



[Startseite](#) > [Menschen](#) > [Meine Passion](#) > „Wir zweifeln an der Dauerhaftigkeit“



**INTERVIEW MIT BSK-CHEF WOLFGANG DRAAF**

# „Wir zweifeln an der Dauerhaftigkeit“

BSK-Hauptgeschäftsführer Wolfgang Draaf setzt sich für ein deutschlandweites Positivnetz für Schwertransporte ein. (Foto: BSK/Peter-Paul Weiler)

Login

Deutsche Verkehrs-  
ZeitungVON LUTZ  
LauenrothIhr  
Feedback

Teilen Drucken

## ***U*ne Verbändeinitiative in Sachen Genehmigungsstau bei Schwertransporten gebildet - und sich massiv bei der Politik beschwert. Was hat der Vorstoß letztlich bewirkt?**

ANZEIGE

**Wolfgang Draaf:** Die Politik ist dadurch überhaupt erst mal nachhaltig auf die Problematik der Großraum- und Schwertransporte aufmerksam geworden - und nicht nur der Bund, sondern auch die Länder. Immerhin haben sich an der Initiative zunächst 27 und im zweiten Schritt über 30 Verbände beteiligt. Seitdem ist das Thema Großraum- und Schwertransporte in aller Munde.

***Und in der Praxis? Immerhin war damals von Genehmigungszeiten von bis zu acht Wochen die Rede. Hat sich das verbessert?***

Da hat sich in der Tat was getan. Gerade in den Bundesländern Bremen, Niedersachsen, Rheinland-Pfalz und Hessen, die uns die größten Sorgen bereitet haben, konnten die Genehmigungszeiten innerhalb von sechs bis neun Monaten wieder auf etwa zehn Tage reduziert werden. Zum einen wurde kurzfristig Personal in den zuständigen Genehmigungsbehörden aufgestockt, aber auch die rückläufige Nachfrage nach Genehmigungen im Windenergiebereich spielte in die Karten. Allerdings zweifeln wir momentan noch etwas an der Dauerhaftigkeit, so sind es beispielsweise in Hessen schon wieder vier Wochen.

***Sie nannten die vier Sorgenkinder - wie sieht es in den anderen Bundesländern aus?***

Da liegt eine Genehmigung in der in der Regel innerhalb von zwei bis drei Wochen vor.

***Gefordert hat die Verbändeinitiative aber eine Genehmigungszeit von durchschnittlich fünf Tagen - Wunsch oder bald Wirklichkeit?***

[Login](#) **Deutsche Verkehrs-  
Zeitung**

werden. Das würde bedeuten, dass das System Vemags nicht mehr nur als reine Kommunikationsplattform dient, sondern auch als interaktive Möglichkeit, Genehmigungsverfahren zumindest in dem kleineren Schwertransportbereich automatisch ablaufen zu lassen. Das System muss dazu ein routingfähiges Kartenmodul haben, über das der Antragsteller seine Route ablegt. Automatisch müsste das System dann die Routen abfragen und die relevanten Kriterien prüfen können, wie zum Beispiel die Statik von Bauwerken oder Durchfahrthöhen etcetera. Im Ergebnis würde das System dann eine Genehmigung vorschlagen, die dann von den Behörden nur noch scharfgestellt werden müsste. Sie hätte dann eher eine kontrollierende Aufsichtsfunktion - wobei ihr das System die Entscheidung selbst aber nicht abnimmt.

### ***Wie weit sind Sie denn auf dem Weg zu einem neuen Vemags?***

Es gibt eine neue Arbeitsgemeinschaft Vemags bei den Ländern. Dazu wurde ein Lenkungsgremium unter Führung der Stadt Hamburg eingerichtet, dem neben Nordrhein-Westfalen und Berlin auch der Bund angehört. Man hat also den dringenden Handlungsbedarf schon erkannt und ist auf dem Weg in die richtige Richtung.

### ***Weitere Vorschläge der Verbändeinitiative für ein optimiertes und flexibleres Genehmigungsverfahren sind die Einführung von Toleranzen bei den Achsabständen und von speziellen Korridoren. Wie wurden diese aufgenommen?***

Hinsichtlich möglicher Toleranzen bei Achsabständen hat die Landesverkehrsministerkonferenz einen

ertüchtigtes Autobahnnetz für Schwertransporte bekommen - da sprechen wir aber über einen Zeitkorridor bis 2035. Dabei soll es sich dann um ein Netz von Autobahnen von Nord nach Süd und von Ost nach West handeln, das für den Schwertransport ertüchtigt und geeignet ist - quasi ein Positivnetz für Schwertransporte. Das sind die Makrokorridore, die wir langfristig brauchen. Diese müssen dann von sogenannten Mikrokorridoren ergänzt werden, also die Zu- und Abfahrtswege zu diesen Makrokorridoren von den Quellen und Zielen oder aber der intermodalen Umschlaganlagen.

### ***Wem hilft dieses Netz aus Makro- und Mikrokorridoren?***

Das vereinfacht die Streckenplanung für den Antragsteller. Er weiß schon im Vorfeld, dass diese Strecken generell für die Aufnahme von Schwer- und Großraumtransporten geeignet sind und für welche Schwertransportgröße er auch höchstwahrscheinlich eine Genehmigung bekommt. Zwar können temporäre Einschränkungen und Hindernisse immer möglich sein, aber auf diesen Strecken sind keine maroden Brücken oder enge, unpassierbare Kreisverkehre. Auch bei Infrastrukturmaßnahmen kann das helfen. Bei Baustelleneinrichtungen kann das gleich berücksichtigt werden oder es ist gleich erkennbar, dass auf Mikrokorridorstrecken für Überhöhen nicht so ohne weiteres eine Fußgängerbrücke gebaut werden kann.

### ***Wird es weitere Schritte der Verbändeinitiative geben?***

Mitte November werden wir in Hessen auf einer Veranstaltung unter Einbindung des Bundesverkehrsministeriums und dem Land Hessen eine Zwischenbilanz ziehen. Sollten wir

[Login](#) 

**Deutsche Verkehrs-  
Zeitung**

...dann die nächsten Schritte ableiten. Wir wissen, dass Großraum- und Schwertransporte nicht sonderlich beliebt sind, aber man sollte die Bedeutung für die Wirtschaft nicht unterschätzen.

## Wolfgang Draaf

Der 62-jährige Wolfgang Draaf ist das Gesicht der deutschen Schwertransportbranche. Der Bauingenieur ist Hauptgeschäftsführer der Bundesfachgruppe Schwertransport und Kranarbeiten (BSK), für die er seit 1984 tätig ist.

[◀ Menschen](#)

### Interview

von Lutz Lauenroth

[Ihr Feedback](#)

[Teilen](#)

[Drucken](#)

## Kommentare

Neuen Kommentar schreiben

**Name: \***

**E-Mail: \***

Login



Deutsche Verkehrs-  
Zeitung

Mein Kommentar darf redaktionell veröffentlicht werden.

Ich bestätige, die [Datenschutzhinweise](#) zur Kenntnis genommen zu haben. \*

**Absenden**

## Kontakt

Sie haben Fragen oder Anregungen? Rufen Sie uns an oder schreiben Sie uns:

Tel: +49 40 23714-01

Fax: +49 40 23714-244

Mail:

info(at)dvvmedia.com

## Informationen

### Abonnement

DVZ Abonnement  
DVZ-Brief Abonnement  
THB Abonnement

Werbung

Impressum  
Kundenservice

AGB

Datenschutz

### Rubriken

Land  
See  
Luft  
Logistik  
Politik  
Menschen  
Mehr

### Themen

### Die Zeitung

#### Veranstaltungen

#### Karriere

Jobs  
Stellenangebote  
Stellengesuche

### Service

Kontakt  
DVZ Der Tag  
Anmeldung

[Login](#) 

**Deutsche Verkehrs-  
Zeitung**

DVV Media  
Group GmbH  
Heidenkampsweg  
73-79  
D-20097  
Hamburg

Logins  
Digitalisierung  
Human  
Resources  
Alternative  
Antriebe

[DVZ ist eine Marke der DVV Media Group GmbH](#)