



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.

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 Beamteneskorte 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 brandenburgischen 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 übertragen. „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 Verkehrsmanagement gibt es natürlich viel Verantwortung. Thomas Herrschelmann 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 Hoff-



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.

nung, 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 Fuhrwerke-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

Fuhrwerke-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.

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 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. 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.

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. Fakt bleibt auf jeden Fall, dass die Gruppe dafür noch ganz dicke Bretter bohren muss. Doch die Akteure sind dafür bereit.