

»Kein Geschäft mehr ohne die Weser«

Der Wasserweg Oberweser stellt sich für die Maschinenfabrik Richter als Idealfall heraus. Im engen Schulterschluss mit den Behörden wurde im vergangenen Jahr die vor 30 Jahren aufgegebene Binnenschifffahrtsroute im Herzen Deutschlands neu belebt – zum Nutzen von Unternehmen, Wirtschaft, Land, Touristik, Naturschutz und ohne Alternative über andere Verkehrsträger, wie Axel Richter, Eigner und Vorstand des Unternehmens, »Binnenschiffahrt« gegenüber versichert. Auszüge:

Binnenschiffahrt: Für Ab- und Antransport der Waren zum Standort Ihres Unternehmens in Hessisch-Lichtenau stellt sich das Vorhandensein des Flusses Weser als Idealfall dar. War das schon immer so, oder welche Entwicklung war nötig, damit die Anbindung so hergestellt werden konnte, wie es sie heute gibt?

Richter: Der Bedarfsfall Wasserweg hat sich für unser Unternehmen erst in den letzten Jahren verstärkt ergeben. Wir haben zwar schon seit 1986 kontinuierlich mit der Fertigung von großen schweren Maschinen- und Anlagenbaugruppen zu tun, allerdings sind zum einen mittlerweile die Bauteilgewichte auf Grund der Marktanforderung von ehemals maximal 120 t auf bis zu 300 t gestiegen.

Zum anderen ist dem entgegenwirkend die Tragfähigkeit der Brücken im deutschen Verkehrsnetz von den Genehmigungsbehörden für Schwertransporte mehr und mehr nach unten korrigiert worden.

Die Reduzierung der Brückentragfähigkeiten beruht ganz einfach auf dem Alterungsprozess dieser Bauwerke, und dem könnte man eigentlich nur durch umfangreiche Sanierungsarbeiten entgegenwirken. Offensichtlich lässt sich das mit öffentlichen Mitteln nicht so ohne weiteres realisieren.

In den zurückliegenden Jahren war es noch möglich, Bauteile mit 180 t Stückgewicht von Hessisch Lichtenau nach Hanau oder Frankfurt/Osthafen auf der Straße zu transportieren. Dies war in 2008 schon nicht mehr durchführbar.

Der Schienenweg ist für unsere Schwertransporte auch keine echte Alternative, da unsere Schwerteile meistens auch mit Überbreiten auf den Weg zu bringen sind, und dieser Zusatzanspruch kann von der Bahn nicht abgedeckt werden.

Aus all diesen Gründen blieb uns nur die Chance, so dicht wie möglich an eine Wasserstraße zu kommen. Wir hätten entweder unser Unternehmen umsiedeln müssen,

eine kaum zu realisierende Variante, oder wir mussten eine bereits vor 30 Jahren aufgegebene Binnenschifffahrtsroute wiederbeleben, was uns mit der Weser Gott sei Dank gelungen ist. Kostenüberlegungen spielten bei der Entscheidung für den Wasserweg nie eine Rolle, denn einschließlich der notwendigen Kranumladung ist der Schiffstransport gegenüber der Straße erheblich teurer.

Binnenschiffahrt: Einem anderen großen Industrieunternehmen stellen sich immer wieder vor allem Gegner von Seiten der Naturschutzverbände in den Weg, wenn es darum geht, die Ems von Papenburg zur Nordsee zu nutzen. Welche Widerstände aus Ihrer Sicht waren für die Anbindung des Flusses Weser an den Bedarf Ihres Unternehmens zu überwinden oder sind noch zu überwinden und mit welcher Begründung begegnen Sie diesen?

Richter: Eigentlich gab es gegen unsere Entscheidung, die Schwerlasttransporte auf die Weser zu geben, erst einmal überhaupt keine Gegner. Im Gegenteil war es so, dass wir von Anfang an auf sehr viel positives Interesse gestoßen sind, und sich die Bürger von Hannoversch Münden eher an dem sich bietenden Schauspiel der Umladung solcher Riesenbauteile begeistert haben. Erst mit der Absenkung des Edersee-Wasserspiegels gab es dann negative Beurteilungen aus dem Bereich des Edersee-Fremdenverkehrs, jedoch nie von Seiten der Naturschutzverbände; denn hier entlasten wir die Umwelt ja eher, als dass wir sie zusätzlich belasten würden.

Binnenschiffahrt: Mit den Schubleichter-Verbänden umgehen Sie vor allem im Sommer die Notwendigkeit, zuviel Wasser aus dem Edersee in Anspruch nehmen zu müssen. Warum wird dieses Modell erst jetzt in Anwendung gebracht und welche Hindernisse hat es früher gegeben, so dass man nur auf die Welle aus dem Edersee angewiesen war?



Axel Richter,
Eigner und Vorstand der Maschinenfabrik Richter

Richter: Als wir als Schiffahrtsneuling die Oberweserfrachtschiffahrt nach 30 Jahren aus der Not heraus wieder ins Leben gerufen haben, weil der Straßentransport keine Alternative mehr war, haben wir, aber auch all die ortsansässigen Fachleute die Brisanz, was den Edersee angeht, so nicht absehen können. Wir hatten das Pech, dass 2008 auch gleich ein ausgesprochen trockenes Jahr wurde; denn so blieb allen Beteiligten überhaupt nicht die nötige Zeit, sich nach den bestmöglich geeigneten Wasser-Transportmitteln rechtzeitig umzusehen. Für 2009 sind die Weichen gestellt, und die Schubleichterkapazität ist von unserer Seite aus gesichert, so dass der zusätzliche Wasserablass als erledigt zu betrachten ist.

Binnenschiffahrt: Ist der Schubleichterverband auf Dauer ein Ersatz für einen Ausbau der Weser, oder welche Wünsche haben Sie diesbezüglich an die Bundesregierung in Berlin mit welcher Begründung?

Richter: Selbstverständlich wäre es die Ideallösung, wenn die Weser so ausgebaut würde, dass sie auch mit normalen Binnenschiffen befahrbar wäre. Allerdings denken wir da auch realistisch, dass dies sich eigentlich von den Kosten her aktuell nicht tragen kann. Wenn es gelingen würde, eine größere Anzahl von Unternehmen in Nordhessen, Südniedersachsen und Ostthüringen in ein Transportkonzept »Oberweserfrachtschiffahrt« mit einzu beziehen, wäre damit die Ausgangssituation natürlich entscheidend verbessert. Wir wissen, dass die Stadt Hannoversch Münden für ein solches Konzept bereits wirbt, und sehen der weiteren Entwicklung insofern gespannt entgegen.

Binnenschiffahrt: Wir danken Ihnen für das Gespräch.



Wo Fulda sich und Werra küssen

... Schwerlasttransporte von Richter zu Wasser müssen. Denn hier in Hannoversch Münden beginnt oder endet für sie seit vergangenem Jahr ihr weiter Wasserweg zu und von den Kunden – weltweit.

Hessisch Lichtenau bei Kassel – In der Nacht vom 8. auf den 9. April des vergangenen Jahres sperrt die Polizei die Autobahnen 7 und 49. Voll. Und das gleich mehrere Male. Grund: Ein 45 m langer und alles in allem 6,90 m breiter Schwertransporter, auf der Ladefläche ein 17-MW-Getriebeprüfstand mit Bestimmungsland USA. Nach Verlassen der Bundesstraße 7 sollte er am Kreuz Kassel-Ost eigentlich auf die A7 in Richtung Süden fahren mit Ziel Hanau-Hafen. Ohne Umwege insgesamt eine Strecke von ca. 200 km.

Nach Norden – und dann immer geradeaus

Doch ohne Umwege geht es bei diesem Transport nicht ab. Zunächst erlaubt die Länge des Gefährts nicht ein direktes Einbiegen auf die Autobahn an der Auffahrt Kassel-Ost nach Süden. Die Manöver der Transportfirma: »Regelrechte Zentimeterarbeit«, wie die Regionalzeitung »HNA Mündener Allgemeine« berichtet. Also geht es erst einmal nach Norden – und dann immer geradeaus. Erst auf der Abfahrt Lutterberg ist genügend Platz für den Transporter, um in Richtung Hanau zu drehen.

Allerdings geht es auch hier nicht direkt nach Süden. Am Kreuz Kassel-Mitte fährt das Geschütz zunächst in falscher Fahrtrichtung auf die Autobahn 49, um danach über den Lohfeldener Rüssel in richtiger Fahrtrichtung auf die A 49 einzuschwenken. An Anschlussstelle Wabern verlässt der Schwertransporter die A7 und fährt über Bundesstraße 253 nach Homberg, wo der Fahrer die 255 t Gesamtgewicht, davon 160 t Teilgewicht, zurück auf die Auto-

bahn 7 steuert. Danach arbeitet er sich weiter über das Hattenbacher Dreieck und A5 und A45 mühsam zwei Tage lang bis zum Hafen Hanau durch, zur Verladung aufs Schiff und Weiterreise über Main, Rhein und Atlantik nach Übersee – eine ungeheure Belastung für Mensch, Material, Maschine und Umwelt. Allein bis Hanau insgesamt rund 300 km. Dabei hätte schon bei der Abfahrt Lutterberg das Gute so nahe gelegen – im Hafen des nur ca. 50 km entfernt gelegenen idyllischen niedersächsischen Städtchens Hannoversch Münden.

Hier küssen sich Fulda und Werra und heißen fortan auf ihrem Weg nach Norden Weser, eine zentrale innerdeutsche Wasserstraße, die das südniedersächsisch-hessische Industriegebiet um Kassel und Göttingen einst ideal an Mittellandkanal und Nordsee anband – bis sie vor ungefähr 30 Jahren im Zuge der links-ökologischen 68er Weltverbesserung stillgelegt wurde mit den bekannten nachteiligen Folgen für Natur und Umwelt im gesamten Oberwesergebiet.

Diese gigantische Umweltsünde wurde im vergangenen Jahr rückgängig gemacht.

Die Wasserstraße Oberweser wurde für Gütertransporte wiederbelebt, als der hessische Hersteller von Großmaschinen Richter AG nach einer Möglichkeit suchte, sich derart umständliche, das heißt vor allem auch gefährliche,

links: Beginn einer langen Reise: Start vom Richter-Werk in Lichtenau
Rechts: 800-t-Krane von Breuer und Wasel beim Beladen der »Paloma« am Weser-Kai in Hannoversch Münden

langwierige, umweltschädliche und teure Schwertransporte wie jenen vom April für die Zukunft ein für allemal zu ersparen.

Großprojekte von Richter

Die Richter Maschinenfabrik AG, 1945 gegründet als Pressenfabrik und 1986 vom Sohn des Firmengründers Axel Richter neu gestartet als reiner Auftragsbearbeitungsbetrieb für die Fräsbearbeitung großer Maschinen- und Anlagenbaugruppen, bietet heute mit einer ca. 240 Mitarbeiter starken Mannschaft von der Schweißbaugruppe, im eigenen Ofen spannungsarm gegläht, über deren Anstrich und mechanische Bearbeitung bis hin zur komplett montierten Anlage das umfassende Programm eines Systemlieferanten für größte und schwerste Maschinen- und Anlagenkomponenten mit Bearbeitungslängen von bis zu 21 m und 5,5 m Höhe – und das branchenunabhängig und weltweit. Das Unternehmen stellt heute ein breites Spektrum von Maschinen- und Anlagenteilen, große und schwere Hauptbaugruppen her. Die Palette reicht von der Herstellung von Schweißkonstruktionen bis 280 t und Abmessungen von 21 mm mal 6,9 m mal 3,8 m, über spannungsarmes Glü-



Vorbereitung Schwertransport im Richter-Werk



Weser-Kai Hannoversch Münden: Breuer-und-Wasel-Schwerlastkräne beim Beladen des Richter-Transport an der Weser Alle Fotos: Richter.

hen, Sandstrahlen, Anstrich und letztendlich auch noch die komplette mechanische Bearbeitung – alles in gleichgroßen Dimensionen und aus einer Hand.

Hauptsächlich für deutsche Kunden, jedoch zu 90 % für Auslandsprojekte, bedient Richter ohne Ausnahme Großmaschinenhersteller als Kunden. Sie finden damit für ihren Bedarf bei Richter Maschinenfabrik eine fast einmalige Komplexität des Leistungsprofils, die für die Anfertigung von anspruchsvollen Maschinenkomponenten in derart großen Dimensionen und Gewichten bei Auftragsfertigern ohne eigenes Produkt in Deutschland nicht noch einmal und weltweit höchst selten zu finden ist.

Diese herausgehobene Stellung begründet sich dabei nicht nur in der für die Fertigung notwendigen Ausstattung des Unternehmens mit entsprechenden Bearbeitungsmaschinen, hoch spezialisierten Fachkräften und erprobter Krankapazität, sondern auch in dem hohen Qualifizierungs- und Qualitätslevel, den man bei Richter erreicht hat.

Diese Grundausrichtung hat dann zu etwas geführt, was den Eigner und Vorstand des Unternehmens, Axel Richter, für die Zukunft einige Sicherheit geben dürfte, nämlich dass die Richter Maschinenfabrik AG über eine Vielzahl unterschiedlichster Geschäftsfelder verfügt. Seien es Pipeline-Rohrpumpen für die Ostsee-Gaspipeline nach Russland und zum Ural, seien es Weichenteile für den Bau der Transrapid-Strecke in Schanghai, seien es Volllast-Teststände für 17 MW-Windkraftgetriebe – kaum ein Großprojekt weltweit, in dem Richter nicht als Systemlieferant eingebunden ist. Das bedeutet, dass Richter sich einerseits auf eine hohe Kundentreue verlassen kann. Einmalgeschäft gibt es nicht, wo es um Hauptbaugruppen von Großmaschinen oder -Anlagen geht; andererseits sind solche Geschäfte kaum denkbar ohne ein Höchstmaß an Vertrauen in Kompetenz und Zuverlässigkeit seitens der Kunden.

Bei diesen Voraussetzungen profitiert das Unternehmen vom Vorteil der Langzeitkun-

den- und Lieferantenbeziehung. Hinzu kommt der glückliche Umstand, dass das Unternehmen aufgrund seiner großen Geschäftsfeldervielfalt von den normalen zyklischen Wirtschaftsschwankungen weitestgehend unabhängig ist, weil es in der Regel höchst selten vorkommt, dass alle Branchen von solchen Schwankungen gleichzeitig betroffen sind, Rückgänge in einem sich durch Mehrungen in anderen Geschäftsfeldern meistens ausgleichen lassen.

Die Brücke, das schwache Glied in der Straßenkette

Eine Schwankungsunabhängigkeit, die man sich bei Richter schon lange auch bei den Problemen der Schwertransporte gewünscht hat. Große und schwere Halbfertigprodukte werden von den Weltmärkten nach Hessisch Lichtenau angeliefert, dort bearbeitet und müssen danach das Werk wieder zurück auf die Weltmärkte verlassen.

Hier bot sich in den letzten Jahren verstärkt der Wasserweg für das Unternehmen an. Zwar hat es schon seit 1986 kontinuierlich mit der Fertigung von großen schweren Maschinen- und Anlagenbaugruppen zu tun. Jedoch bekam man es in den letzten Jahren dabei zunehmend mit Problemen auf zwei Fronten zu tun:

- Zum einen wurden die zu transportierenden Teile immer schwerer. Auf Grund der Marktanforderung stiegen die Bauteilgewichte von ehemals maximal 120 t auf mittlerweile bis zu 300 t.
- Zum anderen halten die Brücken dem entgegenwirkend derartige Gewichte nicht mehr aus. Deren Tragfähigkeit ist im deutschen Verkehrsnetz von den Genehmigungsbehörden für Schwertransporte mehr und mehr nach unten korrigiert worden.

Die Reduzierung der Brückentragfähigkeiten beruht ganz einfach auf dem Alterungsprozess dieser Bauwerke, und dem könnte man eigentlich nur durch umfangreiche Sanierungsarbeiten entgegenwirken.

Das jedoch lässt sich mit öffentlichen Mitteln nur in den seltensten Fällen realisieren.

War es früher noch möglich, Bauteile mit 180 t Stückgewicht von Hessisch Lichtenau nach Hanau oder Frankfurt/Osthafen auf der Straße zu transportieren, so war dies im vergangenen Jahr schon nicht mehr durchführbar.

Die Schiene – zu schmalspurig für Überbreiten

Zudem ist auch der andere Landweg, die Schiene, für Richters Schwertransporte keine echte Alternative. Die Schwerteile müssen meistens mit Überbreiten auf den Weg gebracht werden. Richter: »Dieser Zusatzanspruch kann von der Bahn nicht abgedeckt werden.«

Einziger Ausweg: die Weser

Aus all diesen Gründen blieb Richter nur noch eine Chance: so dicht wie möglich an eine Wasserstraße zu kommen. Hierfür sah sich das Unternehmen vor zwei Alternativen gestellt:

- Entweder ganz umsiedeln, z.B. ins Rhein-Main-Gebiet. Für Richter und seine Mitarbeiter nicht zuletzt mitsamt Familien, Freunden und gesellschaftlichem Umfeld im Umkreis von Hessisch Lichtenau eine kaum zu realisierende und nicht gewollte Variante.
- Oder die vor 30 Jahren aufgegebene Binnenschifffahrtsroute über die Oberweser wiederbeleben. Richter heute: »Das ist uns Gott sei Dank gelungen.«

Durch die Baumaßnahme Weserumschlagstelle in Hannoversch Münden wurde im vergangenen Jahr gemeinsam mit den Stadtverantwortlichen eine Verlademöglichkeit für Schwerlastbaugruppen mit einem Investitionsvolumen von 250.000 Euro regelrecht aus dem Boden gestampft. Nur so wurde Richter überhaupt in die Lage versetzt, die bereits beauftragten bis 210 t schweren Maschinenkomponenten zu liefern.

Der Edersee – eine nicht unendliche Wasserreserve

Das Wasser- und Schiffsamt Hannoversch Münden hatte die Transportmöglichkeit bereits 2007 grundsätzlich freigegeben. Um den Wasserstand gab es überdies keine grundsätzlichen Diskussionen, da die Zusp eisung aus dem Edersee für die Oberweser-Schiffahrt gesetzlich ausdrücklich geregelt ist.

Die Edertalsperre wurde in den Jahren 1908 bis 1914 von der Firma Philipp Holzmann AG gebaut. Beim Bau der Sperrmauer wurden 300.000 m³ Bruchstein vermauert. Der Bau selbst kostete 7,5 Mio. Goldmark, für Grunderwerb und Straßenbau wurden nochmals 17,5 Mio. Goldmark aufgewendet. Durch die Flutung des Edertals verloren 700 Menschen ihre Heimat, drei Dörfer wurden abgetragen und versanken in den Fluten.

Schon damals war ein Hauptzweck der Talsperre, der Weserschiffahrt und dem Mittelkanal in den Sommermonaten ausreichend Wasser zuzuführen. Die Talsperre dient darüber hinaus dem Hochwasserschutz und der Stromerzeugung. An eine touristische Nutzung dachte man damals noch nicht.

Bei Niedrigwasser im Herbst kommen Reste der alten Dörfer wieder zum Vorschein. Dann kann man auf alten Wegen wandern, Mauerreste einer alten Klosterkirche besichtigen und eine alte Ederbrücke überqueren, die sonst unter dem Wasserspiegel liegt. Bei extrem niedrigem Wasserstand kann man die Überreste einer alten Hütte erkennen, mit einem Modell der Sperrmauer.

Flachgehende Binnenschiffe vonnöten

Da trotz Zusp eisung die erreichbare Wassertiefe ohnehin nur bei 1,50 m bis 1,60 m auf der Weser zu erreichen ist, waren von vornherein spezielle flachgehende Binnenschiffe einzuplanen. Dennoch haben sich dann in dem ausgesprochen trockenen Jahr 2008 Probleme ergeben, an die in der Anfangsphase niemand gedacht hatte: Der



Wo Fulda (re.) sich und Werra küssen ... mit »Heide-Luise« bei Richter-Verladung; im Hintergrund Personenschiffsanleger Hannoversch Münden Foto:HNA Mündener Allgemeine

Edersee hatte seine mögliche Kapazität schnell erschöpft.

Das bereitete zum einen den Anliegern insbesondere in Bezug auf den Fremdenverkehr Sorgen.

Aber auch für Richter waren weitere Transporte nicht realisierbar. Es galt also, für 2009 bei anstehenden 24 Schwerteilen eine Alternative zu finden, die auf die Wasserzusp eisung aus dem Edersee weitgehend nicht mehr angewiesen sein würde.

Mithilfe der Berliner Binnenschiffahrtsunternehmen Rhenus PartnerShip GmbH & Co. KG und der Deutsche Binnenreederei AG wurden in dieser Situation Schubleichter mit entsprechenden Schubschiffen gefunden, die bei den anstehenden Transportlasten mit einem maximalen Tiefgang von ca. 1,10 m fahren, so dass der ohnehin vom Wasser- und Schiffsamt zu gewährleistende Pegel der Weser von 1,20 m im Regelfall schon ausreicht und einen zusätzlichen Wasserablass aus dem Edersee nur für die Transporte nicht mehr erfordert.

Zusammenarbeit mit Wasser- und Schiffsamt

Bei all den erforderlichen behördlichen Schritten erwies sich die Zusammenarbeit

mit den Behörden nach Auskunft Richters als »von Anfang an sehr partnerschaftlich«. Insbesondere mit dem Wasser- und Schiffsamt Hannoversch Münden entwickelte sich ein enger Schulterschluss. Richter heute: »Man reagiert dort äußerst schnell, ist sehr hilfsbereit und kompetent aufgestellt.«

Auch die Landesämter für Verkehrswesen in Hessen und Niedersachsen unterstützten schon im eigenen Interesse die Aktivitäten der Firma Richter, mit der Wiederbelegung der Umschlagstelle Hannoversch Münden, die Straßen von den Schwerteilen zu entlasten.

Damit der Boden der Umschlagstelle das Gewicht der beiden für die Verladung notwendigen 800-t-Krane aushält, wurden in die Erde Löcher mit schnell härtendem Beton gebohrt. Auf ihnen stehen die vier Füße der Kräne. Außerdem wurde die Zufahrt erneuert, damit die Krane vom Weserpark zur Umschlagstelle fahren konnten.

Das Landesamt Hessen regte in einem weiteren Schritt sogar an, die Straßenstrecke Hessisch Lichtenau bis Hannoversch Münden als sogenannte Schwerlaststrecke auszuweisen, damit diese Anbindung an den Wasserweg langfristig gesichert wird.



Der Breuel-und-Wasel-Kran hebt ein 210 t schweres Gussteil von Richter auf das Schiff in Hannoversch Münden



Unternehmer mit Schiffsleuten: (v.l.) Lotse Rolf Glös, Axel Richter, Kapitän Walter Schulte und Lotse Heinz Guicking Fotos:HNA Mündener Allgemeine

Schließlich war auch der Bürgermeister der Stadt Hannoversch Münden von vornherein einer der Garanten dafür, dass die Weserumschlagstelle so schnell wiederbelebt werden konnte. Ihm ist es nach Auskunft Richters zu verdanken, wenn sich das Land Niedersachsen demnächst für den weiteren Ausbau mit einbringen wird.

Großtransport mit der »Heide-Luise«

Die Schiffstransporte werden in Zusammenarbeit mit den Reedereien und der Düsseldorfer Spedition Dako Worldwide Transport GmbH durchgeführt. Als letzter Großtransport nahm im Herbst 2008 nach einem längeren Wendemanöver am Weserstein bei Hannoversch Münden das Güterschiff »Heide-Luise« Fahrt auf. Beladen war das Schiff unter dem Kommando von Kapitän Walter Schulte mit einem 210 t schweren Gussteil von Richter, bestimmt für eine Schmiedepresse eines Kunden in USA. Vier Tage war die »Heide-Luise« unterwegs bis Bremen, von wo die Fracht die Schiffsreise über den Atlantik in die Vereinigten Staaten antrat.

Die Verladung klappte einem Bericht der »HNA« zufolge »wie am Schnürchen«, nachdem zuvor beim Verladen einer 200-t-Fracht noch ein Stahlseil gerissen war. Diesmal hielt der Stahl. Der »HNA«-Bericht: »Die Kranführer Eugen Szduj und Erich Mischatz ho-

ben mit den beiden 500-Tonnen-Kranen die Fracht zentimetergenau in den Bauch des Flachgängers, ein Schiffstyp, der auch bei niedrigem Wasserstand noch fahren kann.«

Richter zufolge ist die Auftragslage zu Jahresbeginn weiter gut. In diesem Jahr sollen nach den Planungen etwa zehn Transporte mit dem Schiff durchgeführt werden (s. Tabelle »Weser-Transportaufkommen 2009«). 24 Teile sollen dann an Kunden geliefert werden. Um die Produktpalette zu erweitern, habe man 5 Mio. Euro in eine neue Karussell-Drehbank investiert. Auch soll die Umschlagstelle auf der ganzen Länge standsicher ausgebaut werden.

Im März 2008 wurde so der Schwertransport einer Reihe von zirka 160 t schweren Gussteilen von England nach Hessisch Lichtenau über die Weser abgewickelt. Nach erfolgter Bearbeitung wurden die Teile in die USA gebracht.

Schwertransport über die Weser

Der Schwertransport über die Weser klappt mittlerweile sehr gut. Mit dem Schubleichter, der bis zu 9 m breit und auch bei niedrigem Wasserstand zu fahren ist, ist Richter nicht abhängig von einer Wasserzugabe aus der Eder- oder der Diemeltalsperre.

Bei einer Beladung mit 200 t beispielsweise haben die 9 m breiten Schubleichter, die Richter einsetzen lässt, einen Tiefgang von 75 cm. Das ist bei einer Mindesttiefe

in der Oberweser von 1,20 m ausreichend. Gleichwohl will Richter auf den Einsatz von Motorgüterschiffen nicht verzichten. Sofern die Wasserstände es zulassen, werden auch diese Schiffe weiterhin geordert.

Hat die Oberweser als Gütertransportwasserweg eine Zukunft? Wenn es nach Richter ginge und soweit es die Richter-Schwertransporte betrifft, auf jeden Fall. Um hier nichts dem Zufall zu überlassen, hat man bei Richter die Fühler bereits ausgestreckt. Gespräche mit entsprechenden Unternehmen aus dem Raum Kassel seien bereits erfolgt, die das Transportangebot auf der Weser in Hannoversch Münden mitnutzen wollen, darunter ein Verpackungsspezialist und ein Apparatebauer. Sollte beim Rücktransport Laderaum frei sein, könnte die Fracht mitgenommen werden.

Allerdings ist der Schiffstransport auf der Weser nicht billig. Nach Angaben Richters ist er um etwa 60.000 bis 70.000 Euro teurer als auf der Straße. Dabei sind aber die Kollateralschäden auf der Straße durch die erhöhte Unfallgefahr, Verkehrsstaus etc. nicht mitgerechnet. Und schließlich hat sich das Rechenexempel für Richter ohnedies erledigt. Denn, was bleibt einem übrig? Auf der Straße werden solche Schwertransporte überhaupt nicht mehr genehmigt.

F. Oehlerking