

# Schwertransporte – längst ein europäischer Markt

Immer mehr Kunden verlangen „Rund-um-sorglos-Service“

*Es ist sicherlich unumstritten, dass professionelle Dienstleister im Bereich Schwertransport notwendig sind, um schwere und vor allem große Güter von Ort A nach Ort B zu bewegen. Wie aber stellt man sich dem ausländischen Markt? Sicherlich steht fest, dass die Welt weiter zusammen wächst. Vor allem in Europa.*

Gerade der Investitionsmarkt wächst über alle Grenzen hinaus. „Make or buy“ – Entscheidungen spielen eine große Rolle. Stahlkonstruktionen wie Brücken müssen heutzutage von Polen nach Meppen transportiert werden. Deutsche Straßenbahnen werden in Spanien, Portugal und Norwegen eingesetzt. Aber auch weltweite Anfragen treffen mehr und mehr ein. 75 Lokomotiven à 130 Tonnen von München nach Brisbane. Oder: Eine Straßenbahn nach Neu Delhi per Flugzeug. Da muss der Vorlauf der Straßenbahn zu einem geeigneten Flughafen ebenso geplant werden wie die Organisation der Antonov. Beides gehört somit zum Schwerlastprojektgeschäft.

Zwar werden die Grenzen in Europa immer offener; allerdings gibt es doch in dieser Nische immer noch viele unterschiedliche Bedingungen und ein Kauf „von der Stange“ wie in konventionellen Speditionsbetrieben ist längst noch nicht möglich. Letztendlich ist der Transport von Gütern aber wie der Verlauf von Wasser. Es sucht sich immer den günstigsten und besten Weg. Genauso kann

man auch den europäischen Transport von Großraum- und Schwertransporten sehen. Nicht immer ist der direkte Weg der beste. Die Kombination einzelner Verkehrsträger wie beispielsweise Lkw und Binnenschiff gehören bei Spezialisten zum Tagesgeschäft. Oftmals können somit auch teure und umständliche Genehmigungsverfahren in Transitländern (z. B. Österreich und Ungarn auf dem Weg nach Rumänien) umgangen werden. Allerdings empfiehlt es sich, in entsprechenden Ländern Standorte zu führen. Hierbei ist es wichtig, landeseigene Niederlassungen zu beheimaten. Dort gibt es keine sprachliche Hindernisse und die „Bedingungen“ sind dem ansässigen Personal bekannt.

Im Schwertransportgeschäft verlangt der Kunde immer mehr den „Rund-um-sorglos-Service“. Das ist nicht nur in Deutschland so. Somit muss auch im Ausland das technische Know-how bekannt sein. Dieses kann man nur mit Schulungen und gemeinsamen Treffen erreichen. Mit dem besonderen Maß für Technik und nationalen Marktgegebenheiten führt auch die Beförderung eines Schwertransports über die Grenzen hinaus dann zum Erfolg. Beherrscht man dieses nicht, kann der grenzüberschreitende Schwertransport für Kunde und Dienstleister enorm teuer werden und so manches Budget sprengen.

„Im Osten geht die Sonne auf“, heißt es. Und dieses ist momentan auch wirtschaftlich in Bezug auf erneuerbare Energien richtig. So wird beispielsweise in Rumänien an der Schwarzmeerküste der größte Windpark Europas gebaut. Und hier beginnt für die Nische „Schwertransport“ das Geschick aus rumänischen und deutschen Erfahrungen. Während

die Flügel, Turmteile etc. via Lkw aufs Schiff nach Rumänien verbracht werden, um dort wieder von Lkw in den Windpark transportiert zu werden, können „kleinere“ Güter direkt per Lkw nach Rumänien transportiert werden. Die notwendigen nationalen Genehmigungen werden direkt in Rumänien eingeholt. Hier zeichnet sich der unternehmenseigene Kollege aus, der die Spielregeln kennt und im Sinne des eigenen Arbeitgebers agiert.

Eine erfolgreiche Projektumsetzung wäre sicherlich nicht möglich, wenn man erst jetzt beginnt diesen Markt „Rumänien“ zu „beackern“ und hier keine intensive Vorbereitung, Erfahrung und Ausbildung vorausgegangen wäre. Auch Kleinigkeiten können dabei ganze Projekte verzögern. Denn die



**Ein Schwertransport auf der Autobahn – im Ausland haben die Transporteure oft zusätzliche Vorgaben einzuhalten.**

Anzahl von „Rundumleuchten“ muss nicht in jedem Land gleich sein. Vielleicht verlangen einige Länder sogar eine Rundumleuchte mehr als in Deutschland. Und wenn man diese nun angebracht hat, sollte man bekannte und gut bewachte Parkplätze in Europa kennen, damit keine Lampe abhanden kommt und somit doch wieder fehlt.

Eins bleibt aber immer gleich: Spedition wird von Menschen „gemacht“. Auch und vor allem im Schwertransport. Die Erfahrung der Mitarbeiter im In- und Ausland spielen hier oftmals mindestens eine ebenso große Rolle wie die notwendige teure Technik und das notwendige Equipment. Denn wer würde schon darüber nachdenken, einen konventionellen Lkw mit 33 Paletten Gurken von Prag nach Hamburg via dem tschechischen Hafen Melnik über den Wasserweg zu verschicken? Im Schwertransportbereich ist dieses üblich, um das verladene Schwergut nicht zu lange via Straße transportieren zu müssen und gegebenenfalls Brückengutachten, Genehmigungen Polizeibegleitungen und Ähnliches zu vermeiden.

Fazit: Ein erfolgreicher Schwerlastspediteur darf sich nicht mehr dem europäischen Markt verschließen und muss wissen, wann welche Verkehrsträger eingesetzt werden müssen. Landeseigene Gegebenheiten müssen den Experten ebenso bekannt sein sowie die Möglichkeiten des Equipments. Weltweite Agentennetze (z. B. GPLN) helfen hier einen Austausch an Erfahrung zu finden.

Holger Dechant, Universal Transporte Michels GmbH & Co. KG, Paderborn

**Eine Straßenbahn wird in ein Großraum-Transportflugzeug geladen.**

