

Unternehmen

FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG

Die Odyssee der 100-Tonner

Schwertransporte werden in Deutschland mehr und mehr zur Zitterpartie. Die marode Infrastruktur und zeitraubende Verfahren zur Genehmigung bringen viele Unternehmen in die Bredouille.

Von Uwe Marx

A nja Gelberts Unternehmen gehört zu diesem Kreis. Es ist ein Hersteller von Maschinen und Anlagen zur Trocknung und Verdampfung. Es sind mitunter sehr große Maschinen, und eine davon sollte kürzlich von Butzbach nach Mainz transportiert werden, 70 Kilometer, eigentlich ein Knacks. Es wurde aber eine Odyssee – und ein Beispiel dafür, warum Unternehmen unter maroder Infrastruktur und zähen Genehmigungsverfahren ächzen, um nur die beiden zentralen Kritikpunkte zu nennen.

Aanja Gelberts Unternehmen gehört zu diesem Kreis. Es ist ein Hersteller von Maschinen und Anlagen zur Trocknung und Verdampfung. Es sind mitunter sehr große Maschinen, und eine davon sollte kürzlich von Butzbach nach Mainz transportiert werden, 70 Kilometer, eigentlich ein Knacks. Es wurde aber eine Odyssee – und ein Beispiel dafür, warum Unternehmen unter maroder Infrastruktur und zähen Genehmigungsverfahren ächzen, um nur die beiden zentralen Kritikpunkte zu nennen.

Buss-SMS-Canzler – 240 Beschäftigte, 46 Millionen Euro Umsatz im Jahr – wollte zwei Klärschlammtröckner zu einer Kläranlage transportieren, jeweils 137 Tonnen schwer, 20 Meter lang, vier Meter breit. Das Transportfahrzeug hat 18 Achsen, die Zugmaschine vier. Dass Transporte solcher Güter kein Kinder-



Foto: Jpa

Nicht nur die Kurven sind eine Herausforderung: Der Transport von sperrigen und schweren Gütern hat es in sich.

spiel sind, lässt sich erahnen. Andererseits sind sie keine Ausnahme. Niemand aus der Geschäftsführung des Maschinenbauverbandes VDMA sagt, das seien „keine Einzelfälle“. Und sie sagt auch: „Der Staat muss in der Lage sein, solche Transporte zu gewährleisten.“ Einige Branchen und viele Unternehmen sind da nicht mehr so sicher.

Aanja Gelberts stellte für ihre Klärschlammtröckner einen ersten Antrag bei der zuständigen Verkehrsbehörde, der abgelehnt wurde; auf dem kürzesten Weg hätten nicht alle Brücken die Last getragen. Die zweite beantragte Route sollte über Mannheim nach Mainz führen, auch sie wurde abgelehnt. Die Behörde habe sieben Brückenberechnungen an-

geordnet, eine sei durchgefallen. Weil diese Prüfungen von Ingenieuren vorgenommen werden und deren Zahl in den Behörden inzwischen bedenklich niedrig sei, wie Kritiker sagen, vergingen auch durch diese Ablehnung mehrere Wochen, zumal das zentrale Bearbeitungs-system in den Behörden in die Jahre gekommen sei.

So gesehen war es ein Fortschritt, dass die dritte beantragte Route sofort abgelehnt wurde; sie hätte nach Andernach geführt. Denn von dort ist Mainz auch über den Rhein zu erreichen. Auch aus Hanau am Main als Zwischenstation nach Mainz – der nächste Antrag – wurde nichts. An den Kaimauern wurde zwar schon berechnet, ob diese die Trans-

portkräne für das Verladen der Großanlage aufs Schiff tragen – aber eine nicht geeignete Autobahnbrücke auf dem Weg nach Hanau machte auch diese Routepläne zunichte. Es folgte die Überlegung, die Tröckner in Butzbach wieder zu demontieren, um sie in Einzelteilen nach Mainz zu transportieren und dort zusammenzusetzen. Günstig ist das nicht. Um eine Anlage dieser Dimension ab- und wieder aufzubauen, seien fünf Mitarbeiter fünf volle Tage beschäftigt, sagt Aanja Gelbert. Der Antrag läuft, wieder heißt es warten.

Ihr Unternehmen baut einige Anlagen inzwischen nicht mehr in Butzbach, sondern lässt sie im Emsland in Niedersachsen fremd fertigen. Dort sei immerhin

die Ems einigermaßen schnell erreichbar. Weil die Auftragslage gut sei, habe das zwar noch keine Auswirkungen auf den Standort Butzbach. Aber werde die Konjunktur schlechter, könne sich das ändern. Sie kenne einige Unternehmen, welche die eigenen Produktionsstandorte wegen der Transportschwierigkeiten in Frage stellen, sagt Aanja Gelbert. Und auch die Geschäftsführung von Buss-SMS-Canzler sei „mehr und mehr frustriert“, zumal das Unternehmen bei einer Transportquote zu den oft weit entfernten Kunden angewiesen ist.

Dem einen oder anderen droht bei Schwertransporten noch mehr als Ärger

über lange Genehmigungsverfahren, marode Brücken und unerreichbare Ziele. Uwe Hinzmann zum Beispiel, Zentraleuropa-Chef des Tiefbauunternehmens Keller Grundbau, muss Schadensersatz befürchten, wenn seine Geräte nicht an ihren Zielort kommen. Hinzmann leitet in Offenbach die Deutschland-Fochgesellschaft eines britischen Unternehmens, das in der Heimat an der Börse notiert ist. In Deutschland hat Keller Grundbau 500 Beschäftigte und erzielt mit der Vorbereitung von Baugruben 125 Millionen Euro Umsatz. Auch hier sind stattdessen Transportvolumina Alltag. Rütteln, Bohren und Graben erfordert große Maschinen. Transporte von 60 bis 100 Tonnen Gesamtgewicht seien typisch für seine Branche, sagt Hinzmann. Entsprechend groß sind die Bauvorhaben, um die es geht. Kommt es hier in der Bauvorbereitung zum Verzug, weil die Maschinen des Unternehmens nicht rechtzeitig ankommen, kann das teuer werden.

Auch Hinzmann sagt, dass die langen Genehmigungsverfahren eine Zermürung seien – und dass die Situation auf den Straßen des Landes vor kurzem „völlig aus dem Ruder gelaufen“ sei. Der Hype um die Windkraft habe zu einer extremen Verdichtung der Schwertransporte geführt – und zu einer höheren Belastung der Genehmigungsbehörden. All die Türme und Rotorblätter mussten ja durchs Land gefahren werden. Allerdings sei dieser Schwallung vorüber, und für die aktuellen Defizite gebe es keine Ausreden mehr. Hinzmann nennt sechs bis acht Wochen Genehmigungszeit für Schwertransporte, wo früher zwei ausgereicht hätten – und wechselladende Regelungen von Bundesland zu Bundesland, die es den in der Regel grenzüberschreitenden Transporten zusätzlich schwermachen.

Auch er beklagt, dass die Behörden unterbesetzt seien und zum Beispiel nicht mit den neuesten Möglichkeiten digitaler Verkehrslenkung arbeiteten. Zum Teil fehlten sogar Polizisten, um vor innerstädtischen Großbaustellen Falschparken zu entfernen und Schwertransporte zu ermöglichen. Von Kritikern ist immer wieder zu hören: Wenn doch wenigstens die Nord-Süd- und die West-Ost-Achse in Deutschland einigermaßen zu passieren wäre für Schwertransporte, dann wäre schon einiges gewonnen – aber selbst da von könne keine Rede sein.