

Eine für alle!

Unabhängig von Verbänden, Institutionen und Unternehmen präsentierte sich die neue, alte Internationale Schwerlasttagung in Hohenroda. Mit dabei Vertreterinnen und Vertreter der gesamten Wertschöpfungskette vom Endnutzer über die Betreiber und die Hersteller von Schwertransport- und Hebeteknik – sowie der damit verbundenen Zulieferer und Dienstleister.



Die Fahrzeugausstellung in Hohenroda fand durchaus Beachtung.

255 Teilnehmerinnen und Teilnehmer umfasst die Liste. Kein Wunder, dass der Saal in Hohenroda zu jedem einzelnen Vortrag sehr gut gefüllt war. Erstmals reiste die internationale Hebeteknik- und Schwertransportszene mitten aufs Land, ziemlich genau in der Mitte Deutschlands.

Der neue Veranstaltungsort bietet Platz, Platz auch für weiteres Wachstum, vor allem hinsichtlich der Exponate. Doch was passiert mit dem fachlichen Charakter einer Tagung, wenn die begleitende Ausstellung Messecharakter annimmt?

Nun, so weit war es in diesem Jahr noch nicht. Wieder einmal untermauerte die Internationale Schwerlasttagung ihren Ruf als eine der wohl spannendsten Veranstaltungen in diesem Bereich. Internationale Großprojekte, Informationen zu Techniken, Technologien, infrastrukturellen Angeboten – alles rund um die schweren Brocken und wie diese transportiert werden.

Mit diesem ebenso kleinen wie formschönen Scanner soll es möglich sein, das Einsatzumfeld ganz genau zu vermessen.

Spannend war und ist diese Veranstaltung schon alleine deswegen, weil hier immer wieder auch Aspekte beleuchtet

werden, die die Teilnehmerinnen und Teilnehmer als Erkenntnisgewinn mit nach Hause nehmen.

So ging es auch der STM-Redaktion im Vor- und Umfeld der diesjährigen Veranstaltung. Noch im letzten Jahr, noch ganz unter dem Eindruck der IAA Nutzfahrzeuge, fragte sich die STM-Redaktion, was von all dem, das dort in Hannover sinnbildlich als Aufbruch in die „digitale Transformation“ der Nutzfahrzeugbranche vor-



Faymonville war mit einem Combimax vertreten.



gestellt worden war, wird denn überhaupt und wann in Kran- und Schwertransportsegment ankommen.

Nur ein Jahr später ist wohl mehr als klar, dass die Branche in der digitalen Gegenwart angekommen ist. Software zur Planung von Kraneinsätzen, Software zur Simulation von Kurvenfahrten, die auf dem

Wenn der Transport läuft oder der Kran hebt, dann liegt hinter solchen Einsätzen wochen- manchmal monatelange Planungen hinter dem Projektteam.

Weg ist, zu einer regelrechten Simulationssoftware zu werden, mit der die Durchfahrung kon-

kreter Engstellen auf einer Route simuliert werden kann, oder auch Software, mit der die Fahr-

zeugauswahl und Routenplanung vereinfacht werden kann.

Die „digitale Transformation“ hat auch die Kran- und Schwertransportbranche erfasst. Bis hinein in die neuen Produkte der Hersteller reicht der Transformationsprozess. Telematiklösungen für den vorausschauenden Service sind jetzt schon möglich. Die Frage ist nur noch, in welchem Umfang Daten erfasst werden sollen. Und auf Seiten der Anwender bieten die Planungssoftwarelösungen großartige Möglichkeiten, Einsätze im Vorfeld, auch zeitnah direkt vor Ort zu planen, um die Möglichkeiten zur Durchführung auszuloten.

Unterstützt wird dies zudem noch durch immer neue Hardwarelösungen, die die Software mit entsprechend genauem Zahlenmaterial versorgen kann. So stellte Leica mit dem BLK360 zum Beispiel einen jetzt bestellbaren 3D-Scanner vor – in etwa Thermoskannen-groß.



Besuch aus den Niederlanden: ein Broshuis SL-Trailer.

Blick auf den Schwertlastturm des Actros SLT.



Sie hielten die Fahne der Kranhersteller hoch: Manitowoc mit einem GMK ...



Mit diesem ebenso kleinen wie formschönen Scanner soll es möglich sein, das Einsatzumfeld ganz genau zu vermessen. Baustellenumgebungen, Brückendurchfahrten, Lichtraumprofile – immer geht es um wenige Meter, gar Zentimeter oder Millimeter. GPS ist dafür oft zu ungenau. Genau hier kann ein solcher hoch mobiler Scanner natürlich die Einsatzplanung mit dem benötigten entsprechend präzisen Zahlenmaterial unterstützen.



... und Kato mit einem Midikran.



Sefiro: die Selbstfahrer von Greiner.

Und es ist ja kein Geheimnis, dass die Planung eines Schwertransports oder auch eines Kraneinsatzes sowohl zeitlich als auch vom Arbeitsaufwand her oftmals ungleich aufwendiger ist, als die Durch-

führung selbst. Jedenfalls, wenn es um Güter geht, die erstmalig oder gar gleich als Einzelanfertigung hergestellt werden.

Wenn der Transport läuft oder der Kran hebt, dann liegt hinter solchen Einsätzen wochen- manchmal monatelange Planungen hinter dem Projektteam. Mit welchen Problemen und Herausforderungen die Projektbeteiligten dabei konfrontiert sind, das stellte Reinhard Treutler von der Viktor Baumann GmbH & Co. KG in seinem Vortrag „Probleme beim Transport von Großtransformatoren dar. Ein sehr lohnenswerter Blick hinter die Kulissen des Schwertransportgeschehens.

Eine technische Lösung nicht nur, aber insbesondere auch für solche Trafotransporte stellte Andreas Kahl, Kahl Schwerlast GmbH, vor. Es ist die multivariable Multifunktionsbrücke G² K600, mit der sich große Lasten großflächig verteilen lassen. Technisch möglich wird dies durch die enorme Spannweite



HAWOLEN Zurrgurte



**Katalog
anfordern**

HANFWOLF

Seile + Hebetchnik · Folien + Verpackung



www.hanfwolf.de

Bielefeld

Hannover

Kassel

Merseburg

Salzburg



Für innerbetriebliche Kranarbeiten:
ein Pick & Carry-Kran.



der Brücke, die auch die Möglichkeit bietet, durch den Einsatz entsprechend zahlreicher Achslinien die Achslasten auf deutlich unter 12 t, ja sogar bis 10 t abzusenken. Darüber hinaus können Teile der Brücke selbst auch noch als Behelfsbrücke zum Einsatz kommen.

türlich üben diese Vorträge zu laufenden oder abgeschlossenen Projekten einen ganz besonderen Reiz aus. Denn hier geht es immer wieder um die ganz dicken Brocken und sehr ungewöhnliche Lösungen.

Das ist das Salz in der Suppe der Internationalen Schwerlast-

Das ist das Salz in der Suppe der Internationalen Schwerlasttagung. Doch selbstverständlich geht es auch darum, wie Schwertransporte heute und in Zukunft durchgeführt werden können.

Als behelfsmäßig muss wohl der Zustand zahlreicher Brücken in Deutschland bezeichnet werden. Und so kann getrost davon ausgegangen werden, dass der Brückenbau oder die Brückensanierung in Deutschland noch einige Jahre Konjunktur haben wird. Insofern macht es durchaus Sinn, dass es bei den Vorträgen zu aktuellen Projekten vielfach auch um Brückenprojekte ging. Und na-

tagung. Doch selbstverständlich geht es auch darum, wie Schwertransporte heute und in Zukunft durchgeführt werden können. Und eines wurde auf der diesjährigen Tagung deutlich: Der Zustand der Brücken in Deutschland hat sich – über die Gesamtzahl aller Brückenbauwerke – in den vergangenen Jahren nicht weiter verschlechtert. Zugleich hat die Politik die Notwendigkeit erkannt, die

Wurde mehrfach in Aktion gezeigt: großer Palfinger Ladekran, aufgebaut auf Scania-4-Achs-Fahrgestell.



Infrastruktur zu ertüchtigen, insbesondere um Schwertransporte zu ermöglichen.

„Jedes bewilligte Projekt“, so das Fazit eines Vortrages, „ist finanziert“. Das ist die Grundidee des Bundesverkehrswegeplans 2030. Schon von dieser Seite sollten sich die Arbeitsbedingungen für die Kran- und Schwertransportbranche in Deutschland zumindest nicht weiter verschlechtern.

Zugleich wird an der Schaffung von Makro-Korridoren gearbeitet, auf die zu und von denen ab Micro-Korridore entstehen sollen, die zum Beispiel auch die Makro-Korridore mit geeigneten Umschlagplätzen – Schiene oder Wasserstraße – anbinden, denn spätestens ab 150 t zGG ist der gebrochene Transport der Regelfall.

Das Binnenschiff ist dabei in vielen Fällen erste Wahl, vor allem, wenn es am Ende nach Übersee geht. Ein Hafen, der sich in dieser Hinsicht als DER Umschlagplatz für Breakbuilgüter und schwere Lasten in

Hohenroda präsentierte, war der Hafen von Antwerpen.

Dieser kann seit geraumer Zeit auf ein beständiges Wachstum verweisen. Mit seinen

zahlreichen Binnenschiffverbindungen aus dem Westen und dem Südwesten Deutschlands heraus sowie schwerlastgeeigneten Umschlag- und Lagermög-

lichkeiten hat sich der Hafen von Antwerpen in Hohenroda als Schwergutdrehscheibe in Erinnerung gebracht. **STM**



Auch der König der Löwen durfte in Hohenroda nicht fehlen: MAN TGX-Schwerlastzugmaschine.