

Drei kurzfristige Ansatzpunkte für mehr multimodale Sondertransporte

spc Forum Sondertransporte diskutiert aktuelle Situation

Bonn, 16. November 2017 – Auf dem spc-Fachforum Sondertransporte wurden drei konkrete und relativ kurzfristig umsetzbare Ansatzpunkte identifiziert, die als Hebel für ein koordiniertes und transportträgerübergreifendes Arbeiten im Bereich der Schwer- und Großraumtransporte dienen können. Sie zielen auf Quantifizierung, Information und Vernetzung ab. Im Rahmen des vom ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (spc) organisierten Forums am 7. November 2017 in Bonn diskutierten etwa 80 Teilnehmer über die aktuelle Situation von Sondertransporten und wie der Verkehrsträger Wasserstraße verstärkt mit in die Transportkette einbezogen werden kann.

spc-Geschäftsführer Markus Nölke sieht eine ganze Reihe von Stellschrauben, mit deren Hilfe sich die angespannte Situation auf der Straße entzerren lässt, insbesondere durch die konsequentere Nutzung der Binnenschifffahrt und des Kurzstreckenseeverkehrs. Ganz konkret erarbeiteten die Teilnehmer drei Ansatzpunkte für die Verbesserung der Logistik bei Sondertransporten, die relativ kurzfristig umsetzbar sind.

Diese fasst Nölke zusammen: Der erste Punkt zielt auf die Erarbeitung einer statistischen Grundlage für Sondertransporte ab. Aktuell wird die Anzahl und Art der in Deutschland jährlich durchgeführten Sonder- und Großraumtransporte nicht gesondert statistisch erhoben. Sofern keine Basisdaten vorhanden sind, lässt sich auch kein genauer Modal Split ableiten“, folgert Nölke. Aktuell ist nur bekannt, was die Unternehmen kommunizieren. So berichtete Markus Pecksen von der Siemens Gamesa Renewable Energy, dass die gesamte Windbranche im Jahr 2017 mit rund 50.000 Schwertransporten in Deutschland rechnet. Der zweite Ansatzpunkt ist die Erarbeitung eines Informationsangebots für Disponenten bei Schwertransportspediteuren über die Möglichkeiten und Abläufe der Buchung von Frachtkapazitäten mit dem Binnenschiff. Der dritte Ansatzpunkt beinhaltet die verstärkte Kommunikation innerhalb der Branche, die bereits mit der Initiierung des Forums angestoßen wurden. Nölke kündigte für das 1. Quartal 2018 ein weiteres Forum an, auf dem Handlungsoptionen diskutiert werden sollen.

Die Anforderungen der Verlagerer an die Rahmenbedingungen für Sonder- und Großraumtransporte machten die Referenten deutlich, die den Maschinen- und Anlagenbau repräsentierten. Eine belastbare Infrastruktur ist für die international agierende Industrie extrem wichtig, da die Unternehmen von ihren Produktionsstandorten, an denen sie mehrheitlich schon seit vielen Jahrzehnten angesiedelt sind, zukunftsicher weltweit exportieren müssen. Dies erklärten die Vertreter von Siemens Wind Power, Krones und Schmidtsche Schack | Arvos übereinstimmend. Sie machten deutlich, dass ihre Anlagen und Komponenten in Zukunft noch größer, länger und schwerer werden und damit auch die Anforderungen an den Transport steigen. Die Infrastruktur hat folglich einen

entscheidenden Einfluss auf den künftigen Unternehmenserfolg. „Für Schmidtsche Schack ist der Erhalt des derzeitigen Zustands der Oberweser von herausragender Bedeutung für den Standort Kassel. Die dort entwickelten und produzierten Anlagenkomponenten gehen bis in Gewichte und Dimensionen, die nicht mehr über die Straße transportiert werden können“, verdeutlicht Wolfgang Klecker, Director Business Development & Communication von ARVOS.

Einig waren sich die Teilnehmer, dass in den kommenden 10 bis 20 Jahren mit keiner Verbesserung der angespannten Situation auf der Straße zu rechnen ist. Sie erwarten auch künftig stark zunehmende Behinderungen im Straßentransport, insbesondere durch Ablastungen von Brücken. Dies führt dazu, dass Transporte oftmals Umwege in Kauf nehmen müssen, die doppelt oder dreifach so lang sind, wie die direkte Strecke. Daher müssen multimodale Logistiklösungen noch stärker in den Fokus gelangen.

Positiv ist zu verzeichnen, dass auf den Straßentransport spezialisierte Spediteure immer häufiger die Binnenschifffahrt mit in die Transportkette einbeziehen. „Wir begrüßen Anlieferungen von Sondertransporten mit dem Binnenschiff sehr. Genauso wichtig ist uns als Terminal allerdings auch eine gute Erreichbarkeit über Straßen- und Schienenwege“, machte C. Steinweg Geschäftsführer Rainer Fabian deutlich.

Gute Chancen für die Binnenschifffahrt, stärker am Aufkommen von Sondertransporten zu partizipieren, sieht Nölke. „Die angespannte Lage auf den Straßen spricht dafür und die Kompetenz für diese Art von Transporten ist vorhanden. Ferner trifft der allgemeine Fahrermangel auch die Schwertransportspediteure. Dazu müssen wir die Möglichkeiten der Binnenschifffahrt noch stärker hervorzuheben“, erklärt Nölke.

Thematisiert wurden auch die langwierigen Genehmigungsverfahren, die Sonder- und Großraumtransporte oftmals verzögerten. Teilnehmer berichteten, dass sie im Durchschnitt fünf bis sechs Wochen einplanten, in einem Fall dauerte es sogar acht Wochen bis eine Transportgenehmigung erteilt wurde. Ein weiteres Problem sei, dass erteilte Genehmigungen wieder entzogen würden, weil kurz nach Erteilung auf der genehmigten Strecke eine Baustelle aufgemacht werde. In Bezug auf Genehmigungsverfahren wurde unter anderem auch darüber diskutiert, ob es für Wasserstraßentransporte prioritäre Verfahren geben könnte.

„Wir haben einen kurzfristigen Bedarf, die Erteilung von Genehmigungen zu beschleunigen und sicherzustellen, dass erteilte Genehmigungen nicht wieder entzogen werden. Dazu braucht es transparente Prozesse. Wir fordern, dass Genehmigungen innerhalb von fünf Werktagen erteilt werden müssen“, so Wolfgang Draaf, Geschäftsführer der Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK). In Bayern und Baden-Württemberg laufen die Genehmigungsverfahren laut Draaf in akzeptablen Zeiträumen. Weiter verwies Draaf auf die von der BSK vorgeschlagene Korridorlösungen für Schwertransporte.

Über das SPC

Das ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (spc) ist ein nationales Kompetenz-Center zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs und der Binnenschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten. Aufgabenschwerpunkt des spc ist die neutrale Beratung von Verladern und Spediteuren. Im Vordergrund steht dabei die Vermarktung der Potenziale auf den Wasserstraßen. Dadurch soll zum einen ein Beitrag zur Entlastung der Verkehrsträger Straße und Schiene geleistet werden und zum anderen an einer besseren Vernetzung mit der Wasserstraße mitgewirkt werden. Weitere Arbeitsinhalte sind die Unterstützung von Ausbildung und Öffentlichkeitsarbeit. Als Öffentlich-Private Partnerschaft (ÖPP) wird das spc getragen vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), den Bundesländern Baden-Württemberg, Bayern, Bremen, Hamburg, Hessen, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Sachsen-Anhalt und Schleswig-Holstein, den Fachverbänden der Branche sowie Unternehmen aus Schifffahrt, Hafen, Logistik und Verladerschaft. Aktuell zählt das Kompetenz-Netzwerk über 60 Fördermitglieder.

Weitere Informationen unter www.shortseashipping.de.

Pressekontakt

Pressekontakt spc

Markus Nölke, Geschäftsführer

Tel: +49 (0)228 - 300 4890

E-Mail: presse@shortseashipping.de



Quelle: Deutsche Binnenreederei