

# Energieträger im Anrollen

Windenergie-Logistik mit vielen Stolpersteinen – Schwerlast-Branchenverband fordert zentrale Anlaufstelle



Windenergie statt fossiler Brennstoffe soll künftig für Strom und Wärme sorgen. Der Bau einer ausreichenden Anzahl von Anlagen könnte aber schwieriger werden als gedacht – wenn die Logistik nicht besser wird.

In ihrem Koalitionsvertrag hat die Bundesregierung als Ziel ausgegeben, dass bis 2045 zwei Prozent der Landfläche für Windenergie genutzt werden soll. Die Pläne für Offshore-Anlagen sehen bis 2030 einen Ausbau auf 30 Gigawatt (GW), bis 2045 auf 70 GW vor. Aber die Umsetzung ist ehrgeizig – erst recht, wenn man sich die Frage stellt, wie die Anlagen von den Herstellern zu den geplanten Standorten kommen.

Das Problem liege aber nicht in mangelnden Transportkapazitäten, sagt Helmut Schgeiner, Geschäftsführer der Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK). Es sind die Unwägbarkeiten des Genehmigungsverfahrens, die vor allem für die zeitkritischen Windanlagenprojekte eine Hürde darstellen können.

Laut Schgeiner sind für den Aufbau einer Anlage in der Regel

60 bis 80 Einzeltransporte, manchmal auch bis zu 100 notwendig, um nicht nur alle Teile der Windkraftanlage, sondern vor allem auch die Kräne zur Aufstellung vor Ort zu bringen – mehrheitlich alles genehmigungspflichtige Transporte. Nicht unbedingt die Rotorblätter mit einer Länge von je 60 bis 80 Metern plus Generator und Haus seien das Problem. „Die Herausforderung ist meist der mobile Kran – das ist die maximale Geräteklasse, quasi das XXL-Format, bei dem jedes Ausgleichsgewicht allein einen Schwertransport erfordert.“

Auch wenn bauwerksseitig ein Transport schwierig sei, sei für die spezialisierten Schwerlast- und Großraumtransporteure alles machbar, mit „einer peniblen Vorbereitung“. Zuständig für die Genehmigung des Transports sind die Behörden vor Ort, aber ohne die Autobahn und damit die Beteiligung der Autobahn GmbH geht es auch nicht. Schgeiner und die BSK-Mitgliedsunternehmen haben hier Verbesserungsvorschläge.

„Wir wissen, dass sich die Organisation neu aufstellt und haben dafür auch Verständnis, dennoch gibt es Probleme, die auch gelöst werden müssen“, sagt Schgeiner. Eine Lösung müsse etwa für das Parkplatzproblem von Schwertransporten entlang der Autobahnen her: „Die üblichen Parkmöglichkeiten für Lkw fallen weg, und einen Abend vorher für das Freihalten der benötigten Lang-Parkplätze ein paar Hütchen aufstellen zu lassen, reicht nicht aus – hier sehen wir die Autobahn GmbH in der Pflicht, das besser zu steuern.“

Der Experte fordert aber vor allem eine zentrale Anlaufstelle für Großraum- und Schwertransporte. Diese soll aber nicht vor 2024 zur Verfügung stehen, was den Geschäftsführer wurmt. „Denn bis dahin bleiben die Zuständigkeiten auf eine irrsinnig große Anzahl von Dienststellen verteilt, mit Sachbearbeitern, die im Thema nicht immer sattelfest sind.“ Daher komme es immer wieder zu kuriosen Neu-Interpretationen des Regelwerkes.

Das Thema Transporte über die Grenzen der Bundesländer hinweg ist ein weiterer Stachel im Fleisch der Transportunternehmen: wegen der vielen Genehmigungsbehörden auf den jeweiligen Streckenabschnitten, aber auch, weil sich die Auflagen für die Transporte gerne an den Landesgrenzen ändern – bei gleichbleibendem Ladegut und Equipment wohlgeordnet.

So drehen die vorgeschriebenen Begleitfahrzeuge manchmal an der Landesgrenze ab, oder es kommen neue teilweise an den Landesgrenzen dazu. Angesichts der angeschlagenen Infrastruktur ist laut Schgeiner ein neuer Hemmschuh die zunehmende Übervorsicht vieler Verwaltungsbehörden bei Transporten über Brückenbauwerke. Wegen neuerer Fahrerhabe dies sehr lange Umwege für Schwertransporte zur Folge.

„Dabei ist bei Großprojekten wie im Bereich Windenergie die Zeitkonformität besonders wichtig“, sagt der Experte, der seit Juli 2021 bei der BSK tätig ist und davor Referent beim Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau (VDMA) war. „Die Planung erfolgt unter zeit- und kostenoptimierten Gesichtspunkten, eine spätere Änderung, auch in der Logistik, hat negative Folgen.“ Gerade bei der Planung seien daher alle Anläufe aufeinander getaktet. Wenn dann Mehrkosten für einen großen Kran wegen Transportproblemen entstehen, bleibe der Transporteur mitunter

auf diesen sitzen – „da ist er dem Verwaltungsapparat ausgeliefert.“ Schnell wird sich die Situation nicht ändern. „Momentan steht die Windenergie in zweiter Reihe, da der Bund erstmals die Energieversorgung sicherstellen muss. Vor den nächsten drei Jahren wird sich sicher nichts tun.“ Damit den Ausbau-Plänen aber nichts mehr im Wege steht, empfiehlt Schgeiner allen Beteiligten ein bisschen Lektüre – den aktuellen Best Practice Guide von BSK und VDMA zur Verbesserung der Windenergie-Logistik. Dann kann die Zukunft kommen.

Text: Ilona Jüngst | Fotos: BSK, Enercon



„Transporteure sind dem Verwaltungsapparat ausgeliefert“

HELMUT SCHGEINER, GESCHÄFTSFÜHRER DER BUNDESFACHGRUPPE SCHWERTRANSPORTE UND KRANARBEITEN (BSK)

## MICHELIN X<sup>®</sup> MULTI<sup>™</sup> ENERGY<sup>™</sup>

### KRAFTSTOFFEFFIZIENZ UND HOHE LAUFLEISTUNG VEREINT!

**315/70 R 22.5**

X<sup>®</sup> MULTI<sup>™</sup> ENERGY<sup>™</sup> Z

**315/80 R 22.5**

X<sup>®</sup> MULTI<sup>™</sup> ENERGY<sup>™</sup> D

**315/70 R 22.5**

X<sup>®</sup> MULTI<sup>™</sup> ENERGY<sup>™</sup> Z

**315/80 R 22.5**

X<sup>®</sup> MULTI<sup>™</sup> ENERGY<sup>™</sup> D

- Betriebskosten senken
- Kraftstoffverbrauch reduzieren: bis zu 1,1 l/100 km weniger<sup>(1)</sup>
- CO<sub>2</sub>-Fußabdruck verringern: bis zu 2,8 kg/100 km weniger CO<sub>2</sub>-Emissionen<sup>(1)</sup>
- Hohe Kilometerlaufleistung und Traktion

(1) Bis zu 1,1 l/100 km und 2,84 kg CO<sub>2</sub>/100 km weniger für MICHELIN 315/70 R 22.5 X<sup>®</sup> MULTI<sup>™</sup> ENERGY<sup>™</sup> Z & D im Vergleich zum MICHELIN 315/70 R 22.5 X<sup>®</sup> MULTI<sup>™</sup> Z & D; bis zu 0,7 l/100 km und -1,8 kg CO<sub>2</sub>/100 km weniger für MICHELIN 315/80 R 22.5 X<sup>®</sup> MULTI<sup>™</sup> ENERGY<sup>™</sup> Z & D im Vergleich zu MICHELIN 315/80 R 22.5 X<sup>®</sup> MULTI<sup>™</sup> Z & D. Zertifizierter Wert unter Verwendung der VECTO-Berechnungsmethode: Vergleich des Kraftstoffverbrauchs und des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes einer Standard-Zugmaschine (mit 4x2) + 3-Achs-Sattelaufleger (mit Neutralisierung des S-T-Effekts) im Kurzstreckeneinsatz (50 %) und im Langstreckeneinsatz (50 %), mit Standard-Referenzlast.

04/2022 · MICHELIN, MICHELIN REMIX und die grafische Darstellung des Michelin Manns sind Eigentum der Compagnie Générale des Etablissements Michelin. Fotos: Michelin, Michelin Reifenwerke AG & Co. KGaA · Michelinstraße 4 · 76185 Karlsruhe/Deutschland