



■ **Münchner Erklärung**

Gute Reise, Schwertransport!



Bild: Rhenus-Midgard, Nordenham

Wenn einer eine Reise tut, kann er was erzählen, sagt der Volksmund. Wenn die oft Hunderte Tonnen schweren Turbinen der Firma Siemens auf Reisen gehen, könnten sie in der Tat viel erzählen: Schau-derhafte Geschichten von gesperrten Brücken, verstopften Straßen, engen Hafenzufahrten und Kreis-verhalten, die ihnen das Leben schwer machen. Dabei könnte es viel einfacher sein – Bund, Länder und Kommunen müssten nur noch besser mit den betroffenen Verladern, Spediteuren und Infrastrukturanbietern zusammenarbeiten. Dafür will ein Zusammenschluss aus Interessensvertretungen mit einer gemeinsamen Erklärung sorgen.

Deutschland ist einer der wichtigsten Produktionsstandorte für den Maschinen- und Anlagenbau. Zu einem großen Teil werden die Anlagen für den Export gefertigt. Das heißt: Große Anlagenmodule, Pressen, Transformatoren oder Baumaschinen müssen von Deutschland aus in alle Welt transportiert werden. Das geht per Schiff über die Seehäfen und – vorgelagert – am besten über die Binnenhäfen. Der Transport über die Wasserstraße ist ökologisch sinnvoll, ökonomisch vernünftig und meist auch noch schneller als über den Landweg. Doch bevor ein Schwertransport vom Binnenhafen ablegen kann, müssen die tonnenschweren, riesigen Güter von

der Produktionsstätte dorthin gelangen. Schon bei der Straßenzufahrt aber fangen die Probleme an.

Auf dem Weg von der Produktion zum Hafenumschlag werden Schwertransporten einige Steine in den Weg gelegt. Wolfgang M. Draaf, Geschäftsführendes Vorstandsmitglied der Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK), kennt die typischen Probleme: „Wir haben einen gewaltigen Investitionsstau in Deutschland. Nahezu wöchentlich wird eine Brücke für den Schwerlastverkehr gesperrt, weil sie nicht mehr sicher genug und kein Geld vorhanden ist, sie zu sanieren.“

Das Sperren von Brücken für den Schwerlastverkehr, vom Gesetzgeber beschönigend als Ablasten bezeichnet, sorgt dafür, dass Schwertransporte große Umwege in Kauf nehmen müssen.

Andere Hindernisse sind nicht auf fehlende Investitionsfreude zurückzuführen, sondern auf das fehlende Augenmerk der öffentlichen Hand auf die Bedürfnisse von Industrie und Speditionen. Zum Beispiel der Bau von Brücken, die zu niedrig sind, als dass Schwertransporter sie unterfahren könnten. Oder der Bau von Kreisverkehren, die sich in vielen Kommunen zunehmender Belieb-



heit erfreuen. „Sicher sieht es hübscher aus, wenn in der Mitte eines Kreisverkehrs eine Statue aufgestellt wird“, gibt Christian Betchen, Projektmanager beim ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC), zu. „Aber für große Schwertransporte wird das zu einem unüberwindbaren Problem. Sie können aufgrund ihrer Dimensionen nicht regulär in den Kreisverkehr einfahren. Das ist nicht so schlimm, solange sich der Kreisverkehr überfahren lässt. Ist die Mitte allerdings blockiert, haben die Fahrer verloren.“

Christian Betchen gehört dem Ausschuss Binnen-, Fähr- und Seeschifffahrt der Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK) an. Dort sind neben dem SPC, das er dort vertritt, viele weitere Beteiligte im Bereich der Schwertransporte vertreten: Binnenhäfen, Speditionen, Reedereien, das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Vertreter der Industrie wie Siemens Power Generation oder die Linde AG und der Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau e.V.

Mit einem gemeinsamen Statement, der Münchner Erklärung, wollen die Akteure ihren Forderungen Nachdruck und öffentliche Wirkung verleihen: „Wir brauchen mehr Investitionen in Straßen und Brücken und mehr Rücksichtnahme auf unsere Interessen bei der Planung der Zufahrtswege zu den Häfen,“ betont Draaf. Heißt im Klartext: Brücken, die für den Schwerlastverkehr befahrbar sind, ausreichend breite Straßen, keine künstlichen Hindernisse. Adressaten dieses Forderungskatalogs sind in erster Linie Länder und Kommunen. Die Forderungen der Verbände richten sich durchaus nicht nur an die



Bild: STUJE VerkehrsgmbH, Bremen

Politik. Auch an die Häfen haben die Unterzeichner ganz spezielle Wünsche: So stehen noch längst nicht an allen Binnenhäfen ausreichende Kapazitäten für die Lagerung und den Umschlag von Schwerlasten bereit.

Schwer engagiert

Doch die Beteiligten fordern nicht nur, sie werden auch selbst aktiv. In ehrenamtlichem Engagement entwickelten sie etwa ein eigenes Konzept für die Weiterbildung von Binnenschiffern: Auch für die Schiffsführer ist ein Schwerlasttransport eine Herausforderung, auf die sie vorbereitet sein müssen. So hat der Ausschuss Empfehlungen zusammengetragen, wie die Ausbildung der Binnenschiffer praxisnah und zukunftsorientiert verbessert werden kann – zum Beispiel bei der Beladung oder bei der Organisation von internationalen Schwertransporten. „Die Mitglieder des Fachausschusses wollen selbst dazu beitragen, dass der Schwertransport per Schiff zum Regelfall wird“, erklärt Heinz Rößler, Inhaber der Spedition Kübler GmbH. „Wir alle leisten dazu

neben unserem eigentlichen Tagesgeschäft einen Beitrag, etwa in Form der Ausbildungsempfehlungen oder durch Investitionen in fortschrittliche Technik. Doch wir brauchen auch die richtigen Rahmenbedingungen von außen, und für die muss vor allem die Politik sorgen.“

Mit der Münchner Erklärung, die auf der transport logistic veröffentlicht wird, formulieren die Mitglieder des Ausschusses nun ihr gemeinsames Anliegen auch offiziell. Wolfgang M. Draaf hofft, dass die Erklärung auf ein deutliches Echo stößt: „Jetzt sind Bund, Länder und Kommunen am Zug. Schließlich geht es um nicht weniger als um unseren Ruf als Exportweltmeister!“

Die Münchner Erklärung kann bei Interesse ab dem 18. Mai beim BSK und SPC angefordert werden.

Kontakt:

betchen@shortseashipping.de