



Begleitetes Fahren

Die Initiatoren und Mitbegründer der Berliner Arbeitsgruppe für Großraum- und Schwerlasttransporte: Dr. Lutz Kaden (IHK Berlin), Klaus Pietack (Colossus Logistics GmbH & Co. KG), Dario Dresch (Colossus Logistics GmbH & Co. KG), Gerd Bretschneider (Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg) und Thomas Herrschelmann (Fachgemeinschaft Bau Berlin und Brandenburg) (v.l.n.r.).

In Berlin wurde am 17. November 2022 eine Arbeitsgruppe zu Großraum- und Schwerlasttransporten gegründet, um diesen Branchenbereich in seiner Komplexität gegenüber der Politik besser vertreten zu können.

Text und Fotos: Herbert Schadewald

Telefongespräche gehören auch bei der Fachgemeinschaft Bau Berlin und Brandenburg (FGB) zum Alltag. Doch der Anruf, der im vorigen Sommer dort ankam, brachte faktisch das Fass zum Überlaufen.

Ein Grundbauunternehmer konnte die schwere Technik auf dem Tieflader nicht durch Berlin fahren lassen, weil es keine Polizeibegleitung gab. Diese Beamtensorte ist aber in der Bundeshauptstadt für derartige Transporte vorgeschrieben. Doch der Polizei mangelt(e) es an Personal, sodass sie derartige Aufgaben nur sehr

begrenzt – und zu diesem Zeitpunkt überhaupt nicht – übernimmt. Da halfen auch keine Gespräche mit der zuständigen Senatsverwaltung. Also wandte sich die FGB an die Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg (FGI) und die IHK, für die ja dieses leidige Thema auch nichts Neues war.

„Berlin hat sich jahrelang geweigert und jegliche Diskussion zu dem Thema abgelehnt. Man wollte partout bei der Polizeibegleitung bleiben“, berichtet Klaus Pietack, Geschäftsführer der Colossus Logistics GmbH & Co. KG. Sein Transportunternehmen ist im brandenburgi-

schen Gewerbegebiet Wustermark, unmittelbar vor der Berliner Westgrenze, beheimatet und realisiert trimodale Großraum- und Schwerlasttransporte weltweit.

Während Brandenburg schon 2017/2018 erste Versuche mit Privatbegleitung zuließ, können diese dort auch immer noch nicht flächendeckend eingesetzt werden. Das ist für die Transporteure und Spediteure ebenso frustrierend wie das hauptstädtische Senatsverhalten auf Uniformiertenbegleitung. Dabei zeigte sich die Berliner Polizei schon durchaus aufgeschlossen, diese Aufgabe anderen zu übertra-



Historisch wertvolle Fracht: Der restaurierte CASA-Nachbau einer „Henkel“-Maschine vom Typ He 111 der Wehrmacht wurde von Colossus Logistics vom Militärhistorischen Museum der Bundeswehr in Berlin-Gatow zum HavelPort nach Wustermark gebracht.

gen. „Doch dann hat sich die Senatsverwaltung quergestellt“, seufzt FGB-Pressesprecher Thomas Herrschelmann. Er hat es sogar schriftlich – vom Abteilungsleiter für Verkehrsmanagement in der Senatsverwaltung für Mobilität, Christian Haegele. Darin steht, dass die Polizeibegleitung

von Großraum- und Schwerlasttransporten „allein aus Verkehrssicherheitsgründen angeordnet“ werde. Gleichzeitig teilt der Abteilungsleiter mit, dass er „die Problemlage als nicht erheblich“ einschätze, „da die Transportführung selbst viel im Vorfeld vorbereiten“ könne. „In dem Ver-

kehrsmanagement gibt es natürlich viel Verantwortung. Dementsprechend hoch sind manchmal auch die Bedenken“, kommentiert Dr. Lutz Kaden, der Branchenkoordinator Verkehr bei der IHK Berlin, dieses Antwortschreiben.



Der 6 m breite und gut 16 m lange historische Flugzeugrumpf im HavelPort Wustermark. Dieser Transport stellte keine Probleme dar. „Wir haben nur zusätzlich ein Transportgestell gebaut, damit wir das Flugzeug auf dem Tieflader richtig befestigen können“, erklärte Klaus Pietack.



Per telekopierbaren Container-Stapler wechselt der Flugzeugrumpf vom Tieflader ...

„Wenn das Thema Begleitung nicht geklärt ist, wird es eine Bremse für die Konjunktur sein.“

Vor allem in Berlin gibt es eine Vielzahl von genehmigungspflichtigen Schwertransporten. Denn der Bedarf an Bauinvestitionen in der Stadt ist riesig – Infrastruktur sowie Gewerbe- und Wohnungsbau. So wird es auch perspektivisch „ein Mehr an Verkehr geben, weil die benötigten Maschinen von einer Baustelle auf die nächste umgesetzt werden müssen“.

So werde „der Schwerlastverkehr in unserer Baubranche in den nächsten Jahren sogar noch steigen“, ist FGB-Pressesprecher Thomas Herrschelmann überzeugt. Und er mahnt an: „Wenn das Thema Begleitung nicht geklärt

ist, wird es eine Bremse für die Konjunktur sein.“

Fakt ist zweifellos, dass es inzwischen auch Schwertransporte gibt, die ohne die notwendige Begleitung unterwegs sind – immer in der Hoffnung, dass sie nicht erwischt werden und nichts passiert. „Das kann aber auf die Dauer keine Lösung sein“, betont FGI-Geschäftsführer Gerd Bretschneider. „Es geht immer nur solange gut, solange nichts passiert. Aber es ist eben alles nur eine Frage der Zeit. Deshalb haben wir es schon gern, dass wir es in vernünftige Bahnen bekommen, bevor die Unternehmen in irgendeine kriminelle Ecke gedrängt werden. Deswegen ist die Arbeitsgruppe entstanden, die wir nun mit Leben erfüllen werden“, erläutert er.

Neben dem Initiator, der Fachgemeinschaft Bau, gehören die Fuhrgewerbe-Innung, die IHK Berlin, die Vereinigung der Unternehmensverbände Berlin und Brandenburg, die BEHALA sowie verschiedene Schwerlasttransportunternehmen diesem neuen Gremium an. „Es war

unser Anliegen zu sagen, wir kochen das erst gar nicht auf kleiner Flamme, sondern wir vernetzen das miteinander. Und wir gucken natürlich über die Landesgrenzen hinaus, anders geht es gar nicht. Denn die Bauwirtschaft pendelt zwischen Berlin und Brandenburg“, erklärt Gerd Bretschneider.

Seit diesem Jahr gibt es in der Senatsverwaltung für Mobilität eine regelmäßige Austauschplattform Wirtschaftsverkehr, in der die Fuhrgewerbe-Innung, die IHK und die Unternehmensverbände vertreten sind. „Da dürfen wir mitgestalten und der Verwaltung die Kernthemen benennen, um gemeinsame Lösungen zu finden. Das haben wir lange gefordert“, schildert Dr. Lutz Kaden. Der wichtigste Erfolg sei dabei „wenn wir noch Schlimmeres verhindern können“, fügt Gerd Bretschneider an. Denn in der – seit Jahren von den Grünen geführten – Senatsverwaltung werden teilweise abstruse Ideen geboren, die mit Fachkompetenz nicht wirklich etwas zu tun haben. Denn die dortigen



Entscheidungsträger haben „weder schon einmal in einem Lkw gesessen noch sind sie jemals mit einem Schwertransportfahrzeug um die Ecke gebogen“, charakterisiert der Fuhrgewerbe-Innungschef.

Die Mitglieder der Berliner Arbeitsgruppe Großraum- und Schwerlasttransporte können unzählige Beispiele für inkompetente Verwaltungsentscheidungen sowie zunehmende Infrastrukturproblematiken auflisten. „Ein Riesenthema ist der hohe Anteil an baufälligen Brücken“, benennt Schwertransportunternehmer Klaus Pietack einen der Punkte. Schon die ehemalige Berliner Stadtentwicklungssenatorin Katrin Lompscher konstatierte: „Wenn ich mir den Fortschritt großer Infrastrukturprojekte anschau, hoffe ich, dass die neuen Brücken fertig sind, bevor die alten zusammenbrechen.“ „Das heißt“, so FGB-Sprecher Thomas Herrschelmann, „die Möglichkeiten in Berlin zu fahren, werden immer weniger“. Er hatte unlängst mit einem Unternehmer gesprochen, der beklagte



... ins Binnenschiff, mit dem er vom HavelPort in Wustermark seine Transportreise nach Rotterdam fortsetzt.

dass er einen großen Umweg von zig Kilometern über Brandenburg fahren musste, um eine schwere Maschine von einer Berliner Baustelle zur anderen zu befördern, die nur wenige hundert Luftlinienmeter auseinander lagen.

„Hier hat die Politik überhaupt keinen Willen, sich Gedanken zu machen.“

Dieses Beispiel verdeutlicht gleich ein weiteres Branchenthema. Denn „es gibt keine geeigneten Übergabeplätze an den Stadtgrenzen zwischen Berlin und Brandenburg“, wirft Transporteur Klaus Pietack ein. Lediglich an der A 111 und der A 115 gibt es solche Areale. An der A 13 ist ein derartiger Platz 70 Kilometer vor den Hauptstadttoren. „Auch die Übergabe unter Lebensgefahr für alle Beteiligten auf der B 5 an der Stadtgrenze ist keine Lösung“, meint der Spediteur. „Hier hat die Politik überhaupt keinen Willen, sich Gedanken zu machen. Aber es geht hier um die Sicherheit für Mitarbeiter und Polizei“, betont er. Gleichzeitig verweist Klaus Pietack darauf, dass es in Österreich völlig anders läuft, obwohl es dort auch Bundesländer gibt. Doch da wird der Großraum- oder Schwertransport an der deutsch-österreichischen Grenze übernommen und dann von dieser Mannschaft durchweg bis an den Zielort begleitet. Keine Kleinstaaterei mit enormem Bürokratieaufwand.

Doch nicht nur die verbreitete Inkompetenz der Berliner Senatsverwaltung für Mobilität macht den Großraum- und Schwerlasttransporteuren und ihren Auftraggebern zu schaffen.

Denn ähnliche Episoden können die auch von der Autobahn GmbH berichten. Was ihnen besondere Kopfzerbrechen bereitet ist die Tatsache, dass die Durchfahrthöhen der Autobahnbrücken im neuen Sicherheitsprogramm um fünf Zentimeter abgesenkt wurden. So können diese nur noch mit Fahrzeugkomplethöhen von 4,45 m statt wie bisher von 4,50 m passiert werden. „Aber alles, die ganze Industrie usw. hatte sich auf die 4,50 m fokussiert. Jetzt stimmt nichts mehr“, konstatiert Klaus Pietack.

Dieser Einschätzung stimmt auch FGB-Sprecher Thomas Herrschelmann zu. Denn vor allem im Wohnungsbau geht es immer mehr in Richtung Modulbauweise. Da spielten die vorgegebenen Abmessungen eine große Rolle. „Die Beton- und Holzmodulwerke stehen nun einmal nicht direkt in Berlin“, sagte er. Außerdem verweist er auch auf die vorgefertigten Brückenträger, die transportiert werden müssen. Klaus Pietack betont abschließend, dass sich die Entwicklung der letzten Jahre fortsetzen werde. So wird der Anteil der genehmigungspflichtigen Transporte und deren Abmessungen jährlich im zweistelligen Bereich wachsen.

Deshalb ist es erklärtes Ziel der neuen Arbeitsgruppe für Großraum- und Schwerlasttransporte in Berlin, die komplexen Prozesse und Organisationen derartiger Transporte effizienter zu gestalten und die rechtlichen und technischen Rahmenbedingungen auf regionaler Ebene zu optimieren. FGI-Chef Gerd Bretschneider sieht dafür Anknüpfungspunkte in dem Wirtschaftsverkehrskonzept, das im Berliner Mobilitätsgesetz integriert ist, aber noch nicht vom Abgeordnetenhaus beschlossen wurde. Fakt bleibt auf jeden Fall, dass die Gruppe dafür noch ganz dicke Bretter bohren muss. Doch die Akteure sind dafür bereit.