

Die Schwerlastbranche hat sich in Hohenroda getroffen. Eindrücke von Rüdiger Kopf.

TURBO VS. HANDBREMSE

Das Forum in der Hessenhalle, mit 1,5 Meter Abstand zum Nachbarn

Zu den 13. Schwerlasttagen und deren 25-jährigen Bestehen fanden rund 300 Teilnehmer im stillen Zentrum Deutschlands zusammen, der hessischen Gemeinde Hohenroda. Auflagen gibt es im Schwertransport häufig, und die gab es natürlich der Situation geschuldet auch: 3G-Regel, Maskenpflicht im Innenbereich – außer beim Sitzen und Lauschen.

Dass die Teilnehmer die Anfahrt und die Auflagen auf sich genommen haben, zeigt, dass das vielfältige Programm, das Veranstalter Prof. Jochen Lür zusammengestellt hatte, den Weg wert war. Geht es bei der Windenergie weiter? Der politische Wille sei da, meint Stefan Siegmund. Der Projektentwickler bei Energiequelle rechnete denn auch vor, dass zur Erreichung der Klimaziele jährlich zehn bis zwölf Gigawatt an Windkraft hinzugebaut werden müsste. Hilfreich seien dabei die Lösungen aus der Branche wie der Selbstfahrer, mit dem ein Windradflügel in Kurven aufgerichtet werden kann und so weniger Bäume gefällt werden müssten.

Dass die Arbeit nicht ausgeht, zeigt die Rechnung von Dr. Christian Gläser, Geschäftsführer bei Dywidag Systems International. Rund 70 Billionen Euro ist demnach in die Brückenbauwerke weltweit zu investieren, um diese zu erhalten.

Die Premiere für den GMK 3060L-1



Dem konträr wirkend sind die Genehmigungsverfahren in Deutschland, meint Andreas Kahl. „Ich bin leidender Unternehmer“, brachte es der BSK-Vorsitzende und Geschäftsführer von Kahl Schwerlast für das Forum auf den Punkt. Die Mitarbeiter würden an etlichen Behörden verzweifeln, da dort nicht im Geringsten auf mögliche Probleme eingegangen werde und manch' Fachwissen Luft nach oben hätte.

Wie faszinierend das Thema Schwertransport sein kann, verdeutlichen mehrere Redner mit Beispielen und kreativen Lösungen, die die Branche immer wieder hervorzaubert. Für die vielzitierte Verlagerung des Frachttransports auf Schiene und Wasser hingegen sehen die meisten schlichte praktische und faktische Hindernisse. Der Ausbau kommt nicht voran, die Frachten sind für Gleise zum Teil viel zu schwer und bei Schiffen die Kosten weitaus höher. Letztendlich ist die „letzte Meile“ nur über Land möglich. Schwertransporte sind und bleiben damit schlicht notwendig.

Doch ist bei den Antrieben nicht etwas möglich, um die Umweltbilanz zu verbessern? Hier herrschte eine Ambivalenz. Auf der einen Seite ist die Ökobilanz der Antriebsarten aus heutiger Sicht für Großgeräte gegenüber konventionellen Antrieben nicht wirklich besser – so fehlt es an „grünem“ Strom, auf der anderen Seite zeigt Daimler Truck auf, wie seine Fahrzeugflotte mehr und mehr mit E-Antrieben oder Motoren auf Wasserstoffbasis aussehen wird.

In den großzügig eingeplanten Pausen hatten die Teilnehmer Gelegenheit, mit den Ausstellern im Innen- und Außenbereich ins Gespräch zu kommen. Welch Stellenwert die Veranstaltung inzwischen hat, zeigt vielleicht der Fakt, das Grove seinen neuen GMK 3060L-1 hier erstmals außerhalb seiner Werktores einer Öffentlichkeit zeigte – eine Premiere also.

Themen en masse, die beim abendlichen Buffet an den Tischen reichlich ausgetauscht wurden – und nicht nur die. Das Netzwerken wurde ausführlich und lange genutzt.

Die nächsten Schwerlasttage stehen bereits fest: 22. und 23. September 2023.