

Windkraft-Projekt: Komplex und international

Insgesamt neun Länder durchlief der jüngste Windkraft-Projekt der Gutmann Heavy Logistik AG. 4.350 t Fracht-gewicht wurden dabei über eine Strecke von 1.320 km über die Straße transportiert.

Die Gutmann Heavy Logistik AG (GHL) versteht sich als international tätiger Partner für Heavy Lift Logistik. Das bedeutet, dass Transport, Verschiffung, Krandienstleistungen und Installation aus einer Hand angeboten werden. Unter der Führung

von Thomas Juhl und seinem Team werden Projekte für die Windindustrie sowie für den Maschinen- und Anlagenbau durchgeführt – von der Konzept- und Angebots-Erstellung bis zur Projektumsetzung. Wie komplex die einzelnen Projek-

te dabei sein können, belegt das „Rymanow-Projekt“, das GHL unlängst durchführte und bei dem insgesamt neun Länder zwischen Portugal, der Ukraine und Ägypten involviert waren.

Vom portugiesischen Hafen Aveiro/Leixos kamen die Wind-

blätter und Maschinenhäuser der 13 Windkraftanlagen mit jeweils 100 m Turmhöhe nach Deutschland. Aus Ägypten wurden die dazu gehörigen Turm-Komponenten geliefert. Zwei Seeschiffe in Vollcharter wurden dafür benötigt.

Ob Nacelle oder Turmsegment ...



Angekommen – nun kann entladen werden.



Ab Hafen Wismar wurden 130 Schwertransporte mit insgesamt 4.350 t Frachtgewicht auf der Straße durchgeführt. 38 Brücken mussten zur Durch- und Überfahrt der Straßentransporte vorab berechnet werden. Die maximalen Gesamtzuggewichte dieser

Von sieben verschiedenen Abgangsorten aus sollten Türme, Hubs, Nacellen, Maschinenhäuser und Blätter ‚in time‘ auf der Großbaustelle bereitgestellt werden.

Schwertransporte lagen bei 120 t. Die einzelnen Transportkombinationen brachten es auf 51 m Länge, 3,50 m Breite und 4,30 m Höhe. 1.320 km mussten die Straßentransporte hinter sich bringen, um das eigens hierfür eingerichtete Zwischenlager in Görlitz

... die letzten Meter zum endgültigen Bestimmungsort stellen Mensch und Maschine immer wieder vor besondere Herausforderungen.



Caterpillar leistet hier Assistenzdienste.



zu erreichen. Hier wurde gelagert, gewartet und umgeschlagen. Von Görlitz aus ging es via Straße weiter zur Baustelle in der polnischen Region Sanok vor der ukrainischen Grenze.

Von sieben verschiedenen Abgangsorten aus sollten Türme, Hubs, Nacellen, Maschinenhäuser und Blätter ‚in time‘ auf der Großbaustelle bereitgestellt werden.

Für eine zeitlich und geografisch optimale Planung wurden deshalb Puffer-Lager eingeplant und koordiniert. Gemäß der

Fahrtrouten des Rymanow-Projektes entschied man sich für ein Zwischenlager in Görlitz an der deutsch-polnischen Grenze.

Zwei Schiffe mit Windblättern und Maschinenhäusern kamen aus Portugal, vom portugiesischen Hafen Aveiro/Leixos abgehend, während im ägyptischen Suez-Kanal die Reise der dazu gehörigen Turm-Komponenten begann.

Der Ostseehafen in Wismar erwies sich für den Umschlag der Güter von den Charter-Schiffen auf die Straßentransporte als op-

timal, denn Nacellen und Hubs konnten auch hier zwischengelagert werden. Da die 63 Straßentransporte von dort in Richtung Görlitz sukzessive und in Tranchen abgehen mussten, wurden direkt im Hafen ebenfalls kurzfristige Lagermöglichkeiten eingeplant.

Die weiteren Komponenten für das Zwischenlager in Görlitz kamen aus fünf verschiedenen Produktionsstätten in Deutschland. Da die RGST, die Richtlinie für Großraum- und Schwertransporte in Deutschland föderal

angelegt ist – und entsprechend von Bundesland zu Bundesland unterschiedlich ausgelegt wird, musste das Durchfahren verschiedener Bundesländer besonders hinsichtlich der unterschiedlichen Vorschriften und Genehmigungsbehörden berücksichtigt werden.

Dieser Planungsaufwand lässt sich jedoch durch einen standardisierten Fuhrpark, wie im vorliegenden Fall, verschlanken. Die Baugleichheit der Spezialtransport-Fahrzeuge vereinfacht die Kombination von Zugmaschi-

Nachtfahrt mit Hindernissen.





Der Ostseehafen in Wismar erwies sich für den Umschlag der Güter von den Charter-Schiffen auf die Straßentransporte als optimal.



Lagerung und Umschlag der Rotorblätter.



Der Planungsaufwand lässt sich durch einen standardisierten Fuhrpark verschlanken.

nen und Aufliegern in genehmigungsrelevanten Bereichen. Dadurch können mit den Partnern aus der Schwertransport-Kooperation BigMove, deren Gründungsmitglied Gutmann ist, die notwendigen Fahrzeug-Kapazitäten schneller bereitgestellt und einfacher kombiniert werden. Für das Rymanow-Projekt bot sich diesbezüglich der Partner Pallmann an, mit seinem Standort in Ostdeutschland und besonderen Kapazitäten für die Windkraft.

Thomas Juhl beschreibt die effiziente Planung folgender-

maßen: „Windkraft- und Spezialtransport-Branche ergänzen sich logistisch hervorragend. Denn in der Windkraft geht es genauso entscheidend um Einzeltermine, um Materialbehandlung, um Spezialequipment, um Fachwissen, um Sondergenehmigungen, um lauter einzelne – auch regionale – Bestandteile, die in internationalen Projekten zusammenlaufen. Darin liegen die Synergien für den Spezialtransport und die europäisch ausgerichtete Windindustrie.“

STM

Ankunft in Polen.

