

Keine Angst vor schweren Brocken

In konzentrierter und gleichermaßen entspannter Atmosphäre fand am 8. und 9. September die 3. Internationale Schwerlasttagung in Potsdam statt. Von Kristina Vailland.

In konzentrierter und gleichermaßen entspannter Atmosphäre fand am 8. und 9. September die 3. Internationale Schwerlasttagung in Potsdam statt. 112 Teilnehmer aus dem In- und Ausland kamen in das von Wald und Seen umgebene Tagungshotel, um sich rund um das Thema „Keine Angst vor schweren Brocken“ zu informieren. Neben Deutschland waren die Niederlande, die Schweiz und Großbritannien mit Teilnehmern gut vertreten.

Die Dynamik der Branche zeigte sich an diesem Wochenende auch darin, daß so manches Unternehmen seit der Planung der Tagung seinen Namen geändert hatte, weil es mittlerweile aufgekauft oder mit einem anderen Unternehmen fusioniert ist. Die Tagung eröffnete Ulrich Schüller vom Bundesministerium für Verkehr, Bauen und Wohnen (www.bmvbw.de). Der Leiter der Grundsatzabteilung stellte deren zentrales Projekt vor, nämlich die Überarbeitung des Verkehrswegeplans. Die rot-grüne Regierung möchte hier vor allen Dingen die verschiedenen Verkehrsträger, also Straße, Schiene, Wasserwege und Luftverkehr besser miteinander verbinden. Nur mit einem solchen integrierten Verkehrskonzept könne das ständig steigende Verkehrsaufkommen bewältigt werden.

Im Güterverkehr wird insbesondere der grenzüberschreitende Verkehr stark ansteigen. Hier geht das Ministerium von



einer Steigerung von jetzt 370 Milliarden Tonnenkilometer auf über 600 Milliarden Tonnenkilometer aus. Investieren in die Infrastruktur will das Verkehrsministerium bis 2002 64,5 Millionen DM, je zur Hälfte in den neuen und den alten Bundesländern (zusätzlich zum Verkehrsstrukturprogramm für die neuen Länder). Außerdem sollen ab 2003 noch 7,4 Milliarden DM aus dem Erlös der LKW-Gebühr in ein Anti-Stau-Programm fließen.

Die Bahn – das machte auch der nächste Vortrag deutlich – hat noch viel zu tun, um beim anvisierten „integrierten Verkehrskonzept“ mitzumischen. Deshalb sprach Jürgen Poelke auch vom „Sorgenkind Schiene“. Seinem Vortrag stellte Peter Krämer von DB Cargo AG, zuständig für den Bereich der Schwerlasttransporte, zwar die These voran, es gebe keine andere Last, die besser auf die Schiene

passt, als der Schwerlasttransport. Dennoch gab er unumwunden zu, daß das Schienennetz nicht mehr das beste sei, weshalb teilweise Umwege gefahren werden müßten. Zudem könne die Bahn nicht Güter aller Ausmaße transportieren. Beispielsweise seien Eisenbahntunnel nicht breiter als 3,60 Meter. Trotzdem betonte Krämer immer wieder, daß jeder Transport eine Einzelfallbetrachtung verdiene, Poelke dagegen forderte mehr Transparenz bei den Angeboten.

In den nächsten zwei Jahren will sich die DB Cargo, die zurzeit 180 Waggons verschiedener Art auf den Schienen hat, für die Konkurrenz fit machen. DB Cargo strebt an, zukünftig stärker international tätig zu sein: Es soll mehr Transporte geben, die Straße und Schiene oder Schiene und Schiff kombinieren sowie Transporte unabhängig von der Schiene.

Das Arbeiten im Netzwerk ist ein wesentlicher Teil jedes Business Meetings – die 3. Internationale Schwerlasttagung machte hier keine Ausnahme

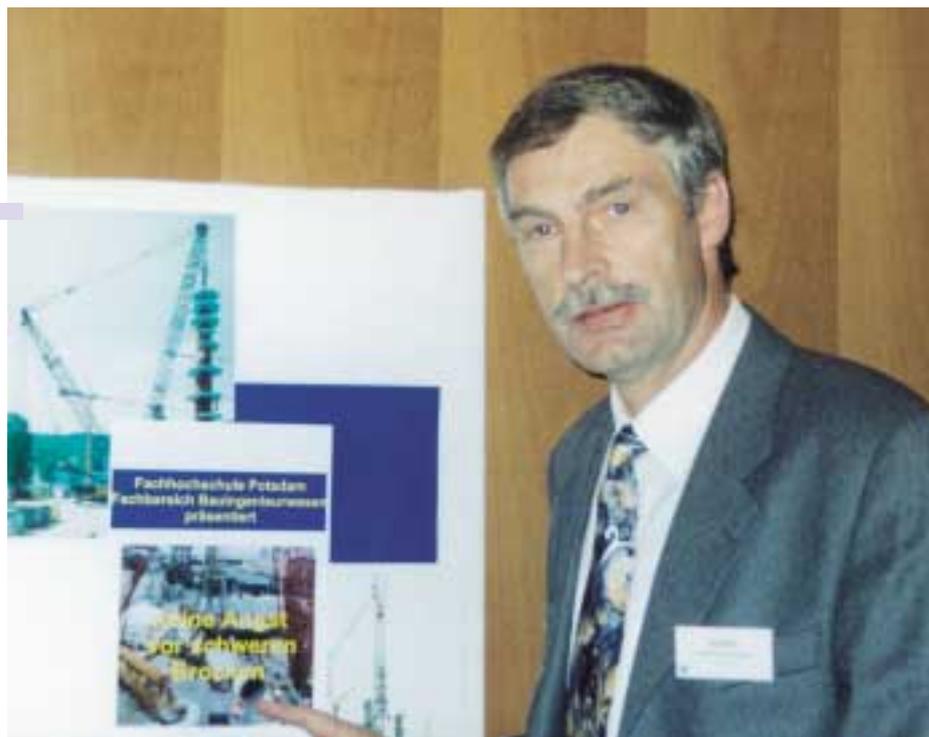
*Prof. Dr.-Ing. Jürgen-Michael Poelke:
„Ich möchte unterschiedliche Bereiche in dieser Branche zusammenführen. Die sind sich über ihre Schnittstellen nicht immer im Klaren.“*

Weniger selbstkritisch, sondern eher werbewirksam, präsentierten sich an diesem Tag die Firmen. Den Anfang machte Guido Denk von Noteboom B.V.. Die ursprünglich als Schmiede gegründete niederländische Firma entwickelte 1953 ihren ersten Tieflader und produziert heute ausschließlich Spezialfahrzeuge, die gezogen werden. In seinem Vortrag stellte Denk unter anderem ein Berechnungsprogramm für Schwerlastfahrzeuge vor. Diese vom Unternehmen selbst entwickelte Software stellt Zugkombinationen zusammen und kann so für eine sinnvolle Auslastung des Fuhrparks sorgen.

In der selben Branche ist die Firma Goldhofer Fahrzeugbau aus der Nähe von Ulm tätig. Das vor über 50 Jahren gegründete Unternehmen, seit dem letzten Jahr eine Aktiengesellschaft, baut pro Jahr ca. 700 Fahrzeuge. Weltweit sind 24.000 Goldhofer-Fahrzeuge im Einsatz. Unter dem Motto „Wir stellen uns den schweren Brocken“ stellte Karlheinz Nagel Spezialfahrzeuge für den Schwerlasttransport vor. Die Fahrzeuge eignen sich für den Transport extrem schwerer und extrem langer Güter auch unter schwierigen Bedingungen, zum Beispiel wenn es nur wenig Platz zum Be- und Entladen gibt.

Hebezeuge im und am Wasser präsentierten Joachim Kröll von Mannesmann Gottwald und Henk de Boo von Uijen von der niederländischen Firma Smit International. Bei den Containerkränen, die Mannesmann Gottwald für Hafenterminals in der ganzen Welt baut, steht die Anforderung im Vordergrund, den Hafen profitabler zu machen. Dies wird insbesondere durch die Automatisierung der Anlagen erreicht. Smit International stellte Schwimmkräne mit bis zu 3200 Tonnen Hebefähigkeit vor.

Ein Höhepunkt war sicher für alle Teilnehmer die Vorstellung des Cargolifter-Konzepts. Dirk Steffes, Geschäftsführer



der Tochtergesellschaft Cargolifter-Network GmbH, stellte mit „kaufmännischem Feuer“ das Zukunftsprojekt vor, mit dem Schwerlasten von A nach B durch die Luft transportiert werden sollen. Vom Marktpotential des Luftschiffs, das von 16 Gasturbinen angetrieben wird, sind die Macher und nicht zuletzt die Aktionäre überzeugt. Als Steffes auf der Konferenz vor zwei Jahren das Projekt Cargolifter vorstellte, wollte man schon 2001 den Betrieb starten. Inzwischen geht man von einer Serienproduktion des Luftschiffs in 2003/4 aus. Der Cargolifter soll bei einer Geschwindigkeit von 90 km/h 160 Tonnen Nutzlast transportieren können und wird dabei für großvolumige Güter prädestiniert sein (bis zu 3200 Kubikmeter).

Während das Cargolifter-Konzept visionär anmutet, ist die Halle für den Bau der Luftschiffe rekordverdächtig. Für DSD Dillinger Stahlbau dokumentierte Josef Heinrich in eindrucksvollen Bildern den Bau der weltweit größten freistehenden Halle. Innerhalb von neun Monaten wurden für den 106 Meter hohen und 360 Meter langen Luftschiff-Hangar 14.000 Tonnen Stahl ohne nennenswerte Unfälle verbaut. Eine besondere Herausforderung war die Montage der sechs Torsegmente auf beiden Seiten.

Im Rahmen des Themenkomplexes „Spezialtechniken zum Heben, Senken

und Verschieben“ stellte die Schweizer Firma Hebetec ihre Spannritzenhubtechnik vor. Jürgen Poelke präsentierte neue Hydrauliksysteme aus den USA und Adolf Franke von Noell Konecranes zeigte Fortschritte bei der Fluidtechnik (Luftkissenverfahren).

Ueli Jakob und Daniel Schäuble erläuterten Funktionsweise und Einsatz von Litzenzuggeräten beim Heben von Kraftwerks- und Raffinerieteilen, beim Absenken von Brückenmontagen, bei der Dachhebung und auch beim Anheben der Torsegmente für die Cargolifter Werfthalle. Nicht das spektakulärste, aber das prominenteste Beispiel war der Wiederaufbau der Liebfrauenkirche in Dresden. Hier sorgte die Litzenzugtechnik dafür, daß das Wetterschutzdach dem jeweiligen Bauabschnitt angepasst werden konnte.

Adolf Franke demonstrierte in Wort und Bild, wie durch die Luftkissenteknik Anlagen und Maschinen angehoben und verschoben werden können. Weil die Anlagen nicht demontiert werden mussten, reduzierten sich z.B die Stillstandstage bei einer Industrieanlage um die Hälfte. Eine 2000 Tonnen schwere Tunnelvortriebsmaschine konnte innerhalb weniger Tage in Position gebracht werden, während Demontage und Montage sechs Wochen gedauert hätten.

Zum Abschluß des ersten Tages gab es zwei Vorträge zu Spezialthemen. Bern-

hard Schaaf von der Südwest Landesbank stellte neue Möglichkeiten der Finanzierung von Großgeräten vor und Robert Knierim zeigte Möglichkeiten auf, die das Internet für die Branche rund um den Schwerlasttransport bietet.

Bernhard Schaaf vertrat die Ansicht, daß traditionelle Formen der Finanzierung aussterben werden, neue Finanzierungsmodelle müssten dann dem jeweiligen Finanzierungsobjekt angepasst werden. Für die Finanzierung von Großobjekten, also auch von Kränen, kommen zum Beispiel sogenannte Kapazitätsauslastungsverträge in Frage. Im Druckbereich, wo diese Finanzierungsform bereits angewendet wird, heißt das, die Druckerei zahlt für die neue Maschine nur so viel, wie auch gedruckt wird. Solche Modelle, so Schaaf, sichern die Liquidität eines Unternehmens und die sei heute oft wichtiger als Rentabilität.

Von Homepages bis hin zu ebusiness-Lösungen reichen die Möglichkeiten für die Branche das Internet zu nutzen. Sicherlich ist der Grad der Nutzung des Internet in den einzelnen Unternehmen sehr unterschiedlich. Robert Knierim, Geschäftsführer von e-Agora, machte die Vorteile der Vernetzung über das Internet deutlich, warnte aber zugleich, daß eine solche Umstellung der Arbeitsabläufe sehr komplex ist und daher viel Zeit und auch Geld kostet, zum Beispiel bei der Schulung von Mitarbeitern.

Auf diesem Gebiet war der Informationsstand der Teilnehmer und respektive auch der Firmen sicherlich sehr unterschiedlich. Das machte die Aufgabe für Robert Knierim nicht einfacher. Es muss ja nicht gleich „kaufmännisches Feuer“ sein, ein bißchen mehr Überzeugung in der Sache hätte man vom Referenten aber schon erwarten dürfen.

Für Heinz Schmidbauer von der gleichnamigen Firma ist die „Internationale Schwerlasttagung“ jedenfalls eine gute Einrichtung. Mit besonderem Interesse hat er die Vorträge über Hy-



Für Heinz Schmidbauer ist die Internationale Schwerlasttagung jedenfalls eine gute Einrichtung

drauliksysteme verfolgt. Wirklich abgedroschen findet er aber, wenn die Vortragenden mit Gewichten protzen. „Natürlich gibt es immer gute und schlechte Beiträge“, resümiert der Chef des traditionsreichen Familienunternehmens. Mit Jürgen Poelke hatte die Tagung einen kompetenten Moderator, der gute Überleitungen fand, Wesentliches zusammen-

fasste und hilfreiche Hinweise und Kommentare gab.

Jost Vogelzang, der bei Riga Eisele für das Auslandsgeschäft zuständig ist, war bei den Vorträgen allerdings zu viel Werbung der einzelnen Unternehmen im Spiel. Er hätte lieber mehr über neue Techniken erfahren. Für Olaf Hoffmann von der im Montagebereich tätigen Firma Hoffmann Schwertransporte (Chemnitz) waren die Gespräche am Rande der Tagung am informativsten. Dazu gab es in den zahlreichen Kaffeepausen und beim Abendessen bei guter Bewirtung reichlich Gelegenheit.

Jürgen Poelke hat sein Ziel mit der Tagung erreicht: „Ich möchte unterschiedliche Bereiche in dieser Branche zusammenführen. Die sind sich über ihre Schnittstellen nicht immer im Klaren“. Der Professor für Baubetrieb und Management an der Fachhochschule Potsdam (FHP) ist in der Branche zu Hause: von Hause aus ist er Metallbauer und hat 20 Jahre als Projektmanager in einem Großkonzern der Metallbauindustrie gearbeitet. Die „Internationale Schwerlasttagung“ hat er nun zum dritten Mal ausgerichtet und sie ist zu seinem Steckenpferd geworden. Deshalb wird sie auch in zwei Jahren wieder stattfinden - am gleichen Ort zu anderer Zeit.



Ulrich Schüller MDI,
Bundesministerium für Verkehr,
Bauen und Wohnen

K&B