

## Eckpunkte zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für Großraum- und Schwertransporte

(10. März 2014)

### Hintergrund

Deutschlandweit sind etwa 600 Unternehmen mit rund 20.000 Mitarbeitern im Bereich Großraum- und Schwertransporte (GST) tätig, die Branche erwirtschaftet einen Jahresumsatz von ca. 1,5 Mrd. Euro. Nach Schätzungen der Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK) wird allein durch das wertschöpfungsintensive Schwerguthandling ein Umsatz von über 150 Mrd. Euro in Deutschland erst ermöglicht, wovon der größte Teil im Export erzielt wird<sup>1</sup>.

Die GST betreffen sowohl den Containerumschlag (durch Flatrack- und Open-Top Container-Transporte) als auch den konventionellen Transport. Die Wertschöpfung beim Umschlag von schweren und großvolumigen Stückgütern ist um ein Vielfaches höher als im Standard-Containerumschlag. Auch die Beschäftigungswirkung ist beim konventionellen Stückgutumschlag mit 6,23 Arbeitsplätzen auf 1.000 Tonnen am höchsten<sup>2</sup>. Diese Verkehre haben daher eine überproportionale Bedeutung für Wirtschaft und Arbeit. Außerdem steigt die Attraktivität eines Hafens auch für Containerlinien, da Schwergut- und Projektladungen eine gute und lukrative Ergänzung zur Standard-Containerladung darstellen. Dabei steht Hamburg im unmittelbaren Wettbewerb zu Bremerhaven und den ZARA-Häfen. Der kürzlich verabschiedete Hafenentwicklungsplan 2025 trägt den Anforderungen an eine wachstumsorientierte Hafenpolitik Rechnung und orientiert sich im Rahmen der strategischen Leitlinien u.a. an dem Ziel, das Profil des Hamburger Hafens noch stärker auf Wertschöpfung auszurichten, greift das Thema Großraum- und Schwertransporte jedoch nur am Rande auf.

Pro Jahr berühren Hamburg rund 25 Millionen Tonnen Schwergüter<sup>3</sup>, davon ein überwiegender Teil mit Ziel oder Quelle im Hamburger Hafen. Im Jahr 2011 wurden in Hamburg 64.473<sup>4</sup> Genehmigungen für Großraum- und Schwertransporte erteilt.

### Besonderheiten bei Großraum- und Schwertransporten

**Genehmigungsverfahren:** In der Regel werden für GST Fahrzeuge eingesetzt, die nicht den Vorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung entsprechen und daher eine Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO benötigen. Werden bei der Transportdurchführung die Grenzwerte der StVZO auch tatsächlich überschritten, ist eine Erlaubnis nach § 29 StVO erforderlich. Der Erlaubnisbescheid legt den Fahrtweg des GST fest. Daneben können weitere Bedingungen und Auflagen (Festlegung der Fahrzeit auf bestimmte Tageszeiten und Wochentage, zulässige Höchstgeschwindigkeiten, Begleitung des Transports durch private Sicherungsfahrzeuge oder die Polizei usw.) festgelegt werden. Zuständig für das Genehmigungsverfahren ist diejenige Straßenverkehrsbehörde, in deren Zuständigkeitsbereich der erlaubnispflichtige Transport beginnt oder das beantragende Unternehmen seinen Sitz oder eine Niederlassung hat. Das Verfahren wird überwiegend im Rahmen des bundesweiten, internetbasierten Antrags- und Bearbeitungssystems VEMAGS abgewickelt.

**Infrastruktur:** Entscheidender Faktor für die Genehmigung von GST auf bestimmten Fahrtwegen sind die Brückenbauwerke. Werden Schwertransporte auf einzelnen Abschnitten eines ge-

<sup>1</sup> Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK) e.V.

<sup>2</sup> Planco (2008). Zum Vergleich: Container 1,22 und Massengut 0,82 Beschäftigte/ 1.000 t

<sup>3</sup> Schätzung des VSH und anderer norddeutscher Verbände (2010); Gemeint sind sowohl Transit- wie auch Quell-/Zielverkehre, die einer Ausnahmegenehmigung nach § 29 StVO bedürfen

<sup>4</sup> Geschäftsbericht LBV 2011

wünschten Fahrtweges nicht oder nur mit Auflagen zugelassen, erfolgt dies oft wegen Brückenbauwerken, die nicht ausreichend widerstandsfähig gegen die Belastungen aus dem Schwertransport sind oder die nicht über ausreichende Durchfahrthöhen oder -breiten verfügen. Darüber hinaus stellen Baustellenaktivitäten eine zusätzliche Einschränkung für GST dar.

Dem Verkehrsinvestitionsbericht 2011 des BMVBS<sup>5</sup> ist zu entnehmen, dass sich trotz zusätzlicher Mittel aus den Konjunkturpaketen der Zustand von Brücken auf Autobahnen und Bundesstraßen in Deutschland kaum verbessert hat. Fast die Hälfte der Brücken ist nach wie vor nur in einem ausreichenden bis ungenügenden Zustand und müsste kurzfristig instand gesetzt werden. Der Anteil an Brückenbauwerken (bezogen auf die Brückenfläche) mit dringendem Handlungsbedarf liegt danach bei rund 15%. Nichts anderes dürfte für Hamburg gelten. Hier haben einige Unternehmen sogar mit erheblichem finanziellem Eigenaufwand für die Erreichbarkeit von Umschlagsanlagen für GST Sorge getragen (Beispiel: UNIKAI).

### **Situation in Hamburg: Erhebliche Engpässe im Straßennetz und Dauerbaustellen**

Aufgrund der regelhaften Belastungsgrenzen der bundesweiten Verkehrsinfrastruktur, einer seit geraumer Zeit stattfindenden „Ablastung“ von Brückenbauwerken (z.B. Ablastung der Brücke über den Ernst-August-Kanal im Verlauf der B 4/75, der Kornweidenbrücke sowie der eingeschränkten Nutzbarkeit der Köhlbrandbrücke), Dauerbaustellen sowie Verzögerungen im Zuge der Beteiligungs- und Genehmigungsverfahren ist die Situation für GST bundesweit problematisch, aufgrund der vielen Exporte für den Hamburger Hafen und den Wirtschaftsstandort Hamburg aber von besonderer Bedeutung.

- Sowohl von Seiten der Logistik- und Transportwirtschaft als auch von Seiten der Hersteller (Anlagenteile, Transformatoren, Pressen, Turbinen, Baumaschinen usw.) werden aufgrund der schwierigen Erreichbarkeit des Hamburger Hafens und wegen Verzögerungen im Rahmen der Genehmigungen mittlerweile Empfehlungen für eine Verladung von Großkomponenten über Antwerpen ausgesprochen.
- Baustellenaktivitäten sind unvermeidbar, stellen aber eine zusätzliche Einschränkung für GST dar. Vergangene, zukünftige und aktuelle Aktivitäten im Hamburger Umfeld:
  - (i) *AS Billstedt – AS Öjendorf (BAB A1, „Glinder Au“)*: Brückenbauarbeiten. Bauträger: Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation. Sperrung der Fahrstreifen Richtung Norden. Verschwenkung über Gegenfahrbahn. Einengung von 3 auf 2 eingeeengte Fahrstreifen je Richtung. Bis ca. Mitte 2014 für Großraum- und Schwertransporte nicht befahrbar.
  - (ii) *AS Harburg (BAB A1)*: Straßen- und Brückenbauarbeiten. Bauträger: Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation.
    1. Sperrung der Fahrstreifen Richtung Norden. Verschwenkung über Gegenfahrbahn. Einengung von 3 auf 2 Fahrstreifen. Eingeengte Fahrstreifen Richtung Süden.
    2. AS-Harburg Richtung Norden:
      - Sperrung der Ausfahrt vom 15.01. bis 01.10.12.
      - Sperrung der Auffahrt vom 04.06. bis 01.10.12.
    3. AS-Harburg Richtung Süden: Sperrung der Auffahrt vom 15.01. bis 01.10.12. Sperrung der Ausfahrt vom 24.06. bis 08.07.12 und vom 29.09. bis 01.10.12.
  - (iii) *AS Hamburg-Heimfeld –(BAB A7)*, Brückenbauwerk über die B73/Stader Straße. Brückenbauarbeiten. Baubeginn 2013. Die Baumaßnahme ist mit Gewichtsbeschränkungen für Transporte verbunden, Details sind noch nicht bekannt.

<sup>5</sup> <http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/17/087/1708700.pdf>

- (iv) Instandsetzung des Schienenstrangs auf der gesamten Brückenlänge der Kattwykbrücke. Sperrung für den gesamten Straßen- und Schienenverkehr Mo 10.09.2012 05:00 Uhr bis Sa. 08.12.2012 24:00 Uhr

### **Forderungen und Lösungsansätze**

Hamburg steht im direkten Wettbewerb zu Bremerhaven und den ZARA-Häfen, wenn es um den Export von Schwergütern und Projektladungen geht. Dabei steuert die „große“ Komponente fast immer die komplette Ladung. Will Hamburg die besonders wertschöpfungsintensive Projektladung langfristig an den Hamburger Hafen binden, ist eine Anpassung der Rahmenbedingungen nach Maßgabe folgender Eckpunkte erforderlich:

1. **Baustellenkoordinierung erweitern:** Die Koordinierung von Baustellen in Hamburg und dem Hamburger Umland über die KOST funktioniert grundsätzlich gut und kundengerecht; die laufende Optimierung der Baustellenkoordinierung durch die hiermit befassten Dienststellen (LBV, LSBG, BWVI/KOST und HPA) ist positiv zu bewerten. Eine Weiterentwicklung auch unter dem Gesichtspunkt einer frühzeitigen Prüfung von Ausweichstrecken für die GST bei Großbaustellen auf Bundesautobahnen sollte ausgelotet werden. Die geplanten Baumaßnahmen sollten unter Berücksichtigung der besonderen Anforderungen der Schwerguttransporte stets so terminiert werden, dass immer eine Streckenabfolge für diese Verkehre zur Verfügung steht. Dabei sollten den Unternehmen im Vorfeld von Baumaßnahmen auch Wege im nachgeordneten Straßennetz je nach Abmessungen und Gewichten aufgezeigt werden. Es ist zu prüfen, ob sich hier die Fahrzeugkombinationen nach Achsfolge und -symmetrie in verschiedenen Gruppen zusammenfassen lassen. Grundsätzlich ist unter Einbeziehung der Organisationen der Wirtschaft die Frage zu klären, wie die relevanten Informationen bundesweit in die Logistikwirtschaft übermittelt werden können.
2. **Großraum- und Schwertransporte bei Infrastrukturausbau und -sanierung berücksichtigen:** Bei anstehenden Brückensanierungen und Brückenneubauten ist bei der Auswahl der anzusetzenden Lastmodelle die Relevanz von Großraum- und Schwertransporten angemessen zu berücksichtigen. Dies betrifft in Hamburg beispielsweise die neu zu bauende Kornweidenbrücke. Das vom LBV initiierte Projekt iGSM (integriertes Großraum- und Schwertransportmanagement), das für den Großteil der GST auf einen automatisierten Verfahrensablauf zwischen den FHH-Zustimmungsbehörden abzielt, ist uneingeschränkt positiv zu beurteilen. Dieses sollte daher mit hoher Priorität umgesetzt und sukzessive weiterentwickelt werden.
3. **VEMAGS anforderungsgerecht weiterentwickeln:** VEMAGS ist eine kundenorientierte bundesweite Internetplattform, die alle am Genehmigungsprozess Beteiligten bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben unterstützt. Eine automatisierte Prüfung der Fahrtwege ist jedoch auf der Basis von VEMAGS nicht möglich. Hier wäre anzustreben, dass mit einer GIS-basierten Fahrtwegbeschreibung in VEMAGS die Streckendaten direkt in die Prüfsysteme der Straßenbaubehörden übernommen werden können. Die FHH ist aufgefordert, auf eine zeitnahe Inbetriebnahme der Module „Statik“ und „Integrationsnetz Straße“ hinzuwirken.
4. **Genehmigungspraxis kundenorientiert weiterentwickeln:** Die Genehmigung von GST erfolgt grundsätzlich schnell und unbürokratisch auf der Basis bundeseinheitlicher Regeln. Anreizkompatible Strukturen bezüglich der Gebührenpolitik sollten darüber hinaus geschaffen werden, damit die Bearbeitungsdauer völlig unabhängig von der Frage ist, wo der Antrag letztlich gestellt wurde. Anträge auf Dringlichkeit sollten kundenorientiert und unbürokratisch bearbeitet werden, zumal Exportgeschäfte nicht selten über – zeitlich beschränkte – Akkreditive abgewickelt werden, die ein schnelles und flexibles Handeln unverzichtbar machen. Insgesamt sollten die Rahmenbedingungen für eine zügige Genehmigungspraxis auch in Hamburg (angemessene Personalausstattung beim LBV; Zielvorgaben für telefonische Erreichbarkeit mit Einrichtung einer GST-Hotline usw.) weiter verbessert werden. Ein effizienter Umgang mit den Ressourcen der Genehmigungs- bzw. Zustimmungsbehörden ist auch aus Sicht der Wirtschaft anzustreben. Daher ist der Wunsch der Behörden nach

Zurückhaltung bei telefonischen Nachfragen auch grundsätzlich nachvollziehbar. Dennoch sollten Anrufer „nicht ins Leere laufen“; hierfür ist Sorge zu tragen.

5. **Temporäre Anpassung der Anhörungsfreigrenzen ermöglichen:** Eine temporäre Anpassung der Anhörungsfreigrenzen auf 44 t zulässiges Fahrzeuggesamtgewicht analog zur 53. AusnahmeVO der StVZO ist vorzusehen. Ebenso wie dem Kombinierten Verkehr sollte auch dem Großraum- und Schwertransport die Möglichkeit eröffnet werden, im Bereich von Baustellen – wie z.B. im Bereich „Glinder Au“ – temporär Transporte mit 44 Tonnen anstatt 40 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht durchführen zu können.
6. **Runden Tisch GST auch in Hamburg einführen:** Auch in Hamburg sollte für alle am Genehmigungsverfahren beteiligten Institutionen und Behörden (Straßenbaulastträger, Genehmigungsbehörde, Organisationen der Wirtschaft) ein Runder Tisch etabliert werden, um gemeinsam Ansatzpunkte für eine anforderungsgerechte Abwicklung der GST zu diskutieren. Dazu gehören auch temporäre technische Lösungen zum Erhalt der Tragfähigkeit von Brückenbauwerken, sofern dies aufgrund der Beschaffenheit der Bauwerke möglich ist.
7. **Durchläuferregelung für alle Bundesländer initiieren:** Das Bundesland Niedersachsen hat für Transitverkehre auf Bundesautobahnen, die bestimmte Abmessungen und Gewichte<sup>6</sup> nicht überschreiten, eine generelle Zustimmung erteilt, sofern es sich um Einzelfahrten handelt und bestimmte Auflagen berücksichtigt werden. Auch im Bundesland Bremen gibt es eine entsprechende Regelung. Eine Anhörung für das untergeordnete Straßennetz ist hier lediglich an den Start- und Zielorten vorzunehmen. Hamburg ist aufgefordert, im entsprechenden Bund-Länder-Fachausschuss eine analoge Regelung für alle Bundesländer zu initiieren.

---

<sup>6</sup> Transportgewicht max. 60t, Achslast max. 12t, Transportlänge max. 30m, Transportbreite max. 3m, Transporthöhe max. 4,30m.