

„Man benötigt die dreifache Zeit“

18.12.2015

In der Branche heißt es, dass Bremen von Projektlogistikern eher gemieden wurde beziehungsweise ein schwieriges Terrain war, weil notwendige Transportgenehmigungen wesentlich länger auf sich warten ließen als in vielen anderen Bundesländern.



Anlagen für Windenergie sind sehr transportintensiv – ein Grund, weshalb es zu Wartezeiten bei Transportgenehmigungen kommt. (frei (BSK))

Wolfgang Draaf: Das war in der Tat so, aber das hat sich zum Glück radikal verändert, was unter anderem ein Verdienst des Wirtschaftsensors ist. Denn im Wirtschaftsressort wurde erkannt, dass dieses langsame Genehmigungsverfahren vor allem auch den Häfen schadet. Die Situation war nämlich so, dass jeder Transportunternehmer, jeder Projektspediteur gesagt hat: Bremen – kommt für mich nicht infrage. Dann hatte sich auch noch die Bremer Lagerhausgesellschaft eingeschaltet, und so wurde vom Wirtschaftsminister vor drei Jahren ein Runder Tisch mit Behörden- und

Wirtschaftsvertretern sowie der Bundesfachgruppe Schwertransporte eingerichtet, der nach zähem Verlauf Ergebnisse gebracht hat, von denen wir vor fünf Jahren noch geträumt hätten.

Haben Sie Beispiele dafür, was sich in Bremen inzwischen für Projektlogistiker in Sachen Schwertransporte positiv verändert hat?

Wir haben früher für die kurze Strecke A27 nie das Wochenendfahrverbot aufgehoben bekommen – da durfte nur bis Freitagmittag und dann erst wieder ab Montagmorgen gefahren werden. Dann haben wir angefangen aufzubooren, und mittlerweile geben bis auf fünf Bundesländer – wie wir sagen – die fünfte Nacht, also von Freitag auf Samstag beziehungsweise Sonntag auf Montag, frei. Bremen hat das auch gemacht. Und in Bremen wurde trotz Haushaltslage das Personal, das für die Erteilung von Genehmigungen zuständig ist, mit Vollzeitkräften aufgestockt. Auch die Kontrollen der Polizei haben sich geändert. Es wird nicht mehr jedes Fahrzeug automatisch kontrolliert, was immer mindestens eine Stunde in Anspruch genommen hat, sondern nur noch dann, wenn nach Inaugenscheinahme Fehler zu erkennen sind.



Wolfgang Draaf, Geschäftsführer Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten) (frei (BSK))

Hat dieser Runde Tisch Vorbildcharakter für andere Bundesländer?

Wir hatten damit in Nordrhein-Westfalen angefangen, das dann in Bremen erfolgreich fortgesetzt, und inzwischen gibt es diese Runden eigentlich in vielen Bundesländern. Es zeigt sich, dass viele Probleme gelöst werden können, weil gemeinsam Kompromisse gefunden werden.

Wird in diesen Runden auch über die schlechten Zustände von Straßen und Brücken gesprochen?

Das Thema wegbröckelnde Infrastruktur ist bundesweit ein Thema von hoher Bedeutung. Nur ein Beispiel, das die Situation deutlich macht: Beim Transport eines Maschinenhauses aus dem Siegerland nach Bremen in den Hafen musste der Lkw 960 Kilometer fahren – dabei ist die Distanz für einen Lkw eigentlich nur 340 Kilometer.

Um wie viel wird ein solcher Transport durch diese Umwege teurer?

Man benötigt in diesem Beispiel die dreifache Zeit und daraus ergeben sich auch dreifache Tagessätze.

Umwege fahren wegen maroder Brücken ist aber ein bundesweites Problem.

Wir reden mittlerweile davon, dass wir für die größeren Transporte – das heißt 80 Tonnen Stückgewicht und somit ein Gesamtgewicht von 155 Tonnen – die westlichen Ostseehäfen nicht mehr erreichen. Wir kommen nach Bremerhaven in dieser Gewichtsklasse so gerade eben noch hin. Das ist aber eine Frage der Zeit, bis das nicht mehr geht – zwei Bauwerke auf der A27 sind in Niedersachsen bereits kritisch. Insgesamt kann man davon ausgehen, dass jeder Schwertransport durch die marode Infrastruktur im Durchschnitt etwa das Doppelte an Zeit benötigt.

Die Problematik ist allgemein bekannt – woran hakt es, dass keine Lösungen gefunden werden?

Anfangs lag es am fehlenden Geld. Mittlerweile hat auch das Bundesverkehrsministerium erkannt, dass es da ein riesengroßes Problem gibt. Aber das liegt vor allem daran, dass zwei Fälle hochgekommen sind, weil diese maroden Bauwerke den Verkehr insgesamt massiv beeinträchtigen – die Rader Hochbrücke über den Nord-Ostsee-Kanal mit der Beschränkung auf 3,5 Tonnen und das Gleiche bei der Rheinbrücke bei Leverkusen. Eine Folge: Es soll mehr Geld in die Ertüchtigung solcher Infrastruktur-Bauwerke gesteckt werden, pro Bundesland könnten das 200 bis 400 Millionen Euro sein.

Sind mit diesen Millionen-Geldern des Bundes alle gravierenden Infrastruktur-Probleme gelöst?

Theoretisch ein Großteil – aber nicht kurzfristig. Denn in der Regel zieht ein Neubau ein langwieriges Planfeststellungsverfahren nach sich, weil vernünftigerweise die Infrastrukturmaßnahme mehr Spuren als bisher bekommen soll. Das kann fünf Jahre dauern, und mit Vor- und Nachplanung ist man schnell bei sieben oder acht Jahren.

Wäre es sinnvoll, solche Verfahren zu beschleunigen?

Aus unserer Sicht natürlich. Aber es gibt noch ein anderes Problem, das zwangsläufig zu noch mehr zeitlichen Verzögerungen führt: Es gibt in Deutschland zu wenig Bauingenieure.

Schwertransporte erfordern zum Teil Polizeibegleitung, weil hoheitliche Aufgaben wie Straßensperrungen wahrgenommen werden müssen. Ist die Polizei dazu überhaupt personell noch in der Lage?

Die Polizei hat im Rahmen der Innenministerkonferenz schon 2008 darauf hingewiesen, dass Begleitung von Schwertransporten nicht Aufgabe der Polizei sein kann, weil sie da aus fremden Recht tätig werden, da für die Anordnung in solchen Fällen die Vorgaben der Verkehrsbehörde maßgeblich sind und nicht die Prävention durch Polizeigesetzgebung. Seitdem gab es kleine Fortschritte zu beobachten, und in den letzten beiden Jahren gab es doch Bewegung, was eine mögliche Privatisierung angeht, die die polizeiliche Begleitung übernimmt. Das umzusetzen, steht auf der Tagesordnung. Im Moment kann es vorkommen, dass aufgrund der angespannten Personalsituation bei der Polizei Schwertransporte stehen bleiben.

Wie viele genehmigungspflichtige Schwertransporte gibt es eigentlich im Durchschnitt pro Jahr in Deutschland?

Das sind etwa um die 250 000 pro Jahr. Das Problem bei der zahlenmäßigen Erfassung von Schwertransporten ist, dass es auch sogenannte Dauergenehmigungen gibt, die zwischen einem und drei Jahren gelten und darauf ordentlich gefahren werden kann – da wissen wir nicht genau, wie viele das sind. Bei den genehmigungspflichtigen Genehmigungen ist das Problem, dass bei Vemags – das steht für Verfahrensmanagement Großraum- und Schwertransporte und ist bei den Behörden angesiedelt – bei jedem Vorgang zwar deutschlandweit fortlaufende Nummern vergeben werden, aber das passiert auch, wenn der Spediteur Änderungsanträge stellt, weil etwa eine neue Baustelle aufgetaucht ist.

Wie lange dauert überhaupt ein Genehmigungsverfahren im Durchschnitt?

In der Rechtsgrundlage steht etwas von 14 Tagen.

Und jetzt kommt das Aber...

Diese Verwaltungsvorschrift gibt es gefühlt mindestens seit den 1960er-Jahren. Wir waren mal in einer Zeit, wo wir tatsächlich auch nur mit fünf bis sieben Tagen für ein Genehmigungsverfahren ausgekommen sind – das war aber, bevor es mit der Windenergie losging. Mittlerweile sind wir eher bei drei Wochen.

Diese Zeit muss also einkalkuliert werden?

Richtig. Das bedeutet in der Konsequenz, dass Ad-hoc-Transporte, die ja meistens im Baubereich anfallen und kurzfristig umgeschicht werden sollen, schier unmöglich sind, wenn es darum geht, möglichst schnell, also innerhalb von vier, fünf Tagen, eine Genehmigung zu bekommen, die über mehrere Bundesländer geht. Wenn es nur um den Transport in einem Bundesland geht, mag das vielleicht noch möglich sein. Aber durch den genehmigungsintensiven Transport von Anlagen für die Windenergiebranche haben wir immer wieder enorme Spitzen. Ich hatte vor Kurzem mit einer Landesbehörde gesprochen, die hatte an einem Tag 1247 Anträge bekommen. Das muss erst einmal abgearbeitet werden.

Bald ist Weihnachten – was wünschen Sie sich, was im nächsten Jahr umgesetzt werden soll?

Neben der Privatisierung der Polizeibegleitung fordern wir zusammen mit dem Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau unter anderem Korridorlösungen, die Schwertransporte von Nord-Süd und Ost-West und umgekehrt auf direktem Weg ermöglichen. Und wir fordern in diesem Masterplan natürlich den multi-modalen Ausbau von Transportketten. Wir sind nicht so blauäugig zu glauben, dass Schwertransporte allein auf Straßen abzuwickeln sind. Vernünftige Wasserstraßen und Schienenverkehre spielen ebenso eine große Rolle.

Die Fragen stellte Peter Hanuschke.

Teil 4 der Serie „Projektlogistik“ erscheint am 8. Januar.

*Thema: „Chancen in der Projektlogistik für den Mittelstand durch Digitalisierung“.
Fachforum-Projektlogistik: Via Bremen veranstaltet am 18. Januar das nächste Fachforum. Titel: „Zukunftsweisende Projektlogistik mit Kurs Innovation – Gemeinsam steuern durch Vernetzung und Kooperation“. Anmeldung per Telefon unter 0421/ 53 50 97 11.*

Zur Person: Wolfgang Draaf (59) ist Bauingenieur mit dem Spezialgebiet Verkehrswesen. Der geschäftsführende Vorstand leitet die Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten bereits seit 1984.