



Mit einem Gewicht von 355 Tonnen, etwa so viel wie ein vollbesetzter und -getankter Airbus 340, brach dieser Walzenständer (im Bild die Rheinüberquerung bei Neuwied) vor einigen Jahren den Rekord. Inzwischen hat der Dahlbrucher Anlagenbauer SMS Siemag schon schwerere Kolosse auf die Reise geschickt. Foto: SMS Siemag

Wirtschaftliche Belastungsprobe

DAHLBRUCH SMS Siemag fordert keine neue Straße – sondern den Erhalt vorhandener Routen

Der Schwerlasttransport aus der heimischen Region zu den Häfen gestaltet sich immer problematischer.

js ■ Mit einem deutlichen Bekenntnis zum Firmenstandort Dahlbruch begrüßte gestern der Anlagenbauer SMS Siemag Nordrhein-Westfalens Umweltminister Johannes Remmel (Grüne). Ein gewichtiges Thema der Besichtigung hatte zwar im eigentlichen Sinne nichts mit dem Ressort des Düsseldorfer Gastes zu tun; dennoch nutzten Vorstandsmitglied Dr. Guido Kleinschmidt und Kollegen die Gunst der Besucherstunde, um auf ein Sorgenkind mit zunehmenden Gewichtsproblemen hinzuweisen: den Schwerlasttransport.

Etwa 200 Transporte der genehmigungspflichtigen Art werden pro Jahr im Ferndorftal auf die Reise in aller Herren Länder geschickt. Dabei setzt SMS Siemag wenn möglich auf die Schiene. Der Zugverkehr jedoch hat seine eigenen Gesetze, Begrenzungen in Gewicht und Größe machen oftmals einen Strich durch die Rech-

nung. Nicht immer sind Waggons in den benötigten Dimensionen zu haben. In einigen Fällen müssen diese sogar in Österreich geordert werden – selbst Vorkriegsmodelle müssen dann erhalten.

Und so ist SMS Siemag immer wieder auf Transporte über die Straße angewiesen. Immerhin ist es längst keine Seltenheit mehr, dass ein in Dahlbruch produzierter Walzenständer, ein Getriebe oder eine Grobblechschere Gewichtsklassen von 100 bis 400 Tonnen erreichen. Nachts werden die gewaltigen Fertigungsteile aus dem Haus geschickt, mit entsprechender Eskorte und Genehmigungsschreiben im Handschuhfach. „Die Maschinen werden für den Transport bereits so weit wie möglich zerlegt“, erklärte Andreas Stettner, Bereichsleiter Einkauf bei SMS Siemag. Dennoch komme das Unternehmen nicht umhin, extrem große Bauteile von Dahlbruch aus zum Kunden zu bewegen.

Auf den Straßen nun tut sich seit einiger Zeit ein Problem auf, ein Mangel an Investitionen übt bittere Rache. „Unsere Routen zu den Häfen werden immer schwieriger.“ Bis 2008 etwa war der Transport zum Hamburger Hafen noch in einer Nacht zu meistern. Die direkte Autobahnverbindung, die

der gemeine Nordseeurlauber nutzt, war auch für schwerbeladene Lastwagen kein Problem. Inzwischen sieht das anders aus: Ein Schwertransport aus dem nördlichen Siegerland muss Schlangenlinien via Köln, Ruhrgebiet und Soester Börde in Kauf nehmen, um die Hansestadt im Norden der Republik zu erreichen. Bei Gewichtsklassen von über 100 Tonnen scheidet die Verschiffung in Hamburg inzwischen aus. Zudem sind die Schwerlastzüge heute bis zu dreimal so lang auf Achse. „Die Umweltbelastung ist deutlich stärker, wenn wir nicht die direkte Route nehmen können“, schlug Stettner den Bogen zum eigentlichen Arbeitsfeld des Ministers.

Auch die Wege zu den anderen im Auftrag von SMS Siemag angesteuerten Häfen werden immer steiniger. Ob nach Bremen, Antwerpen oder zu den Binnenhäfen in Krefeld, Duisburg und Neuwied: Zahlreiche Brückenbauwerke sind für die Kolosse – nicht nur – aus Dahlbrucher Produktion schlichtweg nicht mehr passierbar. Kurzum: Die Lieferung zum Kunden werde für das Unternehmen immer schwieriger – und könne im schlimmsten Fall sogar existenzbedrohend sein, so Stettner. Wenn Aufträge wegen nicht umsetzbarer Trans-

porte abgelehnt werden müssten, müsse auch über eine Verlegung der Fertigung nachgedacht werden. „Dabei möchten wir mit unseren Kernkompetenzen an unserem Standort festhalten“, bekräftigte Guido Kleinschmidt. Wegziehen aus Dahlbruch, das wolle wohl keiner der fast 2300 Mitarbeiter.

SMS Siemag hat sich in einer Arbeitsgruppe mit anderen betroffenen Unternehmen der Region zusammengeschlossen, ist in Berlin vorstellig geworden und möchte nun auch via Remmel die Unterstützung der Landesregierung einwerben. Dabei gehe es nicht etwa um neue Straßen, sondern um den Erhalt der bestehenden Infrastruktur. Seit Jahren schon moniere er, „dass wir unsere Substanz verfallen lassen“, pflichtete Remmel den Forderungen bei. Ein Hausbesitzer sorge auch zunächst dafür, dass sein Dach dicht sei, bevor er andere Baustellen eröffne. „Es tropft aber schon ins Dach“, griff Betriebsratsvorsitzender Wolfgang Schla-bach das Bild des Ministers auf. Selbst wenn deutschlandweit 25 000 Brückenbauwerke marode seien: „Wir dürfen nicht abgeschnitten werden!“