

<http://www.derwesten.de/staedte/nachrichten-aus-siegen-kreuztal-netphen-hilchenbach-und-freudenberg/marode-autobahnen-anlagenbauer-sms-siemag-steckt-in-der-klemme-id6365322.html>

WIRTSCHAFT

Marode Autobahnen - Anlagenbauer SMS Siemag steckt in der Klemme

17.02.2012 | 17:54 Uhr



Landesumweltminister Johannes Remmel zu Gast bei der SMS Siemag in Hilchenbach-Dahlbruch. Foto Alex Völkel

Foto:

Der siegerländische Anlagenbauer SMS Siemag hat Probleme. Der Weltmarktführer fertigt im Werk Hilchenbach bis zu 400 Tonnen schwere Anlagenteile. Doch der Abtransport zu den Kunden wird zum Problem: Die Brücken der Autobahnen A45 und A1 Richtung Hamburger Hafen sind marode, SMS bekommt nur noch schwer Transport-Genehmigungen. Auch die Bahn ist keine Alternative. Über 2000 Arbeitsplätze scheinen so langfristig in Gefahr zu sein.

Infos über Umwelttechnik aus erster Hand zu erhalten, stand für NRW-Umweltminister Johannes Remmel (Grüne) am Freitag bei einem Firmenbesuch bei der SMS Siemag auf der Tagesordnung. Aber er bekam noch viel mehr zu hören: Nämlich massive Probleme des weltweit agierenden Anlagenbauers, dass dieser vielleicht schon bald nicht mehr ausliefern kann. Der Grund: Marode Straßen- und Bahnbrücken.

Die SMS Siemag AG ist das erste Unternehmen, das jetzt so deutlich auf die Probleme hinweist. Es betrifft aber auch andere südwestfälische Anlagen- und Behälterbauer.

Rund 200 genehmigungspflichtige Schwertransporte mit einem Gewicht von 80 bis zu 400 Tonnen pro Bauteil verlassen jedes Jahr das Werksgelände in Hilchenbach. Allerdings gibt es zwei gravierende Probleme: Zum einen ist es immer schwieriger, die Genehmigungen zu bekommen. Zum anderen fallen immer mehr Transportrouten weg. Bis zum Jahr 2008 brauchte SMS nur eine Nacht, um einen 400-Tonnen-Transport vom Siegerland in den Hamburger Hafen zu schaffen. Da aber sowohl auf der Sauerlandlinie als auch auf der A 1 viele Brücken marode sind, dauern die Transporte wegen der vielen kleinen Ausweichstrecken nun drei Tage, berichtet Versandchef Ralph Helsper. Mal abgesehen davon, dass Transporte von mehr als 100 Tonnen kaum mehr möglich sind.

SMS Siemag ist angewiesen auf Schwertransporte

Also muss die SMS andere Überseehäfen ansteuern. Doch um diese zu erreichen, brauchen sie Binnenschiffer. Allerdings sind auch die Häfen Duisburg oder Krefeld nur noch mit maximal 120 Tonnen Ladung zu erreichen. Bleibt noch der Binnenhafen in Neuwied. Allerdings nur Überland: Doch die

Genehmigungen dafür zu erhalten, wird immer schwieriger, weiß Andreas Stettner von der Materialwirtschaft. Zwischen drei Wochen und zwei Monaten Vorlauf braucht eine Anmeldung. Außerdem ist der Aufwand während des Transports über die Dörfer ungleich höher als über die Autobahn. Schließlich müssen dafür oft Ampeln oder Leitplanken abgebaut werden. Rheinland-Pfalz hat mittlerweile auch das Gesamtgewicht auf 200 Tonnen beschränkt. Und wenn dann eine Gemeinde einen neuen Kreisverkehr anlegt und diesen noch in der Mitte begrünt, fällt auch diese Route für Schwertransporte weg.

Die Bahn ist – mussten sie leider Umweltminister Remmel deutlich machen – auch keine Alternative. Nur fünf bis zehn Prozent der Transporte werden darüber abgewickelt. Die 200 bis 400 Tonnen schweren Anlagen könnten zwar über den Werksanschluss herausgebracht werden. Allerdings gibt es, nachdem die damalige Deutsche Bundesbahn ihre Schwerlastwaggons verkauft hat, kaum mehr geeignete Transportwaggons. So gibt es für Walzenstände europaweit nur fünf Waggons, für die ganz großen Elemente nur zwei. Entsprechend lang sind die Vorlaufzeiten. Und wenn dann die Bauteile zwar vom Gewicht passen, aber von den Ausmaßen zu groß sind? „Dann sind wir fertig“, sagt Helsper resignierend. Related content

Siegerland soll "Industrieregion im Grünen" bleiben

Der Minister hörte sich die alarmierende Kritik an. „Schließlich bin ich ja auch lokaler Abgeordneter“, so Remmel. Allerdings liege dies vor allem im von ihm schon seit 1995 beklagten Substanzverlust der Straßen. 500 Millionen bis zu einer Milliarde Euro mehr pro Jahr – zehn Jahre lang – braucht es für die Unterhaltung der Landesstraßen. Doch statt über die Instandsetzung werde nur über Neubauten geredet, kritisierte Remmel die Wünsche auch aus dem Siegerland. Allerdings will er bei seinen Kabinettskollegen nachhören, was in Sachen Unterhaltung und Genehmigungen machbar ist. „Wir wollen eine Industrieregion im Grünen bleiben“, sicherte er Unterstützung zu.

„Wir machen uns als Arbeitnehmervertreter ganz große Sorgen“, betont der Betriebsratsvorsitzende Wolfgang Schlabach mit Blick auf die 2270 Beschäftigten im Siegerland. „Die ersten deutschen Firmen haben schon die Flügel gestreckt“, weiß Helsper von Branchenkollegen. „Das geht nicht mit einem großen Knall, sondern ist ein leises Sterben.“

Alexander Völkel