erfahrung, dass sich ihre Zu- und Abwege für Groß- und Schwerteile immer aufwendiger gestalten und Transportwege generell länger, Transporte dadurch zeitaufwendiger und teurer werden. Am Ende werden Produkte und Bearbeitung so teuer, dass diese Unternehmen im internationalen Wettbewerb nicht mehr mithalten können. Standort oder gar Unternehmensexistenz sind bedroht.

„Unternehmen sollten sich politisch stärker einbringen, etwa im Ausschuss des BSK."

Andrea Kowalski
Siemens

Frühzeitig um alternative Wege kümmern

Seit einigen Jahren kümmert sich der VDMA gemeinsam mit anderen Verbänden, allen voran dem Verein Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK), intensiv um dieses Thema. Der BSK weist mit Nachdruck darauf hin, sich frühzeitig um gesicherte Zu- und Abwege sowie Alternativen zu kümmern. Alternativen können Umwege auf der Straße oder der multimodale Transport mit Einbeziehung von Binnenwasserstraßen oder Schiene sein.

Unternehmen sollten sich daher Klarheit über ihre Schwerlaststrecken und deren Zukunftsfähigkeit verschaffen. Hersteller müssen sich gemeinsam mit anderen Unternehmen auf politischer Ebene einbringen und die negativen Auswirkungen an den zuständigen Stellen vorbringen. In vielen Regionen ist inzwischen fünf vor zwölf.

Maschinenbauer können sich aktiv beim BSK im Ausschuss „Multimodaler Schwertransport" einbringen. Hier treffen sie auf Vertreter einzelner Verkehrsträger und andere betroffene Unternehmen. Das Gremium bietet auch hilfreiche Daten für die Praxis: Umschlagsstellen ins Binnenschiff, Parameter für die Nutzung der Schiene und vieles mehr. ■

AUTORIN
Andrea Kowalski
Leiterin Transportlogistik bei der Siemens AG, Mülheim

KONTAKT
Ingo Elste
VDMA Betriebswirtschaft
Telefon +49 69 6603-1648
ingo.elste@vdma.org

ANLAGE

3. MÜNCHNER ERKLÄRUNG AUS 2009

Münchener Erklärung

Der Exportweltmeister Deutschland muss Anlagenteile, wie Transformatoren für Umspannstationen, Pressen für die Automobilindustrie, Turbinen für Kraftwerke oder Baumaschinen für den Export von den Produktionsstätten zu den Abnehmern bringen. In der Regel wird zunächst über die Straße und in den Fällen, wo alternative Verkehrsträger wie das Binnenschiff zum Einsatz kommen sollen, zu den Umschlagsplätzen entlang des teilweise hervorragend ausgeprägten Wasserstraßennetzes der Bundesrepublik Deutschland transportiert.

Um dieses Wasserstraßennetz nutzen zu können, muss die entsprechende Umschlagsstelle erst einmal erreicht werden. Dies gestaltet sich in der Regel aufgrund bestehender Hindernisse als sehr schwierig, wie der Ausschuss „Binnen-, Fähr- und Seeschifffahrt" der Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK) anlässlich einer Podiumsdiskussion auf der „transport logistic 2009" in München festhalten musste. Diesem Ausschuss gehört ein namhafter Querschnitt aller Beteiligten der Transportkette, von Verladerseite bis zu den Betreibern von Binnenschiffen sowie dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) an. Die Podiumsdiskussion wurde vom Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e.V. (BÖB), dem ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC) und der BSK gemeinsam getragen.

Die Erreichbarkeit und Nutzung der Binnenwasserstraßen hängt von verschiedenen Voraussetzungen ab, die zwingend gegeben sein müssen. In erster Linie müssen die Zufahrtswege von den Produktionsstätten zum Umschlag ausreichend dimensioniert (Tragfähigkeit von Brückenbauwerken) und frei von künstlichen Hindernissen (zu kleine Kreisverkehrsplätze, Rückbau von Straßenquerschnitten zum Zwecke der Verkehrsberuhigung, usw.) sein. Danach müssen die Häfen über ausreichende Kapazitäten hinsichtlich Zwischenlagerungen und Umschlagsmöglichkeiten vom Transportfahrzeug ins Binnenschiff verfügen, und dies auch langfristig für die Planungssicherheit gewährleisten. Auch bestehende Einschränkungen im Wasserstraßennetz müssen nachhaltig verbessert werden, damit die vorhandenen Vorteile der Binnenwasserstraße überhaupt in der Fläche genutzt werden können.

Leider gibt es Beispiele, bei denen Träger der Planungshoheit die Belange dieser Transporte nicht oder nur unzureichend berücksichtigt haben, wo örtliche und durchaus positive Ansätze aufgrund von Einschränkungen in Bereichen anderer Zuständigkeiten oder kurzfristige Denkweisen die Möglichkeiten der Nutzung der bimodalen Transportkette Straße-Wasserstraße einschränken oder gar ganz verhindern.

Daher ruft der Ausschuss „Binnen-, Fähr- und Seeschifffahrt" der BSK die Entscheidungsträger in den Kommunen und Städten, in den Bundesländern, aber auch auf Bundesebene auf, nicht nur den plakativen Forderungen einer Verkehrsverlagerung das Wort zu reden, sondern den Worten auch Taten folgen zu lassen. Die Partner der bimodalen Transportkette sind in Vorleistung getreten, haben entsprechend in Technik und Ausbildung investiert, aber dies verpufft angesichts der bestehenden Schwierigkeiten.

So sind erhebliche Nachteile für die Zukunft des Industriestandorts Deutschland zu befürchten, die den Export, immer wichtigster Bestandteil des Bruttoinlandprodukts, gefährden. Daran sollten die Entscheidungsträger denken, wenn sie morgens das Licht einschalten, die frische Tageszeitung in die Hand nehmen, zum Frühstück den Joghurtbecher öffnen und später mit Elan die Fahrzeugtür schließen. All dies wird erst maßgeblich durch Großraum- und Schwertransporte ermöglicht.

München, 13. Mai 2009

VDMA

Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt e.V. (BDB)

BDS Bundesverband der Selbständigen Abteilung Binnenschiffahrt e.V.

BUNDESVERBAND ÖFFENTLICHER BINNENHÄFEN e.V.

BSK

ANLAGE

4. RESTRIKTIONEN IM WASSERNETZ

Vom BDB besonders geforderte Wasserstraßenprojekte

Rhein: Der BDB fordert eine Abladeverbesserung und Sohlenstabilisierung auf dem Rhein zwischen Krefeld und Köln, so dass eine Fahrrinnentiefe von 2,80 m unter Gleichwertigem Wasserstand (GIW), die zwischen den Seehäfen und Krefeld bereits erreicht ist, auch im angrenzenden Abschnitt genutzt werden kann. In der Gebirgsstrecke des Mittelrheins setzt sich der Verband für eine Herstellung einer um 20 cm auf 2,10 m unter GIW vertieften Fahrrinne ein.

Main, Main-Donau-Kanal und Donau: Der Ausbau des Obermains ist abzuschließen. Die Schleusen Obernau, Kriegenbrunn und Erlangen sind zu ersetzen. Für die Donau fordert der BDB nach wie vor den Ausbau des 70 km langen Streckenabschnitts zwischen Straubing und Vilshofen nach der Variante C 2,80.

Mosel: Der BDB fordert den Bau der zweiten Schleusenkammern bis zur Saar, der angesichts der 16 Millionen Tonnen beförderter Güter pro Jahr längst überfällig ist und lange Wartezeiten vor den Schleusen vermeidet.

Neckar: Der Verband fordert eine Verlängerung der Neckarschleusen für Schiffe mit einer Länge von 135 Metern. Damit wird die wirtschaftliche Befahrbarkeit mit größeren Binnenschiffen (vom Rhein kommend) zu Häfen wie Heilbronn, Stuttgart und Plochingen ermöglicht.

Westdeutsche Kanäle und Mittellandkanal: Die westdeutschen Kanäle brauchen gut unterhaltene Schleusen, die wegen des Alters der Bauwerke zügig saniert werden müssen. Um in der Sanierungsphase eine zuverlässige Ost-West-Verbindung anbieten zu können, ist auch der Ersatzneubau einer Schleuse in Wanne-Eickel notwendig. Der BDB fordert auf allen Kanälen die Verbesserung der Brückendurchfahrtshöhen, um Containerverkehren die Passierbarkeit zu erleichtern. Auf der Ruhr müssen beide Schleusen und Wehre gepflegt werden. Der Ausbau der Osthaltung des Mittellandkanals ist zur besseren Anbindung des Hafens Magdeburg zügig abzuschließen. Für die Stichkanäle nach Salzgitter und Hildesheim sind die gegebenen Ausbauzusagen einzuhalten.

Weser: Die Weserschleuse Minden, die die 100 Jahre alte Schachtschleuse Minden ersetzen soll, muss zügig fertiggestellt werden, damit eine Verbindung vom Mittellandkanal mit großen Motorschiffen möglich wird. Weitere Uferrückverlegungen sind zudem notwendig für den wettbewerbsfähigen Einsatz größerer Schiffe. An der Mittelweser fordert der BDB auch Brückenerhöhungen auf der Relation Bremen-Minden.

Elbe und Elbe-Lübeck-Kanal: Der Verband bekennt sich uneingeschränkt zur Notwendigkeit des Gütertransports auf der Elbe als internationale Wasserstraße und fordert deshalb die Beseitigung der Reststrecken an der Elbe. Der Elbe-Lübeck-Kanal ist zu erhalten und durch Brückenanhebungen zu stärken.

Elbe-Seitenkanal: Der BDB fordert einen Neubau der Schleuse Scharnebeck. Die derzeitigen Kapazitäten reichen nicht aus, um den wachsenden Verkehr zu bewältigen.

Wasserstraßen östlich der Elbe: Das Projekt 17 Deutsche Einheit ist fertigzustellen. Die Verbindung Berlins mit der Ostsee ist durch stabile Kanalstrecken zwischen Havel und Oder und durch den Neubau der Schleuse Fürstenwalde aufrechtzuerhalten.

ANLAGE

5. DARSTELLUNG DER RESTRIKTIONEN IM STRASSENNETZ
   – Seite 1 –

BUNDESFACHGRUPPE SCHWERTRANSPORTE UND KRANARBEITEN (BSK) e.V.

Haus des Straßenverkehrs
Breitenbachstraße 1
60487 Frankfurt/Main

Tel.: 069/7919-342
Fax.: 069/7919-327
BSK-Frankfurt@t-online.de

www.bsk-ffm.de - www.schwergut-deutschland.de - www.nix-ohne-uns.de

Infrastruktur-Übersicht Deutschland

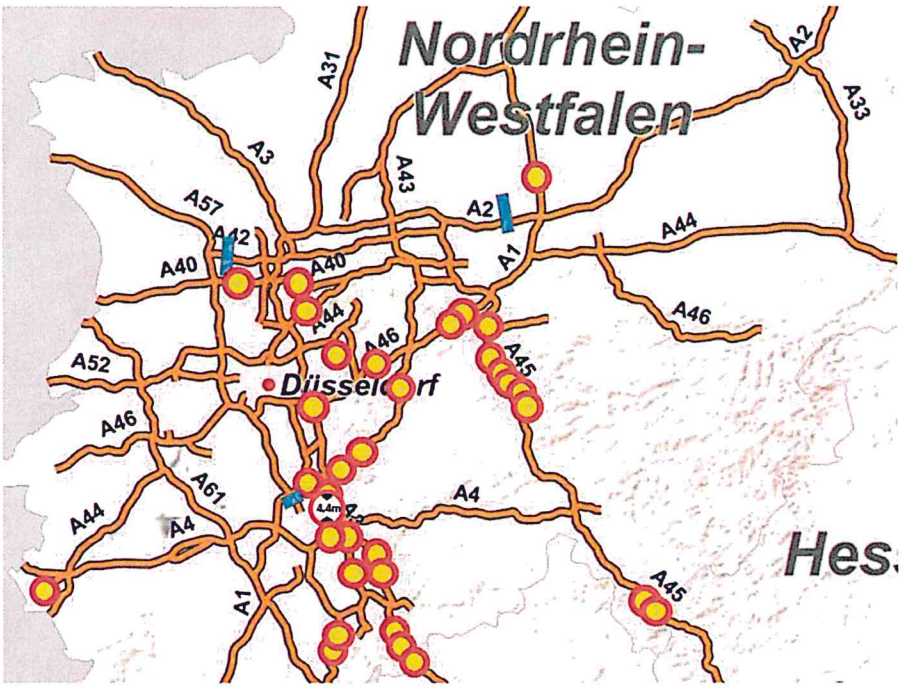
Juni 2015

Auf dem nachfolgenden Autobahn-Karten sind Beschränkungen für Großraum- und Schwertransporte dargestellt. Bitte beachten sie, dass die Informationen keine Details beinhalten und die Bauwerksbeschränkungen sehr grob kategorisiert sind. Darüber hinaus übernimmt die BSK e.V. keinerlei Gewähr über die Richtigkeit der Informationen.

Legende:

- Höhenbeschränkung
- Bauwerksbeschränkung auf 44t zGG
- Bauwerksbeschränkung für leichtere Schwertransporte (~ < 100t)
- Bauwerksbeschränkung für schwerere Schwertransporte (~ > 100t)

Kartenquelle (2012): Bundesamt für Kartographie und Geodäsie



Detail-Übersicht „NRW"

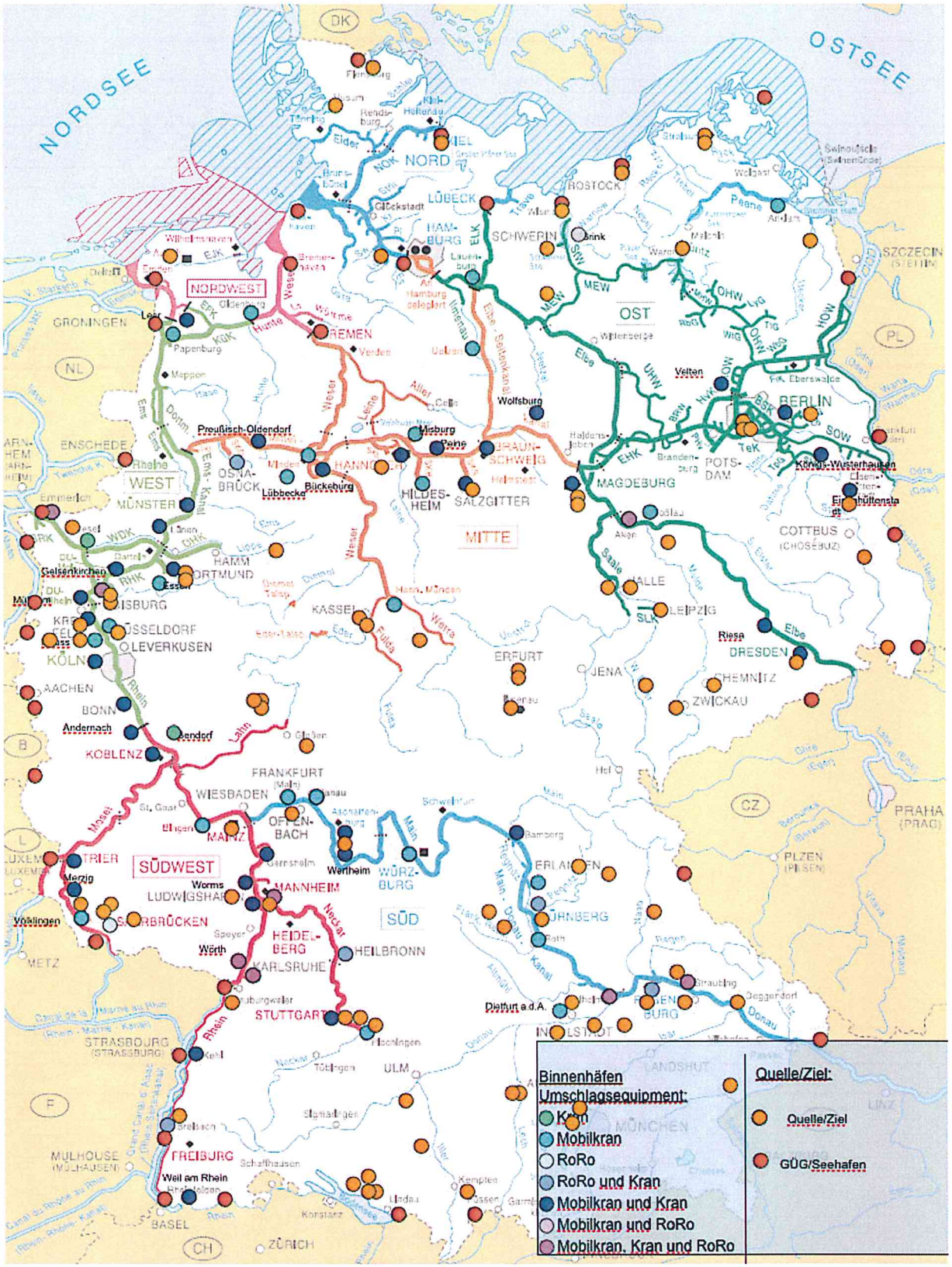
ANLAGE

5. DARSTELLUNG DER RESTRIKTIONEN IM STRASSENNETZ
   – Seite 2 –

Kiel
Schleswig-Holstein
Hamburg
Mecklenburg-Vorpommern
Schwerin
Hamburg
4,3m
4,4m
Bremen
Bremerhaven
Niedersachsen
Sachsen-Anhalt
Potsdam
Berlin
Brandenburg
Hannover
Magdeburg
Nordrhein-Westfalen
Düsseldorf
Thüringen
Sachsen
Dresden
Erfurt
Hessen
4,3m
4,5m
4,4m
Rheinland-Pfalz
Wiesbaden
Mainz
Saarland
Saarbrücken
4,4m
4,3m
4,4m
Stuttgart
4,5m
4,4m
Bayern
Baden-Württemberg
4,4m
München
4,2m

ANLAGE

6. KARTOGRAPHISCHE DARSTELLUNG DER WICHTIGSTEN QUELLEN, ZIELE UND UMSCHLAGSTELLEN


NORDSEE
OSTSEE
NORD
NORDWEST
WEST
MITTE
OST
SÜDWEST
SÜD
KIEL
LÜBECK
HAMBURG
ROSTOCK
SCHWERIN
BREMEN
BERLIN
POTSDAM
MAGDEBURG
HANNOVER
BRAUNSCHWEIG
HILDESHEIM
SALZGITTER
OSNABRÜCK
MÜNSTER
DORTMUND
ESSEN
DÜSSELDORF
KÖLN
LEVERKUSEN
AACHEN
BONN
KOBLENZ
TRIER
FRANKFURT (Main)
WIESBADEN
MAINZ
OFFENBACH
MANNHEIM
HEIDELBERG
KARLSRUHE
STUTTGART
HEILBRONN
WÜRZBURG
NÜRNBERG
ERLANGEN
REGENSBURG
INGOLSTADT
KASSEL
ERFURT
JENA
LEIPZIG
HALLE
DRESDEN
CHEMNITZ
ZWICKAU
COTTBUS
SZCZECIN
ROSTOCK
GRONINGEN
ENSCHEDE
STRASBOURG
MULHOUSE
FREIBURG
BASEL
ZÜRICH
ULM
MÜNCHEN
PRAHA (PRAG)
PLZEN (PILSEN)
Binnenhäfen Umschlagsequipment:
Kran
Mobilkran
RoRo
RoRo und Kran
Mobilkran und Kran
Mobilkran und RoRo
Mobilkran, Kran und RoRo
Quelle/Ziel:
Quelle/Ziel
GÜG/Seehafen

ANLAGE

7. KARTOGRAPHISCHE DARSTELLUNG DER QUELLEN IN DEN ANRAINERLÄNDERN DER ELBE ZUM BEWEIS DER EXISTENTIELLEN BEDEUTUNG VON ELBE UND SAALE FÜR DIE INDUSTRIESTANDORTE

BUNDESFACHGRUPPE SCHWERTRANSPORTE UND KRANARBEITEN (BSK) e.V.

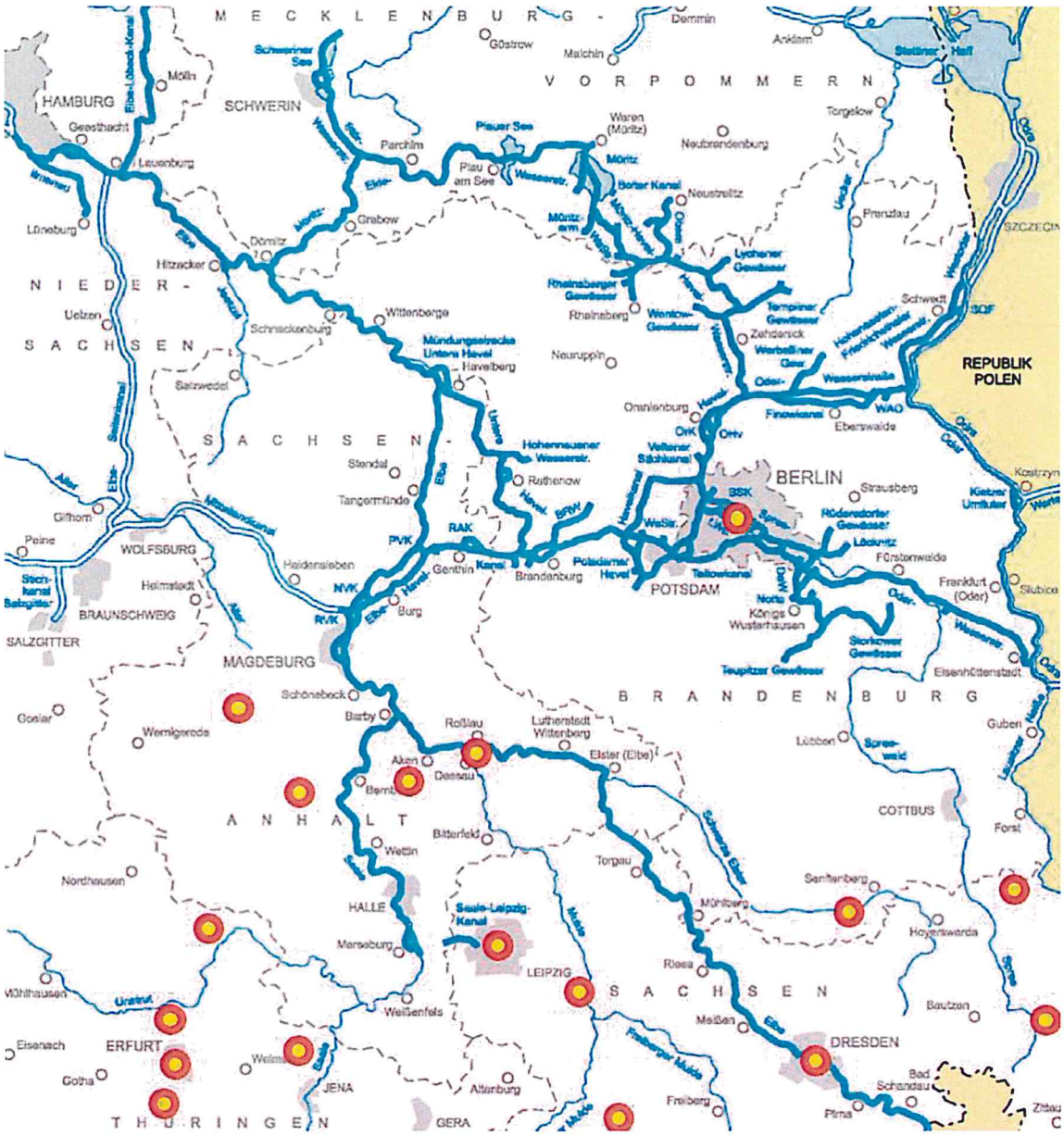
Haus des Straßenverkehrs
Breitenbachstraße 1
60487 Frankfurt/Main

Tel.: 069/7919-342
Fax.: 069/7919-327
BSK-Frankfurt@t-online.de

www.bsk-ffm.de - www.schwergut-deutschland.de - www.nix-ohne-uns.de

Kartographische Darstellung der Quellen in den Anrainerländer der Elbe zum Beweis des existentiellen Bedeutung von Elbe und Saale für diese Industriestandorte

15.10.2014



Kartenquelle: Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt -Außenstelle Ost-

TEXT:

Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau (VDMA) e. V.
Betriebswirtschaft

Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK) e. V.

HERAUSGEBER:

Bundesfachgruppe Schwertransporte
und Kranarbeiten (BSK) e. V.
Breitenbachstr. 1
60487 Frankfurt

ANSPRECHPARTNER:

Dipl.-Ing. Wolfgang Draaf, Geschäftsführer
Telefon +49 69 7919-341
E-Mail draaf-bsk@t-online.de

RAUM FÜR NOTIZEN

RAUM FÜR NOTIZEN