

Klimapolitik braucht im Schwertransport mehr Realität und weniger Symbolik

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

Warum die Freigabe von 44 Tonnen für die 3+3-Kombination im GST überfällig ist.

Die politische Richtung in Brüssel ist klar: Zusätzliche Gewichts-spielräume sollen vor allem Zero-Emission-Fahrzeugen zugutekommen. Für den regulären Straßengüterverkehr mag das als Anreizsystem nachvollziehbar sein. Für den Großraum- und Schwertransport reicht diese Logik jedoch nicht aus.

Denn GST ist kein austauschbarer Teil des Massenverkehrs. Großraum- und Schwertransporte sichern Industrieprojekte, Transformatorlogistik, Anlagenbau, Netzausbau, Windkraft und große Infrastrukturvorhaben. Sie sind damit eine praktische Voraussetzung für Energiewende, Versorgungssicherheit und industrielle Wettbewerbsfähigkeit. Wer diese Ziele ernst meint, muss auch die Realität des Schwertransports ernst nehmen.

Genau hier beginnt das Problem: Die Revision der **Richtlinie 96/53** setzt politisch auf höhere Gewichte für emissionsfreie Fahrzeuge. Fossile Verbrenner sollen dieser Logik gerade nicht gleichgestellt werden. Das ist als klimapolitisches Signal verständlich.

Problematisch wird es dort, wo politisches Zielbild und technische Realität auseinanderfallen. Und genau das ist im Großraum- und Schwertransport heute der Fall.

Für viele Anwendungen des GST stehen geeignete emissionsfreie Fahrzeuge noch nicht in der erforderlichen Breite, Wirtschaftlichkeit und technischen Ausprägung zur Verfügung. Das ist keine Abwehrhaltung gegen neue Antriebe, sondern schlichte Betriebserfahrung. Wer unter diesen Bedingungen nur das Zielbild formuliert, ohne die Übergangsrealität zu regeln, produziert keine Transformation, sondern neue Reibung im System.

Hinzu kommt ein zweiter Punkt, der in der Debatte bislang unterschätzt wird: Im kombinierten Verkehr sind 44 Tonnen für bestimmte Fahrzeugkombinationen faktisch längst gelebte Realität. Umso weniger ist vermittelbar, warum

im genehmigungspflichtigen Großraum- und Schwertransport gerade die 6-achsige 3+3-Kombination aus dreiachsiger Sattelzugmaschine und dreiachsigem Trailer weiterhin zusätzlichen Prüf- und Abstimmungsaufwand auslösen soll.

Genau hier liegt der entscheidende Hebel

Die Freigabe von 44 Tonnen für diese 3+3-Kombination im GST wäre kein Sonderprivileg, sondern eine sachgerechte Korrektur. Sie würde Antragsteller entlasten, weil ein wiederkehrender Genehmigungsvertrag entfiel. Sie würde Behörden entlasten, weil eine bekannte und technisch bewährte Fahrzeugkombination nicht immer wieder neu behandelt werden müsste. Und sie würde das Genehmigungsverfahren insgesamt vereinfachen, beschleunigen und berechenbarer machen.

Vor allem aber wäre sie auch aus Sicht des Infrastrukturschutzes sinnvoll. Im Schwertransport ist nicht allein die Zahl „44 Tonnen“ entscheidend, sondern die technische Konfiguration. Maßgeblich sind Achszahl, Lastverteilung und die tatsächliche Wirkung auf Brückenbauwerke. Gerade die 3+3-Kombination kann Lasten günstiger verteilen und damit die Achslasten auf Brücken reduzieren. Wer Infrastruktur erhalten will, darf deshalb nicht nur auf das Gesamtgewicht schauen, sondern muss die verkehrstechnische Qualität der Fahrzeugkombination bewerten.

Genau darin liegt die eigentliche Stärke dieser Forderung: Sie verbindet Bürokratieabbau, Verfahrensbeschleunigung und Infrastrukturschutz.

Vor diesem Hintergrund muss auch die Frage einer befristeten Übergangslösung mit HVO100 sachlich diskutiert werden. Nicht als



Gleichstellung mit dem E-Lkw. Nicht als Hintertür für den allgemeinen Fernverkehr. Sondern zunächst als begrenzte Brücke für einen systemrelevanten Spezialbereich, der heute funktionieren muss, während sich emissionsfreie Technik erst schrittweise am Markt etabliert.

Die Forderung aus der Praxis ist deshalb klar: Wenn höhere Gewichte politisch für Zero-Emission-Fahrzeuge ermöglicht werden sollen, dann muss zumindest die 44-Tonnen-Freigabe für die 6-achsige 3+3-Kombination auch im genehmigungspflichtigen Großraum- und Schwertransport sachgerecht ermöglicht werden. Dort, wo alternative Antriebe im GST noch nicht breit verfügbar sind, braucht es zusätzlich eine befristete Übergangsöffnung für HVO100. Das wäre kein Rückschritt. Es wäre ein Schritt aus der politischen Symbolik in die transportwirtschaftliche Realität.

Der Großraum- und Schwertransport braucht keine Debatten, die nur auf dem Papier funktionieren. Er braucht Regeln, die Genehmigungen vereinfachen, Infrastruktur schützen und Transformation praktisch möglich machen. Die 44 Tonnen für die 3+3-Kombination im GST wären genau ein solcher Schritt.

Wer Transformation will, muss Übergänge ermöglichen. Wer Infrastruktur schützen will, muss Lasten intelligent verteilen. Und wer Energiewende und Industriestandort ernst nimmt, darf den Schwertransport nicht mit Symbolpolitik abspeisen.