



Windkraft mit Gegenwind?



Dipl.-Ing. Wolfgang Draaf

Windkraft als eine Form der regenerativen Energiegewinnung ist nach wie vor ein wachsender Markt, wie auch in der letzten Ausgabe des Kranmagazins im Jahr 2008 nachzulesen war. Hersteller von Anlagen wie auch Hersteller von Fahrzeugkränen, ohne die ja bekanntlich eine Windkraftanlage nicht zu stellen ist, richten sich auf einen Markt mit ständig steigenden MW-Zahlen, größeren Höhen oder das sogenannte Repowering, also dem Austausch von kleineren hin zu leistungsstärkeren Anlagen ein. Sich auf einen stärker wachsenden internationalen Markt einzurichten und sich dafür zu rüsten, ist eine von Anlagenherstellerseite geäußerte Forderung.

Wieso denn dann die Frage nach dem Gegenwind, wenn man von einem nach wie vor großen weltweiten Potenzial sprechen kann. Bezogen auf die Bundesrepublik Deutschland ist es eine schlichte Frage nach der Transportierbarkeit von Anlagenteilen. Die Logistik erfordert eine Verkehrsinfrastruktur frei von Widrigkeiten. Dies dann, wenn der Hersteller in der Fläche angesiedelt ist oder wenn Windparks – neue wie bestehende – in schwierigem Gelände anzutreffen sind. Und genau hier ist mit ständig steigenden Schwierigkeiten zu rechnen. Wir erleben kaum eine Woche, in der nicht Baustellen die Streckensuche erschweren, die Hiobsbotschaften bezüglich des Tragverhaltens von Bauwerken nehmen ebenfalls kein Ende. Dies betrifft die Transporte der Anlagen wie das Verbringen

der Großgeräte zum Einsatzort – egal ob Mobil- oder Raupenkran – gleichermaßen.

Und da die Anlagenteile aufgrund der Verbesserung der Leistungsfähigkeit in ihren Dimensionen und in ihrem Gewicht ansteigen, wird die Infrastrukturproblematik auch die Logistik der Windkraft vor zunehmende Probleme stellen. Je nachdem, welche Fahrzeugkombinationen zum Einsatz kommen, sind Maschinenhaustransporte schon bei

eingehalten werden. Und zu guter Letzt drohen auch Sanierungen auf den wichtigen Umfahrungsstrecken, sodass ein großräumiger Umweg die Folge ist.

Und im internationalen Geschäft sind es die Unwägbarkeiten des jeweils anzutreffenden Genehmigungsverfahrens, welche dem gemeinsamen Wirtschaftsraum Europa und dem „freien“ Warenverkehr Hohn spotten. Selbst die Spezialisten wie das betrof-

Es ist aber noch ein langer Weg, zu einem vereinten Europa auch und gerade in der Schwertransport- und Kranbranche zu gelangen.

einem Gesamtgewicht von 155 t angelangt. Ein Wert, der die Routensuche schon erheblich beeinträchtigt. Nimmt man das Beispiel der A 45 in Hessen wie in Nordrhein-Westfalen und führt sich die Tatsache vor Augen, dass diese mit dem vorgenannten Gewicht nicht mehr zu befahren ist, kann man sich ausrechnen, dass die Transporte dieser Art länger dauern werden und demzufolge auch teurer werden. Denn Umfahrungen von abgelasteten Bauwerken oder Baustellen finden naturgemäß abseits der Autobahnen statt.

Selbst wenn Baustellen durchlässig sind, können Fahrverbote immer dann drohen, wenn die Baustellen auch über Brücken gehen. In den Fällen kann eine Brückenaufgabe unter Umständen wegen der entsprechenden Baustellenspurführung nicht mehr

fene Gewerbe stößt dabei oft an Grenzen. An Grenzen, an die auch die bundesdeutschen Kranbetreiber dann kommen, wenn man für die Erstellung von Windparks ins Ausland gebeten wird.

Interessanterweise kann immer noch frei im Ausland gearbeitet werden. Jeweils geltende Sicherheitsbestimmungen wären nur das kleinere Übel, die deutlich höhere Hürde stellt der hier und da anzutreffende Protektionismus dar. Sicherheitstechnische Kranabnahmen, man kann sicherlich nicht davon sprechen, dass in der Bundesrepublik Deutschland geringe Sicherheitsanforderungen gelten, sind jeweils vor Ort erneut durchzuführen. Und wenn die Maschine zwar abgenommen ist, sagt dies noch lange Nichts darüber aus, ob der deutsche Kranführer im Ausland diese Maschine auch

bedienen darf. Zwar hat die BSK als Beispiel schon in dem einen oder anderen Fall sogenannte Übereinstimmungsklärungen abgegeben, die den Hinweis geben, dass der Kranführer nach deutschem Recht die Maschine bedienen kann, aber nicht immer hilft dieser Weg. Die Anmietung einheimischer Kranführer ist dann oft der letzte Ausweg.

Die BSK setzt sich für die Anerkennung der deutschen Ausbildung auch im Ausland ein, hat aber naturgemäß ihre Schwierigkeiten mit der jeweiligen „Landessicht“. Immerhin sind kleine Erfolge zu verzeichnen. So erkennt beispielsweise die Schweiz den „BSK-Befähigungsnachweis zum Führen gleisloser Fahrzeugkrane“ an und die SUVA stellt einen entsprechenden schweizerischen Ausweis aus, wenn die besonders geforderte medizinische Untersuchung nachgewiesen wird.

Es ist aber noch ein langer Weg, zu einem vereinten Europa auch und gerade in der Schwertransport- und Kranbranche zu gelangen. Es ist jedoch zu hoffen, dass das neue Berufsbild „Fahrzeugkranführerin/Fahrzeugkranführer“, welches die BSK mit aller Energie verfolgt, dann auch im internationalen Einsatz von Vorteil sein wird. Denn es gibt nur sehr wenige Länder innerhalb der Europäischen Union, welche für Kranführer eine Berufsausbildung fordern, wie zum Beispiel Dänemark.