



Das 20-jährige Jubiläum musste leider ausfallen. Die Schwerlasttagung erfindet sich neu als Schwerlasttage. Sie sehen schon: Die Unterschiede sind minimal, nur die Lage nicht mehr marginal, sondern zentral. Alexander Ochs berichtet.

Premiere am neuen Standort in Hohenroda

EXTREM SCHWER

Nach Hohenroda im Osten Hessens, kurz vor der Landesgrenze zu Thüringen, lädt nun eine zweite Veranstaltung für die Branche der Schwertransporte, Höhenzugangs- und Hebetchnik: Nur vier Wochen nach den Platformers' Days steigen die neu formierten „Internationalen Schwerlasttage“ in der zutiefst beschaulichen Rhön. Nach internen Querelen an der ehemaligen Heimstatt Potsdam musste die für 2016 geplante Auflage – exakt 20 Jahre nach der ersten im Jahr 1996 – ausfallen und auf 2017 verschoben werden. Der emeritierte Professor Jürgen-Michael Poelke hat sich mit dem Mainzer Hochschulprofessor für Baubetrieb Jochen Lüer eine kongeniale Ergänzung ins Boot geholt. Mit leicht hesselndem Einschlag führt er fast im Alleingang durchs Programm. Letzteres ist, wie vieles sonst auch, gleichgeblieben. In mehrere thematische Blöcke unterteilt, kommen an den zwei Tagen insgesamt zwei Dutzend Redner zu Wort mit 20-minütigen Beiträgen. Klar, dass manches nur angerissen werden kann.

Abgerissen oder saniert werden müssen in Deutschland zigtausende Brückenbauwerke. „Die Probleme mit der Infrastruktur sind nicht mehr zu übersehen. Für den Schwerguttrans-

port ist das eine Katastrophe“, moniert Poelke im ersten maritimen Block. „Und keine Partei hat ein Konzept zum Schwergutthema.“ Dabei wünscht sich die Branche angesichts überhand nehmender Brückensperrungen und damit verbundener Umwege, ganz zu schweigen vom Genehmigungsaufwand und –wirrwarr, doch nur eins: Planungssicherheit. Doch zum einen fehle bei den Behörden die Fachkompetenz, zum anderen müssten die Mittel, so Poelke, jahresübergreifend genutzt werden können. „Das wäre deutlich wirtschaftlicher als die Weihnachtshysterie.“ Könnte man denn den Jahreswechsel nicht überbrücken?

Brücken bröckeln

Über Brücken geht es im nächsten Block. Prof. Michael Küchler von der Hochschule Mainz erläutert, dass rund 60 Prozent der Brücken auf deutschen Bundesstraßen und Autobahnen zwischen 1960 und 1989 gebaut wurden. Er beruhigt: „Wir haben in Deutschland im Vergleich eine relativ gute Brückeninfrastruktur.“ Das ist insofern erstaunlich, als sich der Schwerlastverkehr binnen zehn Jahren locker vervierfacht hat. Wurden 2008 „nur“ 120.000 Schwertransporte genehmigt,

werden es dieses Jahr eine halbe Million sein. Alterung, Abnutzung und die Verkehrslast verkürzen die Nutzungsdauer. Die Güterverkehrsleistungen auf deutschen Fernstraßen haben sich seit 1980 mehr als verdoppelt (und werden sich bis 2050 erneut verdoppeln), die zulässigen Gesamtgewichte für LKW sind von 24 auf 44 Tonnen gestiegen; mit den Gigalinnern sind es 60 Tonnen! Mehr Frust als Lust an der Last also?

Verbesserungsvorschläge sind ja da: Fahrzeuge clustern, Routen priorisieren und als Schwerlastkorridore ausweisen, wie Manfred Twickler vom Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur (BMVI) ausführt. Von den 51.564 Brückenteilbauwerken (knapp 40.000 Brücken) müssten 2.500 dringend saniert werden.



Neuer Mitveranstalter:
Prof. Dipl.-Ing. Jochen Lüer



Greiners jüngster Streich



Das Plenum



Im ehemaligen Pferdestall tummelten sich etliche Infostände



Daniel Junker, VSL Schweiz AG

den. Die finden sich fast alle in NRW und auf den großen Achsen im Süden: hauptsächlich die A45, A7 und A81. Twickler hätte gern ein durchgehendes Netz mit dem Ziellastniveau LM1, 6.600 Kilometer lang und mit 9.657 Brückenteilbauwerken. Etwa 4.400 der Bauwerke müssten erneuert werden. Auf 9,3 Milliarden Euro beziffert der Ingenieur die Kosten und beschwichtigt: „Mittel stehen im Moment genügend zur Verfügung“. 2012 und 2013 sind jeweils nur 220 Millionen Euro für die Brückenerhöhung vom Bund bereitgestellt worden; in den kommenden Jahren sind es ab einer Dreiviertelmilliarde aufwärts.

Mega-Projekte

Zum Abschluss des Vormittags geht es im Schnelldurchlauf durch die neusten Fabrikate und Funktionen an Trucks und Trailern. Der Nachmittag gehört den Schwerlastfans. Mit steigenden Tonnagen kletterten Puls und Blutdruck bei den rund 250 Teilnehmern. Sarens, Wagenborg Nedlift, Hebetec und die VSL Schweiz stellen ihr Equipment und ihre Projekte vor. Vom Klettersystem CS 5000 mit übermannshohen Hebezyllindern geht es zum Brückenbau am Polarkreis: mit Ein-/Auschwimmen der Brücke über Pontons, Transport der in Nordhausen gefertigten neuen 560 Tonnen schweren Netzwerkbogenbrücke über die Nordsee ans Nordkap bis zur feierlichen Eröffnung Ende September.

Mit Schweizer Charme erzählt Daniel Junker vom Mega-Litzenhubprojekt „The Address Skyview“ in Dubai: 3.500 Tonnen Stahlkomponenten in sieben Hebungen. „Früher brauchte man mehrere Tage für eine solche Hebung, dann musste ein langer Tag reichen, heute ein kurzer. Die Kunden sind heutzutage viel ungeduldiger als noch vor einigen Jahren“, berichtet der Branchenroutinier. Als er ein Foto zeigt, flicht er lächelnd einen kleinen Seitenhieb zur Bundestagswahl ein: „Unser Team ist voll multikulti – mit Deutschland in der Mitte.“ Steigern konnte er die Tonnagen noch mit der Installation von 30.000 Tonnen Dachelementen für die Hong Kong-Zhuhai-Macao-Bridge (HZMB) im Perlflussdelta, wo 6.000 Tonnen Stahlhilfskonstruktion eingebaut werden mussten – „nur wegen der Eile“.

An Visionen glauben

Anschließend berichtet Andreas Kahl vom gleichnamigen Schwerlastlogistiker über sein Mammutprojekt, das im Jahr 2010 so harmlos angefangen hatte: „Wir brauchen mal 'ne neue Kesselbrücke.“ In Kahl garte es. Wie bringt man die marode Infrastruktur mit den schwerer werdenden Gütern zusammen? In einem beispiellosen und langjährigen Prozess – wohlgemerkt ohne einen einzigen Auftrag in der Hinterhand – gelang es seiner Firma zusammen mit den Herstellern Greiner und Goldhofer, die Scherenhubbrücke G²K600 zu konstruieren. Von man-

chem als Spinnerei abgetan, von anderen als Himmelfahrtskommando mit der Lizenz zum Seppuku. Die Spezialkonstruktion ist auf eine Konfiguration von bis zu 2x24 Achslinien und eine Lastaufnahme von maximal 600 Tonnen ausgelegt und auch als Brückenüberfahrssystem mit einer Spannweite von 36 Metern geeignet. Wider Erwarten eine Erfolgsstory: Bis Ende 2016 hat Kahl neun Aufträge damit gefahren – mit bis zu 906 Tonnen Gesamtzuggewicht. „Man muss die Bedenkenträger wahrnehmen, aber man sollte die Dinge, an die man glaubt, umsetzen“, so Kahls Credo.

Die Schwerlasttage 2017 – alles in allem eine gelungene Neuauflage eines altbekannten Erfolgsformats, bei dem nur eine dreistatt sonst zweijährige Pause überbückt werden musste. Etwas nervtötend nur die Dauerberieselung durch Bewegtbilder. Toll für eindrucksvolle Projekte im Zeitraffer, aber nicht für Image-Blabla. Warum man bei 20 Minuten Vortragszeit ein Viertel davon für – teilweise tonlose – Filmchen reserviert, blieb somit vielen schleierhaft. Veranstalter Jochen Lür scherzte zwischendurch: „Ich muss hier den Bildschirmjockey spielen.“ Natürlich drehte sich auch diesmal einiges um neue Krane und Kranfunktionen sowie Einsatztools, sei es Software, sei es eine App. Die nächsten Schwerlasttage sollen am 13./14. September 2019 stattfinden.

