

Schwertransporte: Eine Nacht mit der Eskorte

Die besonderen Tücken einer Konvoi-Fahrt / XXL-Windkrafttürme auf dem Weg nach Brandenburg Von Matthias Fricke

Montags bis donnerstags herrscht in Sachsen-Anhalt rege Betriebsamkeit auf den Straßen. Pro Nacht müssen Dutzende Schwertransporte von der Polizei begleitet werden. Dabei würden die Beamten lieber heute als morgen darauf verzichten. Doch die Bürokratie bremst dies aus.

Magdeburg • Es ist bereits 22.30 Uhr und die 640-PS-Maschine von Olaf Kern tuckert immer noch im Leerlauf. Der 47-jährige Dahlenwarsleber wartet mit seinem etwa 45 Meter langen Tieflader, um endlich von der Polizei aus dem Magdeburger Stadtteil Hopfengarten zur Autobahn geleitet zu werden. Doch noch ist es nicht so weit. Andere Riesenlasten haben zunächst Vorrang.

„Wir teilen uns hier meist einen Funkstreifenwagen, damit müssen wir leben“, sagt Koordinator Jens Stegen. Er managt die 20 bis 25 Großraum- und Schwertransporte pro Nacht, die allein aus Magdeburg montags bis donnerstags starten. Manchmal fahren sie auch nur von einem Zuliefererbetrieb am Stadtrand im Süden zum Hauptwerk des Windkraftanlagenherstellers Enercon im Norden der Stadt.

Es sind Polizisten wie Sebastian Ludwig und Ingo Ellmann, die solche Schwertransporte, die vom Landesverwaltungsamt als „begleitpflichtig“ eingestuft werden, mit Blaulicht vorneweg begleiten.

Die beiden Beamten kontrollieren zunächst die Papiere und Ladungssicherung. Erst wenn alles in Ordnung ist, darf sich der Konvoi in Bewegung setzen. „Wir haben dafür aber schon alles vorbereitet, damit es schnell losgehen kann“, sagt Stegen den Polizisten. Die Einhaltung des Zeitplans ist wichtig, denn irgendwo in Sachsen-Anhalt warten schon wieder andere Polizisten, die den Transport übernehmen sollen.

Gegen 23 Uhr ist auch der Schwertransport von Olaf Kern an der Reihe. Sein Tieflader hat ein Turmteil für eine Windkraftanlage in Glöviz (Brandenburg) geladen. Wegen

„Das Problem ist, dass nur acht Stunden zur Verfügung stehen, dann muss der Transport am Ziel sein.“

Wolfgang Draaf, Bundesfachgruppe für Schwertransporte

der Überlänge ist eine Polizeibegleitung auf der Landstraße erforderlich. So begleiten die Beamten den Tross und lotsen ihn mit Blaulicht zunächst zur Autobahn 14. Bis zur A2 und dem Abzweig zur Bundesstraße 189 darf der Konvoi ohne Polizeirollen. Ganz hinten sichert dann nur ein sogenanntes BF-3-Fahrzeug mit gelbem Blinklicht und leuchtenden Überholverbotszeichen den langen Transport ab.

Auf der ehemaligen Bundesstraße 71 am Magdeburger Flugplatz kommen dem Konvoi Autos entgegen. Sie fahren angesichts des mit Blaulicht geführten Trosses an den rechten Fahrbahnrand, halten und warten mit Standlicht, damit die Schwerlasten nicht geblendet werden. „Es gibt doch noch Autofahrer, die es verstanden haben“, meint Stegen zufrieden. Er arbeitet sehr gern mit der Polizei. Doch die will angesichts der Personalnot und weiter



Mit dem Turmteil soll der 45 Meter lange Transport nach Brandenburg aufbrechen. Der Fahrer Olaf Kern trifft die letzten Vorbereitungen.

Fotos (2): Matthias Fricke

Die Geleitfahrten

Begleitungen auf Landstraßen:

Alle Transporte, die höher als vier Meter, breiter als 3,50 Meter oder länger als 29 Meter sind, müssen in der Regel begleitet werden. Nach der Veränderung der Verwaltungsvorschrift für die Genehmigungsverfahren ist eine Begleitung aber nicht zwangsläufig durch Polizeibeamte erforderlich. Dies können auch extra geschulte „Verwaltungshelfer“

mit spezieller Technik erledigen.

Autobahnen: Schwertransporte müssen hier je nach Spurenhöhe erst ab einer Breite von 5,50 Metern begleitet werden.

Genehmigungen: Diese müssen mindestens zwei Wochen vorher beim Landesverwaltungsamt beantragt werden. Die Straßenverkehrsbehörden werden dazu

angehört, Fahrtstrecken und Termine festgelegt.

Fahrtzeiten: In der Regel erfolgen in Sachsen-Anhalt die Transporte montags bis donnerstags zwischen 22 und 6 Uhr.

Firmen: Die meisten begleiteten Transporte erfolgen im Norden des Landes für Hersteller von Windkraftanlagen.



Schwerlasttransporte in Sachsen-Anhalt

	2013	2014	2015	2016	2017
Schwerlasttransporte	7637	8814	7983	10 078	9443
Einsatzstunden					
PD Nord	12 008	13 909	10 580	12 800	12 576*
PD Süd	3615	2930	2619	4520	5042*
PD Ost	5904	7100	5438	6720	4968*
Finanzieller Verwaltungsaufwand in Euro	304 604	332 732	357 505	487 272	408 389*
Finanzieller Aufwand für Polizeibegleitung in Euro	1 433 133	1 526 421	1 692 550	1 976 800	1 993 850*
Gesamtausgaben	1 737 737	1 859 153	2 050 055	2 464 072	2 402 239*
Gebühreneinnahmen im Genehmigungsverfahren in Euro	3 174 976	3 806 636	2 766 204	2 245 746	2 601 429*
Gebühreneinnahmen Polizeibegleitung in Euro	634 975	649 736	1 370 960	2 037 152	1 342 098*
Gesamteinnahmen in Euro	3 809 951	4 456 372	4 136 894	4 282 871	3 943 527*

* Bis 30. November 2017

Grafik: ProMedia Barleben GmbH, Foto: dpa

wachsender Aufgaben schon seit Jahren die Begleitung von Schwertransporten an Privatfirmen abgeben.

Die Politik macht es sich dabei schwer. Um dennoch solche Transporte mit Überlänge oder -breite ohne Eskorte auf einigen Strecken zu ermöglichen, trat am 30. Mai eine neue Verordnung in Kraft, die den Einsatz von „Verwaltungshelfern“ ermöglicht. Diese könnten vorbestimmte Aufgaben erfüllen, aber nur nach streng geregelten Vorgaben durch die Genehmigungsbehörden.

Die Umsetzung ist Ländersache. Nach Angaben von Wolfgang Draaf, Hauptgeschäftsführer der Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten e.V., ist die Regelung in Sachsen-Anhalt noch nicht umgesetzt. „Fast alle anderen Bundesländer haben inzwischen sogenannte Verwaltungshelfer eingeführt und verbesserte BF-4-Fahrzeuge, die auf festgelegten und wiederkehrenden Strecken eingesetzt werden können“, erklärt er. Eine Polizeibegleitung ist dort nicht mehr notwendig. Der Nachteil, und deshalb ist die

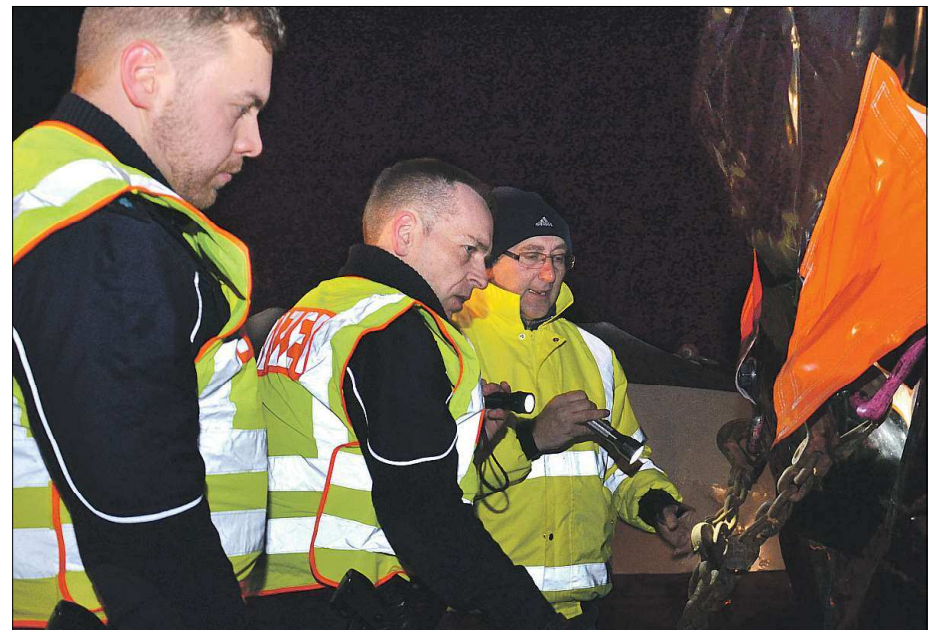
Verordnung umstritten, ist der hohe bürokratische Aufwand: In einem sogenannten Routebuch (Routenbuch) müssen die Genehmigungsbehörden für die Transportfirmen und „Verwaltungshelfer“ eine Aneinanderreihung von Anordnungen festlegen.

Der Vorteil zeigt sich erst auf der Strecke, weil die Transporte zum Beispiel nicht mehr länger an den Übergabeorten auf die Polizei warten müssen. Denn: Wenn Reviergrenzen (meist Landkreise) überschritten werden, muss der Transport

in allen Ländern übernommen werden. Draaf: „Das Problem ist aber, dass oft nur acht Stunden zur Verfügung stehen, dann muss der Transport am Ziel sein.“ Und manchmal musste die Polizei auch schon absagen, weil andere Einsätze zunächst wichtiger waren.

Die Variante hat neben der starren Streckenführung ohne Polizeibegleitung noch eine wesentliche Anforderung: Die Absicherung muss mit den erweiterten neuen BF-4-Fahrzeugen erfolgen. Sie gelten als Flaggschiff der Begleitbranche. Auf den Transportern ist eine „Wechselverkehrszeichen-Anlage“ angebracht, die bis zu elf Hinweis-Zeichen 360 Grad drehbar anzeigen kann. Damit kann auch der entgegenkommende Verkehr gewarnt werden. Zum Vergleich: Die alten BF-3-Fahrzeuge haben nur drei Schilder, nur nach hinten ausgerichtet.

Für Speditionen sei die Anschaffung der neuen Fahrzeuggeneration nicht billig. „Das wird sich aber einspielen“, meint Draaf. Die Nachfrage zeige außerdem, dass der Bedarf durchaus in den Bundesländern vorhanden ist. Zurzeit betrage die Lieferzeit für solch neue Begleitfahrzeuge an die sechs Monate“, so Draaf. Er plädiert vor allem für ein einheitliches



Polizeimeister Sebastian Ludwig und Polizeioberkommissar Ingo Ellmann kontrollieren hier die Ladungssicherung des Schwertransportes, bevor die Begleitung startet.

durch ein neues Polizei-Team übernommen werden. Draaf: „Das Problem ist aber, dass oft nur acht Stunden zur Verfügung stehen, dann muss der Transport am Ziel sein.“ Und manchmal musste die Polizei auch schon absagen, weil andere Einsätze zunächst wichtiger waren.

Die Variante hat neben der starren Streckenführung ohne Polizeibegleitung noch eine wesentliche Anforderung: Die Absicherung muss mit den erweiterten neuen BF-4-Fahrzeugen erfolgen. Sie gelten als Flaggschiff der Begleitbranche. Auf den Transportern ist eine „Wechselverkehrszeichen-Anlage“ angebracht, die bis zu elf Hinweis-Zeichen 360 Grad drehbar anzeigen kann. Damit kann auch der entgegenkommende Verkehr gewarnt werden. Zum Vergleich: Die alten BF-3-Fahrzeuge haben nur drei Schilder, nur nach hinten ausgerichtet.

Für Speditionen sei die Anschaffung der neuen Fahrzeuggeneration nicht billig. „Das wird sich aber einspielen“, meint Draaf. Die Nachfrage zeige außerdem, dass der Bedarf durchaus in den Bundesländern vorhanden ist. Zurzeit betrage die Lieferzeit für solch neue Begleitfahrzeuge an die sechs Monate“, so Draaf. Er plädiert vor allem für ein einheitliches

Vorgehen in allen Ländern. Doch davon sei man noch weit entfernt.

Sachsen-Anhalt setzt zum Beispiel als Übergangslösung

„Ich werde als Vorsitzender der Innenministerkonferenz das Thema bei der Frühjahrstagung aufrufen.“

Holger Stahlknecht (CDU)

auf den stärkeren Einsatz von Wachpolizisten und favorisiert die geplante Variante sogenannter „Belieherer“, statt der Verwaltungshelfer. „Belieherer“ ist ein bürokratischer Fachausdruck für nicht verarbeitete Privatpersonen, denen hoheitliche Aufgaben übertragen werden. Das ist zum Beispiel beim TÜV oder der DEKRA der Fall.

Diese „Belieherer“ haben dann auch weit mehr Kompetenzen als die „Verwaltungshelfer“. Die gesetzlichen Grundlagen müssen dafür auf Bundesebene aber noch geschaffen werden. Bis es so weit ist, verzichte das Land auf „Verwaltungshelfer“ und den damit verbundenen Aufwand, teilt das Landesverwaltungsamt mit. Die Helfer könnten ohnehin „nur auf we-

nigen festgelegten und geeigneten Strecken“ eingesetzt werden. Wo es verantwortbar sei, würden zudem Transporte mit BF3-Absicherung auch schon ohne Polizeibegleitung fahren. Als Beispiel führt eine Sprecherin der Strecke vom Enercon-Werk in Rothensee zur Autobahn-Auffahrt A2 an. Dort verlassen schon jetzt zwischen 20 bis 40 Transporte pro Nacht das Werk ohne Polizeibegleitung.

Auch Innenminister Holger Stahlknecht (CDU) verspricht sich von den „Belieheren“ mehr Entlastung: „Ich werde deshalb als Vorsitzender der Innenministerkonferenz das Thema bei der Frühjahrstagung aufrufen, auch um die Abstimmungsprozesse zu beschleunigen.“ Die Entscheidung liege am Ende aber bei den Verkehrsressorts.

Schwertransportfahrer Kern hilft das vorerst wenig. Denn das Wetter macht dem Turmtransport einen Strich durch die Rechnung. Wegen Glätte auf der B189 darf er nicht weiter. Koordinator Stegen findet aber eine Lösung. Mit Hilfe der Autobahnpolizei rollt er auf das Hafengebiet, um auf eine freie Strecke zu warten. Auch das gehört zu seinem Alltag.

Video zum Beitrag unter www.volksstimme.de/schwertransport18