

Steigen Sie ein und entdecken Sie jetzt die neue Vielseitigkeit

Die NEUE RTH Reihe



360° DREHUNG
(des Oberwagens)



MAX. TRAGKRAFT:
5 t bis 10 t



MAX HUBHÖHE:
18 bis 37 m



MAX AUSLADUNG:
31 m

- M** UNSCHLAGBARE TRAGLASTEN durch intelligente Hubarmauslegung & Komponentenanzordnung
- M** LEISTUNGSSTARKE Stage V Diesel Motoren der neusten Generation
- M** OPTIMALE Anordnung der SERVICE-KOMPONENTEN für eine einfache Wartung
- M** SICHER verlegte Hydraulikschläuche im Ausleger
- M** Vielfältige Anbaugerätepalette für VIELSEITIGEN Einsatz

DIE NEUE KABINE:



Neuer Touchscreen mit neuer Software - intuitiv bedienbar



LED-Einstiegsbeleuchtung



Optimale Sicht durch breitere Windschutzscheibe im oberen Bereich

Easy Access Patent garantiert den sicheren Auf- & Abstieg

ROPS | FOPS Level II

Verbesserte Ventilation

ultraschlanke, mehrfach verstellbare Lenksäule



Magni Deutschland GmbH
Mergenthalerstr. 27 | 48268 Greven

Tel: +49 (0)2571 5404260 | info@magnith.de





WELCHE WEGE SOLL ICH FAHREN?

Zum 14. Mal fanden die Schwerlasttage statt, wieder inmitten Deutschlands in Hohenroda. Großes Hauptthema in diesem Jahr ist die bundesweite Installation von Windkraftanlagen. Rüdiger Kopf berichtet.

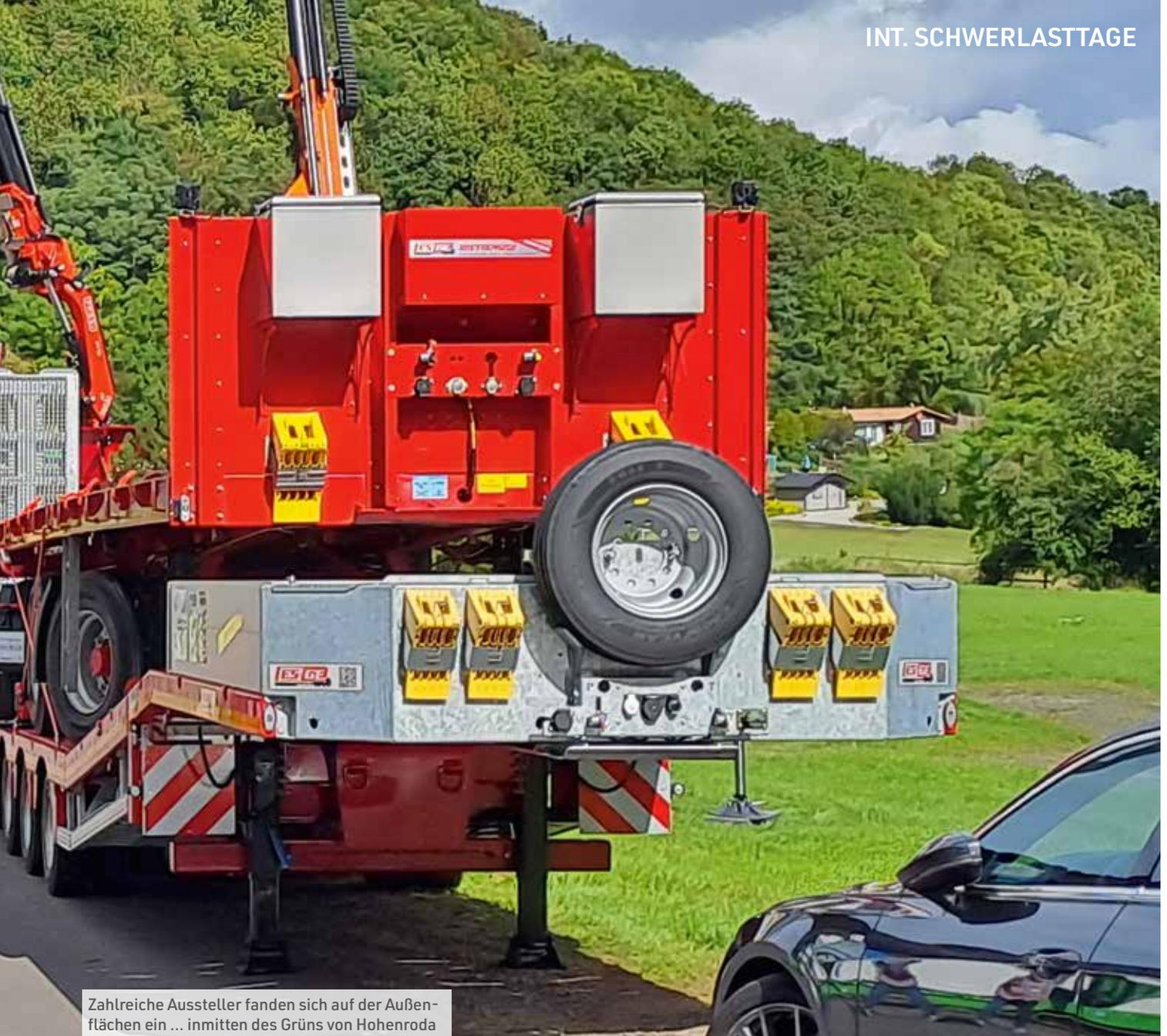
„Über sieben Brücken musst du geh'n ...“ heißt es in einer allzu bekannten Liedzeile. Die Antwort der Schwerlastbranche ist einhellig: „Gerne. Wenn wir denn dürfen.“ Seit Anbeginn dieser Veranstaltung im Jahre 1996 war und ist das Thema der Straßenbenutzung, der Genehmigungen und hunderter Kilometer Umwege das Thema Nummer 1. So auch in diesem Jahr. Der Unterschied: Das Rumoren gegenüber der Autobahn GmbH wurde etwas leiser, denn diese versucht nicht mehr, nur zu blockieren. Ist nun alles gut? Bei weitem nicht, aber man hat das Gefühl, dass mehr miteinander statt übereinander gesprochen wird.

Mehr in den Mittelpunkt schiebt sich der Umbau des Energiemixes sowohl für den All-

gemeinstrom als auch für den Fahrzeugantrieb. Das Offensichtlichste ist der Ausbau der Windkraft. Bis 2030 sollen 10.000 Megawatt installiert sein. Stand heute sind es laut Wolfram Axthelm vom Bundesverband Windenergie 1.585 Megawatt. Also noch viel zu tun. Und viele neue Flächen „onshore“ liegen zu einem Fünftel im Wald oder im Mittelgebirge. Hinzu kommt der Fakt, dass die Windkraftanlagen größer, schwerer und komplexer werden. Die Rotorblätter gibt es inzwischen mit bis zu 80 Meter Länge, und sie und werden in einem Stück transportiert. Aber nicht nur der Neubau, auch Repowering – neue Anlagen gegen alte – steht inzwischen an. Und dann soll all der Strom quer und längs durchs Land gebracht werden, Stichwort „Stromautobahn“. Dierck

Schönwald von Tennet TSO sagt, dass alleine 2.000 Transporte von Kabeltrommeln mit 60 bis 80 Tonnen Eigengewicht anstehen und dann diese vom Lager noch an den Einbaort gebracht werden müssen. Das sei erst der Anfang. Auch er hat Erfahrungen mit den Genehmigungsverfahren gemacht. Seine Erfahrung mit dem neuen Genehmigungsverfahren. Sie führen zu einer Beschleunigung: Beschleunigung der Ablehnung.

Und wir schreiben nicht das Jahr 2023, wenn da nicht ein weiteres Thema auf der Tagesordnung erscheint: die Antriebstechnik für LKWs und Baumaschinen. Batterie und Strom erfahren derzeit einen großen Hype, werden aber für Großgeräte nicht pauschal als sinnvoll angesehen. Viele sehen in H₂, HVO oder CnH₂n+2 die Lösung. Auf gut Deutsch: Wasserstoffe, Pflanzensprit oder klassischer Diesel, erzeugt aus CO₂. Ingo Nöske von Tadano Demag sieht bei Großraupenkränen in Batterien nicht unbedingt die Zukunft. Er kommt



Zahlreiche Aussteller fanden sich auf der Außenflächen ein ... inmitten des Grüns von Hohenroda

schnell ins Rechnen. Bei einer Leistung von 500 kW müssten demnach die Batterien nach 90 Minuten wieder aufgeladen werden. Öffentliche Schnellladestationen liegen bei 50 kW, was acht Stunden für eine 80-prozentige Aufladung bedeutet ... Sprit oder Wasserstoff nachzufüllen geht schneller, und es lässt sich auch mehr Energie speichern. Zudem merkt Nöske an, dass ein Großkran rund 40 LKW-Fahrten braucht, bis er an den Einsatzort gebracht sei – und die fahren mit Diesel. Nichtsdestotrotz ist Tadano dabei, einen eben solchen E-Kran zu entwickeln.

Sozusagen in die Höhle des Löwen hat sich Dr. Achim Reußwig aufgemacht, als er auf das Podium der Schwerlasttage gegangen ist. Der Leiter Abteilung Verkehrsmanagement und Verkehrszentrale Deutschland bei der Autobahn GmbH des Bundes zeigte auf, wie weit die Firma nun aufgestellt ist. Der Kaltstart erfolgte am 1. Januar 2021. Inzwischen ist vieles automatisiert, und die Anträge werden

nahezu tagesaktuell beantwortet. Die Zahl der abgelehnten Anträge liegt bei vier Prozent. Die Behörde hat den Auftrag, den Konflikt zwischen Nutzung und Abnutzung abzuwägen. Es seien 8.000 Brückenbauwerke, die nur eingeschränkt nutzbar sind, was in der Regel für den Schwertransport bedeutet: Hier geht es nicht weiter ...

Was nun tun? Ab aufs Schiff. Inwieweit dies für die Donau machbar ist, darüber informierte Bettina Metzner von „via Donau“ aus Österreich. Die Wasserstraßengesellschaft hat den Transport entlang des Stroms auch außerhalb des Landes im Blick. Güter mit bis zu 2.000 Tonnen und 80 Meter Länge sind machbar. Und es stehen die entsprechenden Lade- und Entladestellen zur Verfügung.

Können Brücken schneller gebaut werden? Theo Reddemann von der Bauunternehmung Echterhoff meint: ja. Sein Unternehmen deinstalliert und installiert Brücken

in 18 Tagen durch die Verwendung modularer Bauweisen. Etliche weitere Beispiele von Transporten haben wie immer mit zum Programm der Schwerlasttagung gehört.

Um Genehmigungen zu vereinfachen, wagte Prof. Dr.-Ing. Jürgen-Michael Poelke einen Vorstoß. Warum Zugmaschinen nicht kategorisieren und damit den Antrag offener machen, sollte das eine Gerät am Einsatztag nicht vorhanden sein? Er hat auch etliche Kategorien für die aktuellen LKW-Modelle aufgezeigt. Der Ball liegt nun bei Herstellern und Behörden. Mal sehen, ob dieser ins Tor geschossen wird oder weit über die Auslinie fliegt.

Keine Schwerlasttagung ohne Rechtsfragen und aktuelle Beispiele aus dem Rechtswesen. Eloquent wie eh je zog Rechtsanwalt Dr. Rudolf Saller das Forum in seinen Bann.

Die nächsten Schwerlasttage sind für den 19. und 20. September 2025 angesetzt. ■