Mit 134 t nach Luxemburg: Schwertransportplanung gleicht mittlerweile Schachspiel!

Um mit 134 t Gesamtzuggewicht von Österreich nach Luxemburg zu fahren, benötigt man beste Technik und hervorragende Schwertransport-Kraftfahrer. Was man dafür heutzutage jedoch mindestens in gleichem Maße braucht, ist starkes Personal zur Bewältigung der vielfältigen Anträge, Genehmigungen und Auflagen hierfür.

Die Lastfahrt mit 32 Metern Länge, 3,75 Metern Breite und 4,30 Metern Höhe ging ab von Nenzing in Österreich, hin zu einer Großbaustelle in Luxemburg. Aufgrund der variierenden Fahrzeitgenehmigungen nahm der Transport des Bohrgeräts bei einer reinen Laststrecke von 697 Kilometern insgesamt fünf Tage in Anspruch. Der direkte Weg hierfür war zwar 132 Kilometer kürzer, konnte jedoch aufgrund der Transportabmessungen und des Zustandes der Straßen nicht befahren werden. Innerhalb der sechs Wochen Planungszeit vorab musste BigMover Bloedorn die Strecke für die Lastfahrt aufgrund der maroden Straßeninfrastruktur dreimal ändern. Das bedeutet jeweils neue Anhörungen für jede neue Fahrtstrecke, jeweils erneute Anträge für Fahrstreckengenehmigungen mitsamt den entsprechenden Auswirkungen auf die Auflagen jeder resultierenden Route.

„Disponenten von heute müssen wie gute Schachspieler sein. Sie müssen nicht nur im Vorfeld erkennen, welche umfassenden Konsequenzen es hat, wenn sich ein einziger Punkt in der Planung ändert. Sie müssen auch mit möglichst effizienten Schachzügen die Umsetzung der ursprünglichen Zielsetzung wieder erreichen“, so Kerstin Stolper, Geschäftsführerin der transportverantwortlichen Schwerlastspedition Bloedorn in Dortmund.

Bei einem Frachtgutgewicht von 82 Tonnen ist allein das Transportfahrzeug mit 13 Achsen derart lang, dass Einzelfahrtgenehmigungen auch für die Leerfahrt notwendig sind. Im vorliegenden Fall waren diese separat für Österreich, Luxemburg und Deutschland zu beantragen. Das gleiche galt entsprechend für die Lastfahrt. Für die österreichischen Genehmigungen konnte die Bloedorn Spedition auf den BigMove Partner Hämmerle aus Voralberg setzen, der sich um die Besorgung gekümmert hat. Die behördlichen Bearbeitungszeiten für die deutschen und die luxemburgischen Genehmigungen lagen mit einem Monat jeweils gleichauf.

„Disponenten von heute müssen wie gute Schachspieler sein. Sie müssen nicht nur im Vorfeld erkennen, welche umfassenden Konsequenzen es hat, wenn sich ein einziger Punkt in der Planung ändert ...“

Betrachtet man diese Zeitspanne vor dem eigentlichen Transport mit einem gewissen Zweckoptimismus, dann bleibt genug Zeit, um Personal und Material für eine maximale Transport-Effizienz vorauszuplanen. Denn innerhalb Deutschlands war ein Beifahrer Pflicht, der über Funk Genehmigungsauflagen an das Begleitfahrzeug durchzugeben hatte. In Österreich wurden zwei Begleitfahrzeuge privater Dienstleister zur Auflage gemacht, in Deutschland und Luxemburg jeweils ein Begleitfahrzeug und

134 t Gesamtgewicht, 13 Achsen, 3 Länder!

Fotos: © Christian Kiefer

„... Sie müssen auch mit möglichst effizienten Schachzügen die Umsetzung der ursprünglichen Zielsetzung wieder erreichen"

Polizeibegleitung. In Österreich durfte tagsüber gefahren werden, in Luxemburg abends, in Deutschland nur nachts.

Um den Liefertermin einhalten zu können, wurde von behördlicher Seite aus das Wochenendfahrverbot auf Antrag aufgehoben, da die verordnete Polizeibegleitung in der Nacht vorher nicht gestellt werden konnte, was den zugesagten Liefertermin infrage gestellt hätte. Der Grund hierfür lag in einem Mangel an Polizei-Ressourcen. Denn auch die gerät mittlerweile aufgrund der vielen straßeninfrastrukturbedingten Umfahrungswege an ihre Kapazitätsgrenzen.

Letztlich wurden also Genehmigungsänderungen notwendig, weil daraus resultierende Auflagen von Seiten der Behörden nicht eingehalten werden konnten, da Personal- und Infrastruktur nicht mehr zu den erteilten Genehmigungen gepasst haben. „Da beißt sich die Katze in den Schwanz", kommentiert Rainer Bloedorn, Geschäftsführer der Spedition Bloedorn und Aufsichtsratsvorsitzender der BigMove AG diesen Zustand. „Es bedeutet aber leider auch, dass neben der technischen Fachkompetenz einer Schwertransportfirma die ökonomische Bewältigung der gesamten Administrationsmasse rund um den Transport herum immer entscheidender wird." Das Personalverhältnis zwischen technischen, operativen und administrativen Profis scheint sich in der Schwertransportfirma der Zukunft dementsprechend ändern zu müssen.

STM