

Infrastruktur Die neue Straße

Der Hasselweg ist asphaltiert, drei Meter breit sowie einen Kilometer lang und wurde angelegt, als Traktoren noch zweistellige PS-Zahlen hatten. Heute löst er sich unter den gestiegenen Anforderungen langsam auf – vor allem durch die bis zu 40 Tonnen schwere Lkws von Temme Struck. Dieser will diese Probleme abstellen und liegt als bester Gewerbesteuerzahler der Gemeinde schon mehrere Jahre lang im Ohr, diesen Weg entsprechend der Belastung ausbauen zu lassen. Doch angesichts einer leeren Gemeindekasse erntete er bisher nur Achselzucken.

Doch dann machte er der Gemeinde ein Angebot, das sie nicht ablehnen konnte. Auf eigene Kosten ließ er eine Wegeplanung machen, die den Hasselweg auf vier Meter verbreitert und an den kritischen Stellen von den Anliegern wegschwenkt. Das notwendige Land sowie die Erdarbeiten will Struck selbst beisteuern. Für die Asphaltdecke gab es durch EU-Zuschüsse eine derart günstige Finanzierung, dass für die Gemeinde bei diesem auf zirka 200 000 Euro geschätzten Unternehmen nur eine Restsumme von zirka 6000 bis 8000 Euro übrig bleibt. Alternative wäre eine Verlegung des Betriebs nach Tarpholz gewesen, wo Struck bereits eine Außenstelle in der Nähe der Autobahnauffahrt hat. "Aber wir haben unsere Büros hier, die Mitarbeiter wohnen in der Nähe und wir haben einen eingespielten Standort", erläutert Struck die unternehmerische Entscheidung. Da täte man sich schwer, den Standort um 15 Kilometer Luftlinie nach Westen zu verlegen - auch wenn die Auto-

bahn für sein Geschäft lebenswichtig sei.

Als der rührige Unternehmer 1985 seine ersten geschäftlichen Gehversuche machte, verschwendete man an Infrastruktur noch keine Gedanken. Struck kaufte Ferkel in Dänemark und verkaufte sie in Schleswig Holstein. Anfangs fuhren Fremdfirmen für ihn. Später hatte er einen eigenen Lkw. Etwa zwei Jahre später übernahm er auf Wunsch der belieferten Landwirte auch die Vermarktung der gemästeten Schweine.

Die Wende brachte einen kräftigen Schub. Es gab starke Nachfrage aus Ostdeutschland. Schon wenige Wochen nach Grenzöffnung tummelte sich der Viehvermarkter in den neu hinzugekommenen Bundesländern.

"Damals war es äußerst schwierig, Frachtkapazitäten zu bekommen", erinnert er sich. Neue Lkws hätten Lieferzeiten von etwa zwei Jahren gehabt. Da habe er sich mit gebrauchten Fahrzeugen hingehangelt. Erst ab 1993 sei man auf neue Fahrzeuge umgestiegen.

Heute verfügt er über 12 Spezialfahrzeuge für Ferkel- und Mastschweintransport. Und seine 30 Mitarbeiter transportieren damit zirka 7000 Schweine und 9000 Ferkel pro Woche.

"55 000 Schweine werden pro Woche in



Schleswig Holstein schlachtreif und nur 15 000 bis 16 000 werden noch zwischen den Meeren geschlachtet", beschreibt er die Basis seines Geschäfts. Dabei bedauert er, dass ein Teil der Wertschöpfungskette außerhalb des Bundeslandes liegt. Im Extremfall würde ein Schwein aus Böklund zu einem Schlachthof in Ostdeutschland oder im Ruhrgebiet gebracht, käme ihm Kühltransporter zur Wurstfabrik zurück und würde dann in Gläsern wieder ins Ruhrgebiet gefahren. Dazwischen lägen viele Leerfahrten von Lkws und viele Liter Diesel.

Er selbst mädet auch Schweine. "Wenn wir keine Käufer für unsere Ferkel haben, dann muss Bauer Struck ran", amüsiert er sich über sich selbst. Und wenn ein Auto Richtung Süden nicht voll sei, würde Bauer Struck die leeren Plätze füllen. Inzwischen produziert er auch sein eigenes Futter und um das Geschäft abzurunden, ist er Teilhaber beim größten Jungsauvermarkter Dänemarks. In Dänisch ist er nach vier Jahren Abendkurs verhandlungssicher.

Er gerät auch schon mal mit den Gesetzen in Dänemark in Konflikt, wenn er Tiertransporte durchführt, die das dänische Zeitlimit überschreiten. Seiner Meinung nach bricht dieses Gesetz europäisches Recht und wird von den dänischen Politikern nur angewandt, um die Wertschöpfung der Schlachthöfe im Lande zu behalten. Denn für 1000 exportierte Schweine geht in Dänemark ein Arbeitsplatz verloren, der in Deutschland aufgebaut wird. Der Fall liegt jetzt dem Europäischen Gerichtshof vor.

Um ein Fundament für die Rechtmäßigkeit von Tiertransporten bis zu 24 Stunden zu bekommen, wurden jetzt von der Bundesregierung ein Rinder- und ein Schweinetransporter mit

Messsensoren ausgerüstet. Den Schweine-LKW stellte Struck.

Im Normalfall werden in seinen Lkws, die alle für Langtransporte bis zu 24 Stunden mit Wasser, Lüftung und Einstreu ausgerüstet sind, nur Temperaturen gemessen, die ebenso wie die Klappenöffnung im Führerhaus abgelesen und gemeinsam mit dem Standort per Satellit in die Zentrale übermittelt werden.

Beim Testfahrzeug werden über 50 zusätzliche Sensoren angebracht, welche Lebensdaten der Tiere ins Führerhaus übertragen, wo der betreuende Wissenschaftler neben dem Fahrer sitzt. Die Transporte sollen zwei Jahre lang zu unterschiedlichen Jahreszeiten durchgeführt werden.

Strucks Erfahrungen geht dabei in die Richtung, dass bei gut ausgerüsteten Fahrten die Fahrzeit keine Rolle spielt, sondern nur die Anzahl der Umladung. Sein Erfolg gibt ihm dabei recht. Auf 20 000 transportierte Schweine rechnet er nur mit einem Todesfall.

Auch personell ist bei Temme Struck alles im Reinen. Vier seiner Mitarbeiter erhielten bei der Weihnachtsfeier Urkunden für 10-Jährige Betriebszugehörigkeit: Bianca Jensen, Frank-Kim Maaske, Bruno Petersen und Ekkehart Westphal.

