

# Zur Berichterstattung über Großraum- und Schwertransporte auf maroder Infrastruktur: Eine fachliche Klarstellung aus Sicht der Praxis

von Andreas Kahl, Unternehmer Großraum- und Schwertransport,  
Aufsichtsratsvorsitzender Bundesverband Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK) e.V.

Die Diskussion um den Zustand der Brückeninfrastruktur in Nordrhein-Westfalen ist notwendig und berechtigt. Der Sanierungsstau ist real, die Risiken sind seit Jahren bekannt und der politische Handlungsbedarf steht außer Frage. Was jedoch zunehmend irritiert, ist die Art und Weise, wie diese Debatte öffentlich geführt wird – insbesondere dann, wenn komplexe strukturelle Probleme verkürzt dargestellt und pauschal einer einzelnen Branche zugeschrieben werden.



Andreas Kahl, Aufsichtsratsvorsitzender Bundesverband Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK) e.V.

**D**er Beitrag von Tobias Zacher zum Thema „Schwertransporte auf bröselnden NRW-Brücken“ greift ein reales Problem auf, ordnet Ursachen und Verantwortlichkeiten jedoch nur unzureichend ein. Die implizite Gleichsetzung von regulärem Schwerverkehr mit genehmigten Großraum- und Schwertransporten verzerrt die Realität und trägt zur Diskreditierung einer Branche bei, die seit Jahrzehnten unter außergewöhnlich hohen technischen, rechtlichen und organisatorischen Anforderungen arbeitet.

Der schlechte Zustand vieler Brücken ist nicht das Ergebnis einzelner Transporte oder spezieller Nutzungen. Er ist vielmehr die Folge jahrzehntelanger politischer Versäumnisse: unterlassene Investitionen in Erhalt und Ersatzneubau, veraltete Auslegungsgrundlagen, materialoptimierte Bauweisen früherer Jahrzehnte sowie ein massiv angewachsener genehmigungsfreier Lkw-Massenverkehr. Viele Brücken wurden für Verkehrsbelastungen konzipiert, die mit dem heutigen Verkehrsaufkommen nicht mehr vergleichbar sind. Diese strukturellen Defizite sind seit Langem bekannt – wurden aber politisch immer wieder vertagt.

Genehmigte Großraum- und Schwertransporte sind nicht Ursache dieses Zustands. Sie stellen keine Dauerbelastung dar, sondern klar definierte Sondernutzungen mit vergleichsweise geringer Verkehrsleistung, jedoch hoher volkswirtschaftlicher Bedeutung. Ihr Anteil am gesamten Güterverkehr liegt im niedrigen einstelligen Prozentbereich. Ohne sie wären zentrale Industrieprozesse, der Ausbau der Energieinfrastruktur, Großanlagenbau, Transformatorentransporte oder infrastrukturelle Schlüsselprojekte in Deutschland schlicht nicht realisierbar.

Ein Kernproblem der öffentlichen Debatte ist die fehlende fachliche Differenzierung zwischen regulärem Schwerverkehr und genehmigten Schwertransporten. Die häufig zitierte verkehrswissenschaftliche Aussage, wonach ein Lkw mit hoher Achslast Straßen um ein Vielfaches stärker beansprucht als ein Pkw, ist korrekt – sie bezieht sich jedoch ausdrücklich auf ungeordneten Massenverkehr im Regelbetrieb. Genau diese schädigenden Effekte werden bei Großraum- und Schwertransporten systematisch vermieden. Hohe Achszahlen, gezielte Lastverteilung, Schrittgeschwindig-

keit auf sensiblen Bauwerken, Alleinfahrten ohne Begegnungsverkehr, zeitliche Entzerrung sowie individuelle Brückenaufgaben sind fester Bestandteil jedes Genehmigungsverfahrens. Der bekannte Zusammenhang der „vierten Potenz der Achslast“ ist daher kein Argument gegen Schwertransporte, sondern ein Argument für deren strenge Regulierung – und gegen unkontrollierte Überladungen im Regelverkehr.

Besonders problematisch sind Aussagen, die suggerieren, genehmigte Schwertransporte würden bewusst über geschädigte oder „kaputte“ Brücken geführt. Diese Unterstellung hält einer fachlichen Prüfung nicht stand. Ab höheren Achslasten und Gesamtgewichten sind individuelle statische Nachweise erforderlich. Jede relevante Brücke wird einzeln geprüft. Ist die Tragfähigkeit nicht eindeutig nachgewiesen, wird die Route abgelehnt oder nur unter sehr restriktiven Auflagen genehmigt. Genehmigte Großraum- und Schwertransporte fahren ausschließlich über geprüfte und freigegebene Bauwerke – oder sie fahren nicht. Ab 100 t Gesamtgewicht ist außerdem ein Einzelgutachten erforderlich.



Bild: Adobe Stock - hkama

Auch pauschale Aussagen über „zahlreiche illegale Transporte“ bleiben ohne belastbare Datengrundlage. Dass es ein Vollzugsdefizit bei Kontrollen gibt, ist unstrittig. Ebenso unstrittig ist, dass Bußgelder für Überladungen im Regelverkehr seit Jahren völlig unzureichend sind. Die hohen Zahlen an Gewichtverstößen, die an Brückenwaagen festgestellt werden, betreffen überwiegend überladene Standard-Lkw im genehmigungsfreien Verkehr, häufig mit deutlichen Überschreitungen auf einzelnen Achsen. Genehmigte Großraum- und Schwertransporte sind hiervon klar zu trennen.

Die Großraum- und Schwertransportbranche wird in der öffentlichen Wahrnehmung häufig unterschätzt. Sie umfasst nicht nur Transportunternehmen, sondern auch Kran- und Montagebetriebe sowie spezialisierte Begleit- und Serviceunternehmen. Sie investiert seit Jahrzehnten in innovative Fahrzeugtechnik, modulare Systeme, leistungsfähige Krane und multimodale Transportketten – vielfach ohne staatliche Förderung. Multimodalität ist dabei keine politische Wunschvorstellung, sondern vielfach die einzige Möglichkeit, Transporte unter den heutigen infrastrukturellen Rahmenbedingungen

überhaupt noch realisieren zu können. Gleichzeitig bleibt die Straße für Vor- und Nachläufe unverzichtbar.

Ein zentrales Hemmnis ist das Genehmigungsverfahren selbst. Die bestehenden Verfahren und digitalen Systeme sind nicht mehr zeitgemäß. Identische Strecken werden immer wieder neu geprüft, eine übergeordnete Korridor- oder Clusterlogik fehlt, Regeländerungen während laufender Verfahren verzögern Entscheidungen, und viele Behörden sind digital unzureichend ausgestattet. Die Folgen sind steigende Verfahrenszahlen, Überlastung der Verwaltung, Planungsunsicherheit, Kostensteigerungen und erhebliche Risiken für industrielle Projekte und Lieferketten. Diese Situation hat längst existenzbedrohende Ausmaße erreicht – für Unternehmen ebenso wie für den Standort Deutschland.

Das belastbare Daten zu tatsächlich durchgeführten Fahrten fehlen, ist kein Versäumnis der Branche, sondern Ergebnis der bestehenden gesetzlichen Rahmenbedingungen. Wer Transparenz fordert, muss digitale, durchgängige Verfahren, verbindliche Rückmeldesysteme und eine klare Trennung zwischen Regelverkehr

und genehmigten Schwertransporten schaffen. Schuldzuweisungen ersetzen keine funktionierenden Systeme.

Die marode Infrastruktur in Nordrhein-Westfalen und darüber hinaus ist das Ergebnis politischer Versäumnisse und eines ungeordneten Massenverkehrs – nicht genehmigter Großraum- und Schwertransporte. Wer Brücken wirklich schützen und zugleich Industrie, Energiewende und Versorgungssicherheit gewährleisten will, muss illegale Überladungen konsequent ahnden, Kontrollen ausbauen, Infrastruktur rechtzeitig sanieren und Genehmigungsverfahren grundlegend modernisieren.

Die Großraum- und Schwertransportbranche steht für einen differenzierten, verantwortungsvollen Umgang mit Infrastruktur. Sie ist bereit, diesen Weg partnerschaftlich mit Politik und Verwaltung zu gehen. Voraussetzung dafür ist eine sachliche Debatte, die Ursachen und Symptome sauber trennt – und Kooperation über pauschale Schuldzuweisungen stellt.