



Ladungen bis zu 350 t lassen sich am Schwergutkai der Westfracht problemlos umschlagen

## 1. NetzwerkForum Großraum und Schwertransporte am 27. März in Essen

# Teamwork Hautnah

Gleich zwei Veranstaltungen sah der Schwerlastkai von Westfracht in Essen: Die erste Hausmesse des Logistiknetzwerks „Teamwork – Reaching Goals Together“ und das Netzwerkforum zu Schwertransporten. Das lockte so viele Gäste in den Hafen Essen wie lange nicht mehr.

Ohne Teamwork kein Großraum- und Schwertransport – so könnte das inoffizielle Motto des Doppel-Events im Essener Hafen lauten: Teamwork zwischen Industrie, Logistik und Behörden sowie das Teamwork des kurz TRGT genannten Logistiknetzwerks in Essen. Kopf des Netzwerks ist die Westfracht, die im Hafen Schwergutkai und Logistikhallen betreibt. Ihr Prokurist, Ulrich Langhans, begrüßte die Gäste zum Kundentag und der Tagung des Kompetenznetzwerks Logistik NRW. Er dankte allen Partnern der TRGT, insbesondere erwähnte er den 500 t Liebherr-Autokran von Schares, das neue 2-Wege-Fahrzeug der Stadtwerke Essen und die Firma Teichmann, Sponsor der Kabine für den Schwerlasthub. „Der Essener Hafen ist noch nicht als Nabel des Projektbereichs bekannt. Deswegen heute die Veranstaltung“, so Langhans, „wir wollen als Westfracht Spezialverkehre diesen Bereich verstärkt angehen. Insbesondere durch die Vermarktung des Standortes als leistungsfähiges Umschlagterminal.“ Er sprach großes Lob für die Investitionen in die Infrastruktur an die Stadtwerke Essen aus.

In Vertretung des Stadtwerke-Vorstandes begrüßte Hausherr und Hafenbetriebsleiter Ralf Fink die Gäste. Er freute sich, Gäste aus dem Maschinen- und Anlagenbau, der Montage, Projekt- und Schwergutspediteure, Stahlhändler und Aluminiumhersteller zu sehen. Er verwies auf den hindernisfreien Anschluss an Schiene und Straße am Standort Essen, mit seiner Lage im größten Ballungsraum Deutschlands mit Global Playern in der Nähe. Rund um den Hafen sitzen viele verarbeitende Betriebe, daher sei er weniger Hub als Ziel und Quelle von Transporten. „Wir haben letztes Jahr die gesamte Spundwand am Parallelufer neu bauen lassen, für moderne Schiffe von 135 m“, so Fink. Damit sei der Hafen wasserseitig mit den aktuellen Schiffsgrößen erreichbar.

Vorstand Jochen Köppen grüßte für den Log-IT Club. Er freute sich sehr über dieses besondere Netzwerkforum des 300 Mitglieder starken Verbands. In dem LOG-IT Club treffen sich Logistik und In-



Ulrich Langhans wirbt mit den Partnern des Bündnisses TRGT offensiv für den Schwerlast-Standard Essen

dustrie. Breites Spektrum und gute Basis. Er freute sich als Duisburger zu sehen, „dass es in der Umgebung noch mehr gibt als nur den Duisburger Hafen.“

### Verkehrsministerium NRW beobachtet Brücken

Den Einstieg auf dem Schiff machte Dipl.-Ing. Jörg Reißing aus dem Referat für Brücken, Tunnel, Straßenbetrieb, Rastanlagen, Großraum und Schwertransporte mit seinem Impulsvortrag. „Großraum- und Schwertransporte funktionieren nicht ohne Brücken“, leitete er den Überblick über die Maßnahmen ein. 10.000 Brücken gebe es in NRW, 4.000 davon bei Autobahnen. „Diese Brücken müssen ausreichend tragfähig sein“, so Reißing, aber „da haben ältere Brücken teilweise Schwierigkeiten. Das Ministerium befasst sich intensiv mit Brücken.“

In 2011 hat es die Nachrechnungsrichtlinie verabschiedet. Die Behörden haben 375 Brücken für vorrangige Betrachtung identifiziert. „Davon sind schon 80 % nachgerechnet. 80 sind kurz- oder mittelfristig zu erneuern. Das ist eine Mammutaufgabe“, so Reißing, denn insbesondere Brücken der 60er und 70er seien oft

nicht zukunftsfähig. Hintergrund sind der Verkehrszuwachs seit den 70ern verbunden mit den wachsenden Achslasten. „Wo in den ein 70ern ein Lkw pro Brücke fuhr, sind heute gleich beide rechten Spuren belegt“, skizzierte er. Auch Schwertransporte wurden zu der Zeit in der Bemessung nicht berücksichtigt.

Für das Ministerium gelte die Abwägung: „Möglich zu machen, was möglich ist und Schutz der Bauwerke.“ Bei Genehmigungen müssen alle betroffenen Baulastträger dieser Sondernutzung zustimmen. Er nannte als Beispiel einen Schwertransport mit Start in Essen, über Bochum und Gelsenkirchen auf die Autobahn, somit folge die Anhörung der drei Städte plus der Landesregierung für die Autobahn. Dafür müssen im Antrag Fahrzeug und Strecke beschrieben sein. Die Tragfähigkeit der Brücken und die Achslastgrenzen werden mit der BEM-ING ermittelt. Wenn die unter Vorrangnetz-Brücke und Makrokorridore erfassten Brücken gemäß der neuen Stufe LM1 nachgerechnet sind, soll hier die 12-t-Achslastgrenze aufgeweicht werden. Ziel dieser Korridore ist ein Zugang zu den Wasserstraßen. Nächstes Ziel der VEMAGS ist eine vollständige Digitalisierung des Ablaufs mit einer Kartenfunktion, die die passenden Binnenhäfen integriert. Auf Nachfrage sagte Jörg Reißing, dass der Hafen Essen bereits wichtig sei und dass eine Prüfung der Ausweitung des Vorrangroutennetzes nach Essen nicht undenkbar ist.

### Teamwork der Verkehrsträger

Für die Wasserstraße präsentierte Ralf Fink die Talente des Standortes Essen der Binnenschifffahrt. Mit der Lage am 46 km langen



Am Ende der erfolgreichen Veranstaltung auf dem Schiff stand der Demohub am Schwerlastkai | Bilder: Nutsch

Rhein-Herne-Kanal können Schiffe bis 135x11,45 m zum Schwerlast-Terminal kommen. Er rechnete aus, dass die Schleusen am Kanal – bei guter Instandhaltung und Optimierung – noch viel Potenzial für weitere Verkehre haben. Mit seiner hohen Tragfähigkeit und flexibler Disponierbarkeit ohne Sondergenehmigungen sei das Binnenschiff ein guter Schwerlast-Verkehrsträger.

Etwas komplexer sei die Situation auf der Schiene, berichtete Marlen Schemmann vom Bereich Schwerlastverkehr der DB Schenker in ihrem realitätsnahen Vortrag. Als Herausforderungen nannte sie die notleidende Infrastruktur und den Rückbau der Gleisanschlüsse. „Durch die Brückenprobleme, die auch wir haben, steigen die Kosten“, berichtete sie. Generell sei der Schwerlastbereich der DB stark von Im- und Export geprägt. Bei Schwertransporten sei das Last- und das Lichtprofil zu beachten. „Bei Breiten über sechs Metern verweisen wir auf Binnenschiff und Straße“, so Schemmann. „Wir sehen uns in der Kooperation mit anderen Verkehrsträgern.“ Das Schwerlastnetz der DB sei auch als Trafonetz bekannt – diese Korridore werden für Großtrafos freigehalten und haben Bestandsschutz. Bei Anfragen für Schwertransporte erstellt die DB



Mit modernem Equipment stellen die Stadtwerke Essen Waggon zu

Netz eine Machbarkeitsstudie. Eric Reichmann von Schares Autokrane berichtete für die Seite der Straße. „Wir sind die Schnittstelle der Trimodalität“, sagte er. Neben Kranungen bietet das Unternehmen auch Schwergut- und Spezialtransporte für Transportgut mit Übermaßen. Mit Tiefbett- und Semi-Tiefpladern und umfangreichen Zusatzbauteilen sind Transporthöhen von über 4 m, Transportbreiten bis fünf m und Transportlängen über 30 m möglich. „Wir haben alleine letztes Jahr 550.000 Euro an Genehmigungen für Kunden eingekauft. Wir beschäftigen eine eigene Vollzeitkraft für Anträge in VEMAGS“, so Reichmann. „Wir fahren rund 70 Einsätze am Tag, fast alle mit Genehmigung.“

### Podiumsdiskussion zu Schwertransporten in NRW

Unter der Moderation von Peter Abelmann diskutierten die Fachleute die Chancen und Risiken für Schwertransporte in NRW. Bernhard Witkowski von ArcelorMittal Stahlhandel, die in Kooperation mit der Westfracht 30.000 t Grobbleche im Jahr umschlagen, nannte die Leistungsfähigkeit der Schiene als limitierenden Faktor für die Wachstumsziele des Unternehmens. Dass der Standort Essen gute Wachstumsperspektiven biete, bestätigte Ulrich Langhans von der Westfracht. Dafür wolle er als Projektspediteur die Hürden zu den Frachtführerkollegen abbauen und eine Komplettdienstleistung an die Kunden bringen, das sei die Kernkompetenz der Westfracht – nicht nur in der Schwergutlogistik.

Mouloud Doudouhi, der Logistikleiter von Teichmann Krane, berichtete davon, wie die Stadt Essen einen kurzen Schwertransport bei Tag über die wenigen hundert Meter von Teichmann durch den Hafen zu Westfracht nicht genehmigen wollte und so die Kette ungleich teurer und komplizierter machte. Er wünsche sich mehr Entscheidungen mit Augenmaß. Eric Reichmann stimmte ihm zu, manchmal habe er den Eindruck, die Behörden würden sich einen Sport daraus machen, das Leben etwas schwerer zu machen – er wünsche sich da mehr Teamwork.

Hvorje Mesin, Leiter Produktionsplanung und Logistik der Trimet, die in Essen rund 850.000 t im Jahr umschlagen, überlegt, den Warenzulauf verstärkt von der Straße zu holen. Dafür brauche Trimet mehr Kapazität auf der Schiene. Ralf Fink wünschte sich zudem Investitionen in das Kanalsystem, einen mit großen Schiffen befahrbaren Ring Rhein-Herne-Kanal-Duisburg-Dortmund und über den Wesel-Datteln-Kanal zurück. Ulrich Langhans forderte ergänzend eine Bevorzugung von Schwertransport-Genehmigungen zu oder von Häfen. Mit dem abschließenden Demo-Hub des 500-t-Krans zeigte TRGT, dass trotz der zahlreichen Herausforderungen im Umfeld Schwergutumschläge mit vollem Service in Essen reine Routine sind. [www.westfracht.de](http://www.westfracht.de)

Michael Nutsch