

Wasseranschluss!?

Schwertransport und Wasserstraße: was sich so einfach und bequem anhört, stellt sich in der Praxis oft genug als anspruchsvolle Paarung heraus. Dass die Mischung trotzdem gelingen kann, zeigt ein Trafo-Transport, den BigMove-Partner Geser durchgeführt hat.



Ankunft des 93 t schweren und 8,50 m lange, 2,90 m breiten und 4,35 m hohen Trafos in Regensburg.

Gute Anschlüsse von Straße und Wasser haben für den Schwertransport außerordentliche Bedeutung. Was die hohe See für den weltweiten Gütertransport, das sollte die Binnenschifffahrt zukünftig auch stärker für den europäischen Schwertransport bedeuten. Oft ist es

in der Praxis aber sehr kompliziert, diese beiden Transportwege so miteinander zu verbinden, dass unterm Strich ein rentables Transportprojekt dabei herauskommt.

Ein positives Beispiel der Kombination von Straße und Wasserweg bietet der Trans-

port eines Groß-Trafos durch den BigMove-Partner Geser bei Regensburg. Einerseits ist ein Trafo mit 93 t Eigengewicht und mit Abmessungen von 8,50 m Länge, 2,90 m Breite und 4,35 m Höhe schon von sich aus seine beeindruckende Ladung. Andererseits wird es erst dann richtig

spannend, wenn man weiß, dass solches Schwergut nur stehend transportiert werden darf. Denn das Innenleben einer so gewaltigen Komponente ist durchaus sensibel.

Der hier zu transportierende Trafo wurde in Regensburg vom BigMover Geser aufs Schiff umgeschlagen, um von dort nach Antwerpen und dann weiter in die Vereinigten Arabischen Emirate (VAE) transportiert zu werden.

Geht ein Schwergut in die VAE, dann ist es selbsterklärend, dass ein Großteil des Weges zu Wasser abgewickelt werden kann. Wird aber ein überdimensionales Schwergut auf einer deutschen oder innereuropäischen Relation mit dem Schiff transportiert, dann ist es oftmals der Leistung eines besonders erfahrenen Disponenten zu verdanken, dass eine Route ermittelt werden konnte, die den Schifffahrtsweg integriert und zugleich das Gesamtprojekt wirtschaftlich attraktiver werden lässt – und das bei erhöhter ökologischer Nachhaltigkeit. Denn die Infrastruktur von Binnenhäfen ist oftmals noch nicht wirk-



Der Regensburger Hafen bietet dem Schwertransport hervorragende Möglichkeiten, da hier bis zu 80 t mit stationären Kranen umgeschlagen werden können, außerdem ist der Hafen gut erreichbar.

berliegenden Seiten. Der Regensburger Hafen aber bietet dem Schwertransport hervorragende Möglichkeiten, da hier bis zu 80 t mit stationären Kranen umgeschlagen werden können, und das bei guter Erreichbarkeit. Andernorts muss für den Schwergutumschlag oft ein zusätzlicher Autokran gestellt werden, was den ökologischen Fußabdruck und die Projektrentabilität durchaus belastet.

Die Infrastruktur von Binnenhäfen ist oftmals noch nicht auf den modernen Schwertransport ausgerichtet.

Wenn aber die Wasserstraße aufgrund einer passenden Infrastruktur Teil eines Schwerguttransportes ist, dann wird dieser meist nicht nur effizienter, sondern auch nachhaltiger. Vor diesem Hintergrund ist in den Genehmigungsverordnungen zum Schwertransport auch vorgeschrieben, dass ab einer bestimmten Länge der Transportstrecke der Wasserweg zu integrieren ist. Dies wiederum setzt für Transporteur und Kunde natürlich voraus, dass auch die lange Dauer für einen vergleichsweise langsamen Schifftransport akzeptabel ist.

Energieprojekte in VAE wie im vorliegenden Fall werden selbstverständlich von langer

Hand geplant und notwendige Komponenten wie der Trafo entsprechend vorproduziert und -disponiert. Anders ist dies beispielsweise in der Einsatzplanung von Bau- und Baumaschinenbranche, in der ein Schiffstransport zum kurzfristigen Einsatz auf der Großbaustelle terminlich gar nicht denkbar ist. Im Anlagenbau wiederum werden mittlerweile Einzelteile, unteilbare Ladungen immer größer.

Hier können Wasserwege in der Gesamtschau eines Schwerguttransportes durchaus von großem Vorteil sein. Vorausgesetzt, die Wasserstraße hat eben eine gute Anbindung an die Straße entsprechende Umschlagskapazitäten. Dann kann zusätzlich durch die Beiladungsmöglichkeiten, die ein Binnenschiff hat, die Effizienz gesteigert werden. So resumiert dann auch Markus Geser, Geschäftsführer der Geser Spedition und BigMove-Bereichsvorstand über das Wasser als Transportweg für schwere Güter: „Wann immer Wasserstraßen effizient zu integrieren sind, tut ein guter Geschäftsmann das.“

Die Umsetzung solcher Kombitransporte in die Realität bedarf meist allerdings äußerst anspruchsvoller Disposition. Und die braucht Zeit und viel Erfahrung. Damit rückt auch wieder die Bedeutung des hochkarätigen Pfadfinders unter den Disponenten in ein besonderes Licht. Denn Streckenkenntnisse und -möglichkeiten rund um aktuelle Wasseranschlüsse rentabel vorzuplanen, ist ein äußerst komplexes Geflecht. Wenn wir solche Knoten im Projekt aber entflochten haben, dann fahren alle BigMover gerne mit dem Schiff – auch wenn sie Benzin im Blut haben.“

STM

Auf dem Weg in die Vereinigten Arabischen Emirate: Trafo-Umschlag im Hafen Regensburg.

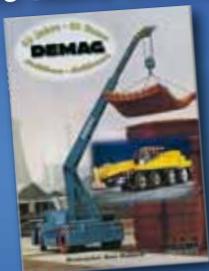


lich auf den modernen Schwertransport ausgerichtet. Brücken begrenzen Anfahrtsmöglichkeiten durch maximale Überfahrtsgewichte, die im modernen Schwertransport schnell überschritten sind. Unterführungen auf Zufahrtswegen sind begrenzt durch maximale Durchfahrtshöhen, die ebenfalls schnell überschritten sind.

Bei Binnenhäfen der Donau beispielsweise liegen Autobahnanschluss und Hafen auf gegenü-

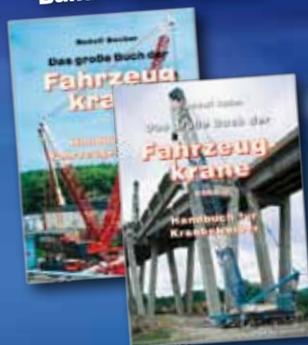
kmverlag.de

50 Jahre Demag



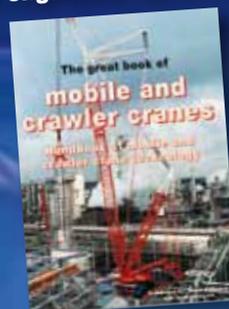
29,90 EUR

Das große Buch der Fahrzeugkrane Band 1 oder Band 2



Je 29,00 EUR

Das große Buch der Fahrzeugkrane in englischer Sprache



29,00 EUR

Das große Buch der Fahrzeugkrane in russischer Sprache



29,00 EUR

Alle Preise in Euro inkl. 19 % MwSt. zzgl. Versandkosten. Irrtümer und Druckfehler vorbehalten. Bestellungen auch über: Tel. +49 (0)6155/8781690,