

Solange der Wind weht

Das Festland in Deutschland wird derzeit fast flächendeckend mit Windkraftanlagen bestückt. Viel Arbeit für große Maschinen. Doch wie lange hält der Boom und gibt es keine anderen Aufträge für Großkrane in Deutschland? Rüdiger Kopf ging dieser Frage nach.

Der Markt für Großkrangeräte ab 500 Tonnen ist zur Zeit durch die Windkraftanlagen geprägt. Daneben gibt es so gut wie nichts“, beschreibt Dirk Bracht, Geschäftsführer der Franz Bracht KG, die Situation am Heavy-Lift-Markt in Deutschland. Für den Gesamtmarkt bleibt aber Bruno Manger, Geschäftsführer von PKT, bei seinem Statement: „Es fehlen die Großaufträge“. Dank der Windenergie sieht Bracht „eine gute Auslastung für unser Haus bis ins Jahr 2003“. Dann wird der Zauber rund um die Windräder auf dem Festland vorbei sein und es werden – nach Brachts Einschätzung – rund 40 Großkrane bundesweit zuviel am Markt sein. Nach Ende 2003 wird ein enormer Druck auf dem Markt erwartet. Derweil wird sich der Bau von Windkraftanlagen auf die hohe See verlagern. Für das Aufstellen dieser „Off-Shore-Parks“ werden Krananlagen auf Schwimmpontons zum Einsatz kommen.

Am sich abzeichnenden Überangebot sind mehrere Parteien mit beteiligt. Zum Einen haben „viele derzeit wegen



Ein „Stück Papier“ mit 225 Tonnen hatte Schmidbauer im März diesen Jahres am Haken. Der Gottwald AK 850 hob gemeinsam mit dem Liebherr LTM 1800 des Unternehmens das 1458 Quadratmeter große Stahldach für ein neues Verwaltungsgebäude der Papierfabrik Palm in Aalen-Neukochen ein. Erst nach dem Aufsetzen erhielt das nur 300 Millimeter starke Dach seine bleibende Form. Der Gottwald war mit einem 35 Meter Hauptausleger, einer 41 Meter langen Wippspitze und 210 Tonnen Drehbühnenballast ausgestattet. Der Liebherr war während des Hubs mit einem 35 Meter Hauptausleger, einer 28 Meter langen Wippspitze und 153 Tonnen Drehbühnenballast ausgerüstet.

der Windenergie aufgerüstet“, meint Bracht, zum Anderen „haben die Hersteller große Stückzahlen aufgelegt, die auch verkauft werden müssen“.

Mindestens 60 Monate müssen solche Großgeräte Arbeiten ausführen, schätzt Uwe Richter, Geschäftsführer von Sarens Deutschland, um eine Anschaffung halbwegs zu gerechtfertigen. Hinzu kommt die Flotte an LKW's und Auflieger sowie das Personal. Ein Fehleinkauf, so denkt Richter, führt schnell zum Ende eines Unternehmens.

In wie weit es bei manchen eine Prestigefrage war, sich eine millionenteure Maschine anzuschaffen, wird bei ziemlich unterschiedlich eingeschätzt. Sprechen einige davon, dass das so genannte Prestigedenken aus den 90er-Jahren nun vorbei sei, erkennen andere immer noch solche Tendenzen und unter vorgehaltener Hand gibt mancher zu, diese Tendenzen selbst zu kennen.

Wohin der Weg nach der Windkraft führt ist offen. Auch die Großbaustellen in Berlin werden demnächst abgeschlossen sein. „Mit dem Stadionbau kommt ein wenig Arbeit“, wirft Bracht einen Blick in die Zukunft und Manger erwartet vom Bau der Metrorapid einige Aufträge. ▶▶



Für die Neubauarbeiten an der ein Kilometer langen Reichenbachbrücke, einem Teilabschnitt der A 71 von Erfurt nach Schweinfurt, setzte der Demag CC 2800 von PKT die rund 250 Tonnen schweren Stützen auf die mittleren Pfeiler. Der Abstand zwischen Fahrbahn und Talgrund beträgt an der tiefsten Stelle 59 Meter.



Für den Transport eines Jumbo-Jets vom Baden Airport Söllingen bei Karlsruhe in das Technikmuseum Speyer mussten dem Flugzeug die „Flügel gestutzt“ und das Fahrwerk eingefahren werden. Um die Arbeiten durchzuführen, haben drei Mobilkrane der Firma Scholpp den 130-Tonnen schweren Flieger gemeinsam angehoben und auf ein Gerüst gesetzt. Neben einem Demag AC 500-1 und Demag AC 300 kam ein Demag AC 650 zum Einsatz.



Auch ein Standbein in Österreich: Neubau von Windkraftanlagen. Ein Demag CC 2500 der Firma Prangl mit einem 120 Meter langen Schwerlastausleger und als SSL/LSL ausgestattet, stellte im Windpark Mönchhof im Burgenland fünf Anlagen des Typs Vestas V80 auf. Ein Windrad besteht aus je fünf Turmschüssen a 25 Meter mit einem Gewicht von 25 Tonnen, einem Generator mit 63 Tonnen sowie der Nabe mit Rotorblättern mit einem Durchmesser von 80 Metern und einem Gewicht von 38 Tonnen. Als Hilfskran wurde ein Liebherr LTM 1090 eingesetzt.

Holift bestimmt das Tempo



Doron Livnat (l) u. Frans van Seumeren (r)

„Wir nehmen ein Dutzend deiner großen Raupen, Freddie“. Doron Livnat von Hovago verwendete nicht diese Worte, aber so sollten Sie sich die Szene vorstellen, als er lächelnd während der Conexpo verkündete, dass Holift, sein Joint Venture mit Mammoet, wieder einmal eine große Messe nutzte um einen Großauftrag bei Liebherr abzuschließen.

Dieser spezielle Auftrag umfasste zehn LR 1250/1 und zwei LR 1450/2 Raupenkrane mit Hubkapazitäten von 250 beziehungsweise 450 Ton-

nen. Die in Österreich gebauten Krane werden in den Farben von Mammoet ausgeliefert und Arbeiten für Mammoet ausführen. Holift besitzt nun 30 Krane, allesamt 250-Tonner und größer. Alle werden von Mammoet eingesetzt, das 50 Prozent von Holift hält. Frans van Seumeren, Präsident von Mammoet, der bei der Pressekonferenz anwesend war, sagte lobend über die Liebherr-Maschinen: „Wir haben unseren ersten LR 1400 vor drei Jahren gekauft. Es gab bisher keine Pannen und die Leute lieben es mit den Ballastwagen zu arbeiten“.

Die Erste der neuen Maschinen wird Ende März übergeben. Die Geräte sind alle mit einem Ballastwagen ausgestattet. Die Gesamtsumme des Kaufvertrages beläuft sich auf etwa 30 Millionen Euro. Im vergangenen Jahr hat Mammoet ungefähr 100 Millionen Euro in neue Krane investiert. Von den Aufträgen sind rund 60 Prozent an Liebherr gegangen.



Das Aufstellen von Windkraftanlagen ist bei dem Unternehmen Franz Bracht ein großes Standbein für die Großgeräte. Das Bild zeigt den Demag AC 650 bei der Errichtung einer Anlage mit 85 Meter Nabenhöhe und 77 Meter Rotordurchmesser. Für die Turmschüsse mit 52 Tonnen, die Gondel mit 44 Tonnen und den Rotor wurde der AC 650 mit 49,5 Meter langem Hauptausleger, 48 Meter Wippe und SSL ausgestattet. Als Gegengewicht wurden 120 Tonnen angebracht. Als Hilfskran kam ein LTM 1090 zum Einsatz.



Gleich zehn „Fly Over“ waren für den Transport einer 11,38 Meter langen und 167 Tonnen schweren Gasturbine notwendig. Für die 120 Kilometer des Schwerlasttransports musste das Unternehmen Felbermayr zehn Brücken mit Stahlpontons verstärken. Mit einer Breite des Transports von 5,93 Metern, einer maximalen Höhe von sechs Metern und einem Höchstgewicht von 288 Tonnen brachte es der Konvoi an manchen Stellen der Strecke zwischen dem Startpunkt nahe Prag und dem Ziel in Salzburg auf einen Kilometer pro Stunde.



Sowohl Hub als auch Montage der Kolonnen und des Wärmetauschers in einem Wesseling Chemiefabrik hat Sarens durchgeführt. Dazu gehörte auch das Shimming, Ausrichten auf Niveau und Festziehen der Ankerschrauben mit 10000 Newtonmeter. Zum Einsatz kam unter anderem der Gottwald AK 680-3, der bereits drei mal verstärkt wurde. Ausgerüstet mit einem 107 Meter langem Hauptausleger, 195 Tonnen Kontergewicht und bis zu 450 Maxiliftballast wurde das 166 Tonnen schwere Kolonnengewicht bei einem Radius von 62 Metern eingehoben. Bei dem 70 Tonnen schweren Wärmetauscher war ein Radius von 94 Meter gefragt.

« In Österreich ist die Windkraft ebenfalls ein Standbein, aber nicht so dominant wie in Deutschland. Aber auch hier fehlen nach Einschätzung von Josef Prangl, Inhaber des gleichnamigen Unternehmens die größeren Bauvorhaben. Der Auslastungsgrad dieser Großmaschinen ist in Österreich gegenüber Deutschland geringer. Die größeren Ballungsräume fehlen im Alpenstaat. Insgesamt sieht Prangl „eine rückläufige Tendenz in Österreich und International“. So seien in seinem Land gerade Sparmaßnahmen seitens der österreichischen Bundesregierung angesetzt worden. Was seiner Ansicht nach die Zukunft bringt, steht in den Sternen: „Es muss und wird sich wieder etwas ändern, aber ein Lichtblick ist noch nicht vorhanden“, so Prangl.

K & B

Fragen an Frans Van Seumeren, Präsident von Mammoet.



- Was war der schwerste Hub Ihres Unternehmens?
 - Die Bergung der Kursk. Das U-Boot hatte ein Gewicht von 13000 Tonnen.
- Was war der schwerste Hub eines einzigen Kranes?
 - 1800 Tonnen.
- Welcher Kran Ihres Fuhrparks hat die größte Kapazität?
 - Der 2500 Tonner Heavy Duty Platform Ringer.
- Irgendwelche Pläne für größere Krane?
 - Ja, wir bauen gerade einen MSG 100, der eine Hubkraft von 4000 Tonnen haben wird. Dies sollte bis zum Ende des Jahres abgeschlossen sein. Es werden vier Wochen für die Montage benötigt.