

Marode Infrastruktur erschwert zunehmend Schwertransporte

Deutsche Anlagenbauer sehen Standortnachteile / BSK unterstützt Schwerlastrouten

Von Sebastian Bollig

Für die deutsche Industrie wird der Zustand der Verkehrswege zunehmend zum Existenzproblem. Gerade der deutsche Maschinen- und Anlagenbau ist auf den Transport der produzierten Güter zu den Seehäfen oder direkt zum Kunden angewiesen.

Wir können nicht mehr sicher die Strecken für Schwertransporte planen“, warnt Burkhard Dahmen, Vorstandchef von SMS Siemag. „Die Probleme der Infrastruktur sind für uns eine Standortfrage“, berichtete der Manager auf der Jahresversammlung der Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK) Ende Oktober in Bonn.

200 Schwertransporte im Jahr

Der Walzwerk- und Hüttenexperte SMS Siemag bringt pro Jahr rund 200 Schwertransporte mit mehr als 120 t Gewicht auf den Weg. Bis 2008 war der Transport vom Produktionsstandort im Siegerland bis zum Hamburger Hafen meist unproblematisch. In den vergangenen Jahren führte der zunehmend schlechter werdende Zustand der Autobahnbrücken auf der A45 und der A4 zu immer mehr Umwegen und Schwierigkeiten. Die Großanlagen konnten zuletzt nur noch intermodal über die nordrhein-westfälischen Binnenhäfen exportiert werden, meist nach Köln oder Dortmund. Doch seit Sommer 2013 ist nicht einmal mehr dieser Transportweg möglich. „Wir haben seit wenigen Wochen keine Autobahnverbindung mehr zu den Binnenhäfen“, fasst Dahmen die dramatische Entwicklung zusammen.

Die Transporte müssen sich nun über Landstraßen quälen. Seit 2008 sind laut Dahmen bei SMS Siemag die durchschnittlichen Transportkosten um den Faktor 4 bis 5 gestiegen, die Transportdauer hat sich sogar verneunfacht. Für das Unternehmen wird der Zustand der Straßen und Brücken in Deutschland deshalb zum Existenzproblem. Im Wettbewerb mit den Konkurrenten aus Fernost gerät SMS Siemag zunehmend



unter Druck. „Wir brauchen belastbare Strecken zu den Binnen- und Nordseehäfen“, fordert Dahmen von der Politik. Nordrhein-Westfalens Verkehrsminister Michael Groschek (SPD) habe das Gespräch gesucht und Unterstützung versprochen, doch konkrete Besserung sei erst in zehn Jahren in Sicht. „Es müssen immer mehr Schwertransporte im nachgeordneten Verkehrsnetz stattfinden, da die Autobahnbrücken ausfallen“, bestätigt Jörg Reißing vom nordrhein-westfälischen Verkehrsministerium. Der Beamte sieht die Ursache für das Infrastrukturproblem im zunehmenden LKW-Verkehr und in der Konstruktionsweise vieler Brücken. „In den 60er und 70er Jahren wurde sehr materialschonend gebaut, das bereitet uns heute Probleme“, sagt Reißing. Gerade die Anlagenbauer aus der Region Siegen-Wittgenstein seien betroffen. „Die A45 ist für Schwertransporte komplett ausgefallen.“ Das Land habe deshalb mit den betroffenen Unternehmen

und Verbänden eine Projektgruppe gestartet, die nach Lösungen sucht.

Negativbeispiel Rader Hochbrücke

„Die heute noch befahrbaren Autobahnen müssen für unsere Transporte frei bleiben“, fordert BSK-Geschäftsführer Wolfgang Draaf (siehe „Nachgefragt“). Doch er fürchtet auch in Nordrhein-Westfalen noch weitere „Überraschungen“. Allein dort müssen mehr als 800 Brücken in den kommenden zehn Jahren überprüft und neu berechnet werden. „Wir haben bei der Rader Hochbrücke in Schleswig-Holstein gesehen, wie eine wichtige Strecke über Nacht unpassierbar wurde“, warnt Draaf. Deshalb begrüßt er die Priorität von Erhalt vor Neubau. „Die Probleme der Infrastruktur machen ein Umdenken bei den Schwertransporten erforderlich“, betont Draaf. Insbesondere der Abstimmungsbedarf auch über Ländergrenzen hinweg nehme zu, deshalb sieht er in der Projektgruppe in Nordrhein-West-

Schwertransporte müssen immer öfter auf Landstraßen ausweichen, da Autobahnen nicht mehr passierbar sind.

Foto: dpa

