



Ohne multimodalen
Schwergutverkehr
kein Exportweltmeister

„Export bedeutet immer auch Transport“

Münchens Oberbürgermeister Ude anlässlich der Eröffnung der BAUMA



**NIX
OHNE
UNS!**



Exportweltmeister Deutschland braucht das Schwergutgewerbe



Großraum- und Schwertransporte, Fahrzeug- oder Raupenkrane, Schwergut-Equipment wie Hubgerüste, Pontons oder Spezialwaggons – Ohne die Dienstleistung des Schwergutgewerbes mit der vorgehaltenen hoch investiven Technik gäbe es keinen Export hochwertiger Industrieschwertüter.

Die Wirtschaftsleistung der Bundesrepublik Deutschland profitiert in der Hauptsache durch die Güter, welche insbesondere die mittelständische Industrie und einige wenige große Unternehmen am Industriestandort Deutschland produzieren und weltweit verkaufen. **Das Markenzeichen „Made in Germany“ hat dazu geführt, dass sich Deutschland über Jahre hinweg an der Spitze der Exportnationen halten konnte und immer noch kann. Aber: wie lange noch?**

Und: diese Wirtschaftsleistung kommt nur zustande, weil maßgebliche Transportleistungen durch das Schwergutgewerbe realisiert werden. Sei es über die Straße, über die Wasserstraße oder Schiene, oder aber in Kombination der verschiedenen Verkehrsträger, dem Multimodalen Transport. Die Herausforderung dabei: Aufwändige Genehmigungsverfahren, eine eingeschränkte Verkehrsinfrastruktur, schlechte Erreichbarkeit von Umschlagsplätzen zum Wasser und zur Schiene und unkoordinierter Informationsfluss legen den Transporten und Kranverbringungen immer wieder Steine in den Weg.

Für eine effizientere Durchführung von Großraum- und Schwertransporten. Unterstützen Sie uns: Die Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten.

Bedeutung der Schwergutindustrie



MARKENZEICHEN „MADE IN GERMANY“

Weltweit operierende deutsche Unternehmen, aber in der Hauptsache die mittelständischen Industrieunternehmen mit Standorten überall in der Bundesrepublik Deutschland, haben über Jahrzehnte das Ihre dazu geleistet, dass Waren und Güter weltweit hohes Ansehen genießen und somit das Markenzeichen „**Made in Germany**“ zu einem **Export-schlager haben aufsteigen lassen**. Eine Presse für die Automobilindustrie, die Tunnelbohrmaschine mit gigantischer Leistung, die Flaschenwaschmaschine mit extrem hohem Durchsatz, das Spiegelsystem für die Himmelsobservatorien in Chile, die Baumaschine höchster Güte, der Gärbehälter für die Getränkeindustrie oder die Schwerguttechnik für alle Verkehrsträger. Diese Industriegüter genießen auf dem Binnen- und Weltmarkt eine sehr hohe Nachfrage. Oder soll es ein ganzes Kraftwerk, ein ganzes Stahlwalzwerk sein, die bundesdeutsche Industrie exportiert auch diese gigantischen Projekte in alle Welt und trägt so zu einem sehr ansehnlichen Anteil am Bruttoinlandsprodukt bei und sichert gleichzeitig hunderttausende von Arbeitsplätzen.



HISTORISCH GEWACHSENE INDUSTRIESTANDORTE

Im Gegensatz zu den weltweit agierenden Unternehmen haben die mittelständischen Industrieunternehmen, welche die Masse der Güter herstellen, kaum eine Chance, schnell einmal den Standort zu wechseln, um Transportschwierigkeiten zu umgehen. Und Transportschwierigkeiten wachsen in einem beängstigenden stetigen Maß, was das Schwergutgewerbe in seiner täglichen Abwicklung von Projekten vor gravierende Schwierigkeiten stellt. Um die Transportnachfrage bei Schwergütern durch die Auftraggeberseite befriedigen zu können, fehlt es nicht an passender Technik, wohl aber an passenden Transportstrecken.

Ein erschreckendes Beispiel sei hier aufgezeigt:

- Transport eines Schwergutkollis mit einem Gewicht von 75 t und 3,75 m Breite
- Transportstrecke Kreis Siegen-Wittgenstein nach Hamburg-Hafen
- 2008: Transportstrecke 440 km, Transportzeit 1 Nacht
- 2009: Transportstrecke 460 km, Transportzeit 2 Nächte
- 2010: Transportstrecke 640 km, Transportzeit 3 Nächte
- Gründe: Baustellen und abgelastete Brückenbauwerke.

VERKEHRSVERLAGERUNG AUF ALTERNATIVE VERKEHRSTRÄGER

Sehr oft ist von der öffentlichen Hand wie von der politischen Seite die Rede davon, Großraum- und Schwertransporte auf andere Verkehrsträger zu verlagern. Hier spielen die Fragen rund um den „Sondernutzen an öffentlichem Verkehrsraum“ eine tragende Rolle, da doch der Straßenraum nur für normale Kraftfahrzeuge – Pkw und Lkw – geplant und gebaut ist. **Das Schwergutgewerbe verweigert** aufgrund der extrem ansteigenden Schwierigkeiten mit der Verkehrsinfrastruktur, für die es in der Regel nicht verantwortlich zu machen ist, **sich der Nutzung alternativer Verkehrsträger nicht**. Auch wenn letztendlich die verladende Wirtschaft die Entscheidung über die Verkehrsträgerwahl trifft, wird vermehrt versucht, die alternativen Verkehrsträger zu einer multimodalen Transportkette zusammen zu spannen. Was sich auf den ersten Blick als logisch und einfach darstellt, ist in der Praxis sehr häufig mit genau diesen Infrastrukturproblemen behaftet.

Problemstellungen

Die Anzahl der Großraum- und Schwertransporte, die im Multimodalen Schwergutverkehr abgewickelt werden, nimmt stetig zu, auch wenn sie aufgrund von Vor- und Nachlauf und dem eigentlichen Umschlag oft für die auftraggebende Industrie die teurere Variante darstellt. Sie sind aber oft der einzige Ausweg, um Schwergüter ans Ziel oder in den Export zu bekommen. Und jeder dieser Transporte benötigt in der Regel Einzelausnahmegenehmigungen nach § 70 StVZO sowie Erlaubnisse nach § 29 Abs. 3 StVO in Verbindung mit Ausnahmegenehmigungen nach § 46 Abs. 1 Nr. 5 StVO.

EINZELAUSNAHMEN NACH § 70 StVZO

Da die Bundesländer den §70 Abs. 2 StVZO **nicht richtig anwenden** – auch für große Fahrzeugkombinationen sind Dauerausnahmen nach erfolgter Anhörung der Betroffenen möglich – müssen die Transportunternehmen für Einzelausnahmen einen unnötigen Aufwand an Zeit und Geld investieren, was der Gesetzgeber so nicht vorgesehen hat.

ERLAUBNIS UND AUSNAHMEGENEHMIGUNGEN NACH StVO

Das Genehmigungsverfahren an sich ist ein äußerst komplizierter Vorgang mit einer Vielzahl von Beteiligten mit unterschiedlichem Ausbildungsstand, so dass eine Planbarkeit von Transportvorgängen erheblich eingeschränkt ist. Häufig sind Bescheide mit so genannten „Angstauflagen“ versehen, die zu unnötigen Schwierigkeiten und Kosten führen. Die Bescheide erweisen sich hinsichtlich ihrer Auflagen oft als unflexibel im Hinblick auf Fahrzeitbeschränkungen und Absicherungsaufgaben, welche die Disposition der zum Einsatz kommenden Fahrzeugeinheiten erschweren.

Im Hinblick auf die Erreichbarkeit von Umschlagsplätzen ist es oft unerlässlich, dass Straßenmöblierungen und Verkehrsschilder de- und wieder remontiert werden müssen. Hier fehlt es in den Bescheiden oft an klaren Aussagen, ob dies und unter welchen Voraussetzungen auch vom Bescheidinhaber selber vorgenommen werden darf. Eine positive und klare Anweisung hilft, die Flexibilität aufrecht zu erhalten.

VERKEHRSINFRASTRUKTUR

Vermehrte **Ablastungen** von Bauwerken auch und gerade im Zuge der Bundesautobahnen, und dies in immer kürzeren Abständen, machen die Streckenfindung im Zusammenhang mit größeren und schwereren Gütern immer schwieriger. Auf jeden Fall sind teilweise größere Umwege vorprogrammiert.

Damit ist die Erreichbarkeit von Umschlagsanlagen insbesondere an den Binnenwasserstraßen erheblich eingeschränkt, da es in der Fläche an geeigneten Häfen fehlt.

Durch **unkoordinierte** Baustelleneinrichtungen, welche die Belange des Großraum- und Schwertransportes in keiner Weise berücksichtigen, werden vorgenannte Schwierigkeiten noch einmal größer.

Auch die teilweise **schlechte, zeitliche Planung** und die nicht vorhersehbare (auch für Behörden) Baustelleneinrichtung erschweren die Ausgangslage, da dann neue Strecken gesucht und genehmigt werden müssen.

Abseits der Bundesautobahnen nimmt die Zahl der **Kreisverkehre** in erheblichem Maße zu, so dass sie als nahezu unüberwindbar (Schrammborde, Verkehrsinseln und Verkehrszeichen) anzusehen sind und damit ebenfalls die Belange von Großraum- und Schwertransporten nicht oder nur unvollständig berücksichtigen.

Gerade in der Zuwegung zu den Umschlagsstellen Wasserstraße und Schiene ein Umstand, der auf mangelnde Kenntnisse über die Existenz und die Bedeutung des Multimodalen Schwergutverkehrs zurück zu führen ist.



Unsere Lösungsansätze

Physikalisch bedingte Ablastungen von Bauwerken sind in der Regel nicht zu verhindern. Trotzdem bieten sich Lösungsansätze wie folgt an:



Quelle: BASF

VERKEHRSINFRASTRUKTUR

- Bessere Koordinierung der Baustellen, auch unter Berücksichtigung des Großraum- und Schwertransportes.
- Verbesserung und Beschleunigung des Informationsflusses zu den betroffenen Verkehrsbehörden über die Einrichtung von Baustellen und Angabe der effektiven – heißt tatsächlichen – Durchfahrtsbreiten.
- Planung und Bau von Kreisverkehren nach dem „Leitfaden der BSK e.V. über Ausgestaltung von Straßeneinrichtungen und -möblierungen“.
- Sicherstellung von Parkflächen auf TuR-Anlagen entlang der Bundesautobahnen; Räumung der Falschparker durch die zuständige Autobahnpolizei.
- Ausweisung von Schwerlasttrouten zu den vom Schwergewerbe genannten Umschlagsanlagen und -plätzen.

AUSNAHMEN NACH § 70 StVZO

Ausnutzen der vom Gesetzgeber definitiv vorgegebenen Erteilung von Dauerausnahmegenehmigung auch für die großen Fahrzeugkombinationen und damit Verzicht auf Einzelausnahmegenehmigungen.

ERLAUBNIS UND AUSNAHMEGENEHMIGUNG NACH StVO

- Wegfall der Fahrzeitbeschränkung an Wochenenden (§ 30 StVO bleibt unangetastet) zur Kompensation der erforderlichen Umwege.
- Innerhalb der Woche weitest gehende Flexibilisierung der Fahrzeiten zur Kompensation der erforderlichen Umwege.
- Vermehrter Einsatz von zivilen Absicherungsfahrzeugen anstelle der polizeilichen Absicherung.
- Zulassung der De- und Remonate von Straßeneinrichtungen durch den Genehmigungsinhaber selbst.
- Informationsfluss über die Verkehrsbehörden an die Baubehörden über Schwerlasttrouten zu den Umschlagplätzen zum Zwecke der Routensicherung.



FAZIT: Nimmt man die geschilderten Probleme ernst, so kann das Fazit nur lauten: Es bedarf dringend einer aktiveren Unterstützung seitens aller beteiligten Behörden, um den Produktionsstandort Deutschland auf Dauer zu sichern.

Ohne Transport kein Export. Ohne Export verliert die Wirtschaft der Bundesrepublik Deutschland an Bedeutung.

Effizientere Rahmenbedingungen für das Schwergutgewerbe

- Effektive Anwendung bestehender Gesetze
- Optimierte Koordination und weniger Planungsaufwand
- Weniger Behinderungen seitens der Verkehrsinfrastruktur

UNTERSTÜTZEN SIE UNS

Helfen Sie, die Bedingungen für Schwertransporte zu optimieren. Kran- und Transportunternehmen können sich an der Kampagne „NIX OHNE UNS“ beteiligen – kontaktieren Sie uns:

www.nix-ohne-uns.de



» **Unterstützen sie uns:** Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK) e.V., www.bsk-ffm.de

Der Ausschuss „Multimodaler Schwergutverkehr“ hat sich vor dem Hintergrund der ständig steigenden Infrastrukturschwierigkeiten und der Verbesserungsmöglichkeiten in der modalen Vernetzung der Verkehrsträger gebildet. Er wird von der BSK als mitgliederstärkster Fachverband aus dem Schwergutbereich koordiniert. Ein erfreulicher Mix an Teilnehmern hat sich für den Ausschuss zusammengefunden. Schwergutunternehmen sind dabei ebenso vertreten, wie Binnen- und Seehäfen, Reedereien, Eisenbahnverkehrs-Unternehmen (EVU) und die Verladeseite. Komplettiert wird er durch die Mitarbeit des Bundesverkehrsministeriums, dem Verband der Deutschen Maschinen- und Anlagenbauindustrie (VDMA) und dem Verband der Deutschen Verkehrsbetriebe (VDV).

Impressum:

Herausgeber Ausschuss „Multimodaler Schwergutverkehr“ der Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK) e.V.

Gestaltung www.simply-s.de

