



Ein 105 t schweres unverpacktes Getriebe mit den Abmessungen 5,5 x 3,8 x 3,2 m wird beim HTD auf ein Binnenschiff verladen

KAHL Schwerlast GmbH – vom Straßen-Schwerguttransporteur zum Projektlogistiker

Geht nicht - gibt's nicht

Internationale Schwertransport Logistik – das ist die treffende Firmenbeschreibung, die die KAHL Schwerlast GmbH heute im Firmennamen trägt. Firmenchef Andreas Kahl ist nicht nur Geschäftsführer des Unternehmens sondern auch Vorstandsmitglied beim BSK Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK) e.V. in Frankfurt/Main. Insofern engagiert er sich auch auf politischer Ebene für eine Verbesserung der Rahmenseetzungen für das Schwertransportgewerbe.

Seine größte Sorge gilt der sich stetig verschlechternden Befahrbarkeit der Straßeninfrastruktur mit Schwerlast-Lkw. „Wegen ständiger Brückenablastungen könnten heute Transporte mit Stückgewichten ab 80 t nur noch im kombinierten Transport mit Bahn und Schiff oder unter Inkaufnahme großer Umwege realisiert werden. „Ein Großteil der entstehenden Transportkosten gehen für teure Brückengutachten und langwierige Genehmigungsverfahren, den obligatorischen Polizei-Begleitschutz und verkehrslenkende Maßnahmen drauf, so dass die Vergütung der Transportleistung oft die kleinste Position im gesamten Kostenrahmen ist“, berichtet Kahl. Deshalb setzt sein Unternehmen schon seit Jahren auf kombinierte Transporte vorrangig mit dem Binnenschiff aber auch per Eisenbahn, wobei er als Projektlogistiker die gesamte Transportkette von Kunden zum Empfänger organisiert und abrechnet. „Leider scheidet schon der Zugang zum Wasser oftmals an fehlenden Zufahrtmöglichkeiten. Bei der Eisenbahn haben wir ähnlich wie bei den Autobahnbrücken zunehmend Probleme mit der Ablastung von Brückenbauwerken“, so Kahl. Gerade im Schwertransportbereich werde die jahrzehntelange Unterlassung adäquater Unterhaltsinvestitionen bei der Infrastruktur in wachsendem Maße eklatant deutlich. Darunter leide vor allem die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Maschinen- und Anlagenbauindustrie, die rapide wachsende Transportkosten für Schwergut zu verkraften habe. Derzeit komme noch die weltweite Konjunkturschwäche hinzu, die deutliche Auswirkungen auf die Auftragslage der Anlagenbauer habe. „Viele Schwergutkolli der Anlagenbauer, wie beispielsweise Gussteile, werden von uns vor dem Export drei bis viermal zu Spezialbearbeitungsunternehmen transportiert, so dass dies auch Auswirkungen

Andreas Kahl | Bilder: Kahl Schwerlast GmbH

auf unser Gewerbe hat“, berichtet Kahl. Der eine oder andere Kunde habe mittlerweile auch kapituliert und seine Produktionsstandorte an die Küste oder ins Ausland verlegt. „Offensichtlich scheint den politisch Verantwortlichen nicht klar zu sein, dass an vielen Schwertransportprojekten die Existenz eines ganzen Unternehmens hängt: Ohne Generator-, Gasturbinen- und Transformatortransport kein Kraftwerk und keine Energiewende. Ohne Reaktortransport keine Zement-, Kunststoff- und Chemieindustrie und ohne den Transport von Betonfertigteilen und Stahlkonstruktionen kein Brückenbau. Die Transportgewichte werden immer größer und das dafür nutzbare Straßennetz immer kleiner“, beklagt Kahl.

„Andererseits sind wir in unseren Aktionsfeldern sehr breit aufgestellt und insgesamt immer noch gut beschäftigt“. Neben dem Transport schwerer Baumaschinen und Gasbehältern gehöre auch der Einsatz von Kahl-Equipment bei Werksrevisionen zum Tagesgeschäft. „2014 haben wir deutlich von der Belebung der Offshore Windbranche nach der Inkraftsetzung des Erneuerbare Energien Gesetzes (EEG) profitiert und hier



zahlreiche neue Impulse festgestellt, etwa bei der Umsetzung von gebrauchten Transformatoren aus dem Hinterland an die Küste, um dort Umspannwerke für die Offshore Windparks einzurichten“, freut sich Kahl. So wurde kürzlich ein 340 t schwerer Transformator von Mönchengladbach nach Rostock transportiert: Mit einem 34-achsigen Straßenfahrzeug ging es auf kurzem Wege in den Hafen Krefeld. Nach dem Umschlag mit schwerem Mobilgerät ging es weiter per Kümo in den Ostseehafen Rostock, wo der Transformator bis zur Wiederinbetriebnahme ein Jahr eingelagert wird, um dann später mit Spezialfahrzeugen zu seinem 6 km entfernten endgültigen Standort verbracht zu werden.

Wer in der Branche erfolgreich sein will, braucht mehr als ein paar Spezialfahrzeuge für Schweres, Großes und Langes. „Gefragt ist eine Kombination aus passendem Equipment, viel Erfahrung und der Fähigkeit, neue Wege zu gehen“, so Kahl. Den ständig wachsenden Marktanforderungen mit steigenden Stückgewichten begegnet Kahl mit technischen Innovationen im Fahrzeugpark. So sind in der eigenen Werkstatt mehrere Schwere Zugmaschinen mit vier und fünf Achsen entstanden, die problemlos Gespanne von 500 t und mehr bewegen. Aktuell wurde in Zusammenarbeit den Spezialfahrzeugherstellern Goldhofer AG und Greiner Fahrzeugtechnik GmbH ein innovatives Baukastensystem für eine Seitenträgerbrücke entwickelt und gebaut, mit der Stückgewichte von 200 bis 600 t bewegt werden können. Wesentlicher Bestandteil dieser Neuentwicklung nach dem Prinzip ‚Tausendfüßler‘ ist, dass die hohe Punktlast der Ladung auf möglichst viele Achsen verteilt wird, um ein möglichst geringes Achslastgewicht zu erzielen. „Damit können wir die aufgrund der diffizilen Straßenverhältnisse im-



Projektbild der neuen Goldhofer/Greiner Scherenhubbrücke mit 64 Achse

mer höher werdenden Anforderungen an Genehmigungen nicht nur erfüllen, sondern ‚Schwersttransport‘ überhaupt noch möglich machen“, nennt Kahl die Gründe für diese Investition. „Mit der mehr als 100 m langen neuen Kesselbrücke bauen wir Brücken über Brücken und können Transportlösungen generieren, die auf den ersten Blick vielleicht unmöglich erscheinen!“ Eingesetzt wird das neue Gerät unter anderem zum Transport von Generatoren, Turbinen, Motoren, Haspeln oder Transformatoren.

Andreas Kahl kümmert sich in verschiedenen Fachgremien um konkrete Verbesserungen bei den Schwerlaststrecken zu den Häfen: „Wir können froh sein, wenn wir den ‚status quo‘ erhalten und keine weiteren Verschlechterungen hinnehmen müssen!“ In Zukunft seien im gemeinsamen Interesse von Industrie und Schwerttransportgewerbe konkrete Vereinfachungen gefragt: Dazu zählt die Entlastung der Polizei durch Verlagerung der Begleitung von Straßentransporten auf private Sicherheitsdienste ebenso die Entlastung der Behörden durch standardisierte Genehmigungsverfahren. So könne man für immer wiederkehrende Transporte genormte Lastbilder erstellen, was die Prüfverfahren vereinfache und verkür-



Multimodale Schwertransporte - horizontal und vertikal, per Schiene, Straße, Wasser, Luft...

- SPMT's und Schwergutachslinien > 2000 t Nutzlast
- Kessel-/Trafobrücken bis 600 t (ab 2015)
- Drehschemeleinrichtungen bis 800 t
- Schräg-/Tieflader bis 300 t Nutzlast
- Beplante Fahrzeuge bis 4,6 m Breite und 70 t Nutzlast
- HeavyLift Terminal Duisburg, trimodal bis 500 t
- Hallenlager- und Freilagerfläche bis 30.000 qm



KAHL SCHWERLAST GmbH • Moers • Duisburg • Leuna • Berlin • Tel. +49 (0) 2841 7997-0 • schwerlast@kahl-schwerlast.de • www.kahl-schwerlast.de



Umschlag des Transformators im Hafen Schönebeck auf die vorbereiteten Lastverteiler im Schubleichter LASTDRAGER 40 | Bild: Kahl

Erster RoRo-Umschlag von Schwergut in Schwedt

Ende August hat die KAHL & JANSEN GmbH aus Moers in Kooperation mit BEST Logistics Stettin erstmals einen Schwergut-RoRo-Umschlag im Hafen Schwedt an der Oder durchgeführt. Der Transport des 210 t schweren gebrauchten Transformators begann am 25. August mit Übernahme vom Fundament in einem Umspannwerk in Förderstedt, einem Ortsteil der Stadt Staßfurt, auf einen 20 Achs Plateauwagen zum Transport mit Polizeibegleitung in den Hafen Schönebeck/Elbe. Ursprünglich war ein Bahntransport des Schwergutkolli nach Schwedt an der Oder vorgesehen, der jedoch wegen einer Baustelle auf der Strecke nicht möglich war. Deshalb musste kurzfristig auf einen Binnenschifftransport umdisponiert werden, der in Kooperation mit BEST Logistics gelang.

Im Hafen Schönebeck erfolgte der Umschlag im KombiHub mittels einem 750 t und einem 500 t Telekran in den RoRo-Leichter Lastdrager 40, wo der Transformator auf Lastverteiler abgestellt wurde. Der Schiffstransport per



Ausrollen des Tragschnabel-Schwertransporters mit zwei Kahl-Zugmaschinen vorne aus dem RoRo-Leichter in Schwedt | Bilder: BEST Logistics



Nach zehn Minuten stand das Gespann an Land. Die sechs Selbstfahrrachsen machten Schub von hinten

Schubboot ging über die Elbe, den Elbe-Havel-Kanal und den Havel-Oder-Kanal in den Hafen Schwedt an der Oder. Das Ausrollen des Schwergutkolli mit den Maßen 14,90 x 3,66 x 4,55 m mit Bestimmungsort Schwedt-Vierraden geschah über die 2001 gebaute Schwergutrampe im Hafen Schwedt. Am Nachmittag des 28. Augusts trafen die Fachleute von BEST die Vorbereitungen für das Ausrollen: Rampenaufbau, Ballastzellen leeren und Tragschnabelvorrichtungen am Trafo montieren. Eingesetzt wurde eine Fahrzeugkombination der KAHL SCHWERLAST GmbH aus einem Sechsnachs-Selbstfahrer SPMT mit Siebenachs-Tragschnabel THP und zwei Zugmaschinen. Am 29. August konnte das Schwerlastkolli innerhalb von zehn Minuten ausgerollt werden und erreichte pünktlich seinen Bestimmungsort im Umspannwerk Vierraden, wo der Transformator nach Absetzen vor dem Fundament und Querverzug seine Endposition am 30.8.2014 einnahm. ■ Hans-Wilhelm Dünner

Montage der Tragschnabelvorrichtungen am Trafo



ze. Immer häufiger komme es vor, dass die Polizei wegen Großeinsätzen bei Demonstrationen oder Sportveranstaltungen keine Begleitfahrzeuge und Personen stellen könne und Schwertransporte warten müssten.

Die Kahl Schwerlast GmbH beschäftigt heute in Moers, Duisburg, Hamburg, Leuna und Berlin 120 Mitarbeiter und verfügt über 250 Spezialfahrzeuge. Über seine Beteiligung am HDT Heavylift Ter-

minal Duisburg hat Kahl unmittelbaren Zugang zum Wasser, aber auch in den Häfen Gelsenkirchen und Krefeld wird je nach Transportrelation Schwergutumschlag durchgeführt. „Mit unseren Niederlassungen sind wir heute flächendeckend in West-, Nord- und Ostdeutschland vertreten und nutzen Binnen- und Seehäfen für unsere intelligente Schwergutlogistik“, so Andreas Kahl abschließend. ■ Hans-Wilhelm Dünner

über 100 Jahre im Dienste der Binnenschifffahrt

HA-DU-Service:

- Zwei moderne Stevendocks für alle Schiffsgrößen
- Dockmöglichkeit bei jedem Wasserstand
- Reparaturen aller Art, eine leistungsstarke Dreherei
- Instandsetzung und Neuanfertigung von Ruder- und Wellenanlagen
- Herstellung von HA-DU-Ankern und HA-DU-Schiffskupplungen

HEINRICH HARBISCH Schiffswerft GmbH
 47053 Duisburg - Außenhafen - Marientor - Werftstraße 47
 Tel. +49 (0) 203 61024 - Fax +49 (0) 20361846 - Email: harbisch@ha-du.de - www.ha-du.de