

# Schweres auf die leichte Art

Ein hochkarätig besetztes Forum genoss das Schwergewicht unter den Schwerlast-Veranstaltungen sichtlich. Geboten wurde viel – viel Qualität, viel Abwechslung, viele Programmpunkte und nur ein kleiner Hänger. Von der 7. Internationalen Schwerlasttagung berichtet Alexander Ochs.



Schon der erste Blick verrät es: die Tagung der FH Potsdam wird immer gewichtiger. Mit rund 200 Teilnehmern aus der Transport-, Schwerlast-, Montage- und Kranbranche ist ein Drittel mehr an Bord als bei der letzten Ausgabe vor zwei Jahren. Countryklänge wummern zur Einstimmung gemütlich aus den Boxen, ehe Professor Jürgen-Michael Poelke die Konferenz eröffnet.



Francis Martin

Der erste Block ist energiegeladen, dreht er sich doch um die Themen Kraftwerksbau und Windenergie. Christian Bantle vom Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft sieht in Deutschland tatsächlich eine neue Kraftwerkswelle anrollen: „Die Welle rollte an, aber sie ist nicht so groß, wie sie sein sollte“, sagt er im Hinblick auf den überalterten Kraftwerkspark. Ulf Gerder, Pressesprecher des Bundesverbandes Windenergie, will die von Bantle angesprochene Versorgungslücke am liebsten allein mit Windkraft füllen. Der Ausbau der Windenergie wird hierzulande allerdings durch Höhenbegrenzungen gehemmt; bei 200 Metern Gesamthöhe sei genehmigungsrechtlich Schluss. Darum schlägt er zum einen gezieltes „Repowering“ vor, also Ersetzen der Windanlagen der ersten Generation durch moderne Multi-Megawatt-Anlagen an Land, und zum anderen Ausbau des Offshore-Windparks. Auch dieser wird zur Zeit stark gebremst – und zwar durch einen massiven Engpass bei Schiffen, mit denen man diese Anlagen montieren kann.



Christian Matusch

Doch Engpässe gibt es auch anderswo. „Für diese

vielen, vielen Windkraftprojekte gibt es gar keinen Stahl!“, kon-

tert Francis Martin von der Dillinger Hütte. Sein Vortrag über Stähle für Offshore-Anwendungen stößt auf große Resonanz. Offshore eingesetzte Stähle setzen, je nach Standort, spezielle Eigenschaften voraus. „Rohe Kräfte und lausige Kälte erfordern arktische Stähle“. Als Beispiele für den Einsatz hochfester Stähle nannte er Hubinseln, schwimmenden Plattformen und natürlich Mobilkrane. „Kranbauer fangen erst bei ‚690er‘-Stahl an“, so der Physiker.



Uwe Richter

## Wermutstropfen

Am Nachmittag hängt das Programm leicht durch, da der ein oder andere Redner allzu sehr auf SEIN Unternehmen fokussiert ist. Da ist mancher Titel zu weit gefasst, das Vortragende dann zu eng aufs Eigene zentriert. Auch dass zwei, drei Redner extrem kurzfristig einspringen mussten, mindert den Reiz bisweilen etwas. Die eigentlichen Redner hatten *last minute* am Vorabend abgesagt.

In einem Schweizer Schwerlast-Special zappen sich VSL und Hebetec hintereinander durch eine ganze Reihe prestigeträchtiger Großprojekte, die auf alternative Liftsysteme wie APS oder Litzenhub setzen. Während VSL Schweiz laut Eigenaussage auf „intelligente Lösungen“ setzt, beruft sich Hebetec auf „perfekte Lösungen“.

Kurzfristig eingesprungen ist Uwe Richter von der niederländischen ALE Heavyweight. Er stellt den AL SK 90 vor, einen 90-mt-Kran mit 4300 Tonnen Hubkraft, der sich um den eigenen Ballast dreht und auf Schlittschuhen in zwei Reihen läuft. Dank seiner Bauart könnten manche Abläufe beim Bau anders strukturiert werden, zum Beispiel ein Reaktor erst nachträglich eingehoben werden. Ein Schwergewicht mit zusammen-

▶▶

« gerechnet 80.000 Tonnen Liftkapazität ist auch Mammoet, dessen deutscher Geschäftsführer Uwe Wenzel ein ähnliches Konzept vorstellt: den PTC (Plattform Twin-Rig, Containerised) mit 1600 Tonnen Tragkraft und 3000 Tonnen Eigengewicht. Er steht auf einem 24-teiligem Ring und hat so den gesamten Ballast permanent verfügbar. Dieser global einsetzbare Koloss, der den Kölner Dom um 50 Meter überragt, kam beim Kraftwerksbau in Neurath zum Einsatz: 136 LKWs sind für seinen Transport nötig.

**„Die S-Klasse vom Chef dürft ihr nicht fahren, aber auf einem Zwei-Millionen-Kran könnt ihr den ganzen Tag rumfahren.“**  
**Andreas Werner**

Den zweiten Tag läutet Christian Matusch ein, der die neue Software Xvemags vorstellt – eine Anbindung des Dispositionstools E.P.O.S. an das bei Behörden eingesetzte Vemags-System. Auf großes Interesse stößt die beliebte Diskussion über Mobilkrane, die leider etwas zu kurz gerät und so manch spannendes Thema nur streifen kann. So soll der neuen EN 13000 gemäß der Überbrückungsschalter aus der Krankabine verboten werden, was die Hersteller vor große Herausforderungen stellt. „Eine vernünftige Ausbildung würde die Sicherheit wohl mehr erhöhen als die gesamte EN 13000“, meint Stefan Altmann, Tadano Faun, im Hinblick auf die seit rund 20 Jahren vor sich hindümpelnde Debatte um einen Kranführerschein. „Manche Fahrer können noch nicht mal die Bedienungsanleitung lesen“, ergänzt Andreas Werner von der



Klaus Scholpp



Uwe Wenzel

landen. Launiger Wortbeitrag von Rechtsanwalt Dr. Saller: „Das [Gezeter um den Kranführerschein] verstehe ich nicht – wo man doch in Deutschland schon eine Ausbildung zum Haarschneiden benötigt!“ Viel Zustimmung erntet er dafür.

## Süddeutsches Doppel

Einen der plastischsten und kurzweiligsten Vorträge hält Klaus Scholpp, der die Schwerlastbranche im Reich der Mitte vorstellt – von steinzeitlich anmutenden Mini-Schwertransporten auf Fahrrädern und Mopeds, handgebauten Portalen mit Rollhölzern über unermüdlich arbeitende Oldtimer-Krane bis hin zu Nachbauten renommierter Hersteller und anspruchsvollen Großprojekten.

Am Ende liefert Thomas Wiesbauer eine, wie er betont, sehr persönliche Sicht auf die Kran- und Schwerlastbranche. „Trotz immensem Einsatz, Risikofreude und viel Überzeugungsarbeit haben wir eine Verbesserung unseres Marktes noch nicht erreicht“, mahnt er. Weder bei den Kranklassifikationen (Preisfrage: Was ist der GTK 1100? – Mobilkran? Turmkran? Aufbaukran? Teleskopkran? Anhängerkran? Aufbaukran...?), noch bei den Bezeichnungen der Schwerlastmaschinen, noch bei den Gebühren, Genehmigungen oder beim Kranführerschein. „Unsere Branche braucht eine bessere Regelung“, so sein Plädoyer.

Insgesamt kommt die Veranstaltung gut an. „Ich finde sie gut – technisch orientiert, sachlich und informativ“, so Bernhard Kraus, Gesamtvertriebsleiter Krane bei Sennebogen. Genau wie Stefan Klüver, Montageingenieur bei Hitachi Europe: „Ich bin zum ersten Mal dabei und finde die Veranstaltung sehr gut, vor allem von der Bandbreite her.“ **K&B**



Thomas Wiesbauer

Kranagentur Werner, der den Ausbildungsstand „schockierend“ findet. Werner: „Die S-Klasse vom Chef dürft ihr nicht fahren, aber auf einem Zwei-Millionen-Kran könnt ihr den ganzen Tag rumfahren.“ Klaus Meissner, Terex Cranes, plädiert für einen Lehrberuf wie in den Nieder-

(v.l.n.r.) Mikica Rafailovic (Liebherr), Klaus Meissner (Terex), Stefan Altmann (Tadano) und Andreas Werner (für Manitowoc)

