

Logwin realisiert intermodalen Schwertransport von Polen nach Deutschland

Grevenmacher (Luxemburg)/Heinsberg – 16 Meter lang, gut 5 Meter breit, über 4 Meter hoch – und das mal zwei: Das Logwin-Geschäftsfeld Road + Rail hat einen in zwei Teile zerlegten Thermoreaktor per Tieflader und Binnenschiff vom polnischen Niemodlin in das 1.000 km entfernte Heinsberg bei Aachen transportiert. Der Schwertransport mit einem Gesamtgewicht von rund 75 Tonnen erfolgte im Auftrag von Dürr Systems, einem der weltweit führenden Anbieter von Maschinen und Anlagen für die Automobilindustrie. Empfänger ist der Dürr-Kunde Toho Tenax Europe GmbH in Heinsberg. Der Hersteller von Kohlenstofffasern erweitert seine Produktionsanlagen und wird den Thermoreaktor zur Abluftreinigung einsetzen.

Die Größe der Reaktorteile ist auch für Schwertransport-Verhältnisse beachtlich, so dass ein durchgehender Straßentransport nicht möglich war. Einen Teil des Weges legte der Reaktor deshalb per Binnenschiff zurück. Für den Transportweg Fluss sprechen zwei Faktoren: Übergrößen treffen hier auf weniger Hindernisse und zeitliche Einschränkungen wie beim Straßentransport gibt es nicht. Am 30. Juni 2008 startete das insgesamt dreiwöchige Projekt. Logwin verlud die beiden Reaktorteile am Produktionsort in Niemodlin auf zwei Kesselbrücken. „Für das Unterteil des Reaktors wurde der Boden der Kesselbrücken entfernt, damit das Teil auf den Seitenträgern aufliegt und die Unterseite zwischen dem Rahmen Platz findet“, erklärt Holger Philipowski, Leiter Osteuropa-Verkehre der Logwin-Niederlassung Dietzenbach. Im Konvoi, begleitet von einem Sicherheitsfahrzeug und einem Polizeiwagen, machte sich der Schwertransport nachts auf den Weg zum 25 Kilometer entfernten Hafen von Opole.

Flussabwärts nach Deutschland

Von Opole aus wurde der Transport per Motorgüterschiff fortgesetzt. In Wrocław brachte extremes Niedrigwasser den Transport zunächst zum Stillstand, da nur bis dort der Wasserstand der Oder durch Schleusen reguliert wird. Nach längeren Trockenzeiten führt die Oder nicht genug Wasser. Dieses Hindernis muss bei Binnenschifftransporten im Sommer einkalkuliert werden. „Während ganz Deutschland sich zu Beginn der großen Ferien sommerliches Wetter wünschte, hofften unsere Mitarbeiter in Polen auf starke Regenfälle im Bereich der oberen Oder“, berichtet Holger Philipowski. „Wir haben alles in unserer Macht stehende versucht und sogar einen anderen Bootstyp verwendet, der weniger Tiefgang hat. Trotzdem war eine Fortsetzung des Transportes nicht möglich.“

Nach zwölf Tagen öffnete das polnische Wasser- und Verkehrsamt Wasserspeicherbecken der Oder. Auf der so entstehenden Welle konnte der Transport seine Fahrt wieder aufnehmen. Zu diesem Zeitpunkt hatte das Binnenschiff noch einen Weg quer durch Deutschland vor sich: Von der Oder ging es über den Oder-Spree-Kanal und die Havel durch Ostdeutschland, anschließend in den Mittellandkanal, von dort in den Dortmund-Ems-Kanal und schließlich auf den Rhein.

On the road again

Nach einer 9-tägigen Reise auf dem Wasser erreichte das Binnenschiff am 24. Juli den Krefelder Hafen. Wegen der Verzögerung auf dem Wasserweg galt es, bei der Fortsetzung des Transportes auf der Straße keine Zeit zu verlieren. Dennoch war bei der Entladung des Schiffes besondere Sorgfalt gefragt: „Das Unterteil des Reaktors musste in einer ganz bestimmten Position verladen werden, weil die Platzverhältnisse auf der Baustelle des Kunden ein nachträgliches Drehen unmöglich machten“, erklärt Holger Philipowski.

Aufgrund von Größe und Gewicht war der Transport nur über die Autobahn möglich. Da hierbei eine Höhe von 4,45 Metern nicht überschritten werden darf, musste der Reaktor zwischen die Träger des Tiefladers gelegt werden. Dadurch erhöhte sich die Breite des Transports auf 5,60 Meter. Kurz vor dem Ziel hatte der Schwertransport drei Kreisverkehre zu überwinden. Um diese unbeschädigt zu durchfahren, mussten Straßenschilder entfernt werden. Die Entladung per Autokran verlief dank sorgfältiger Vorbereitung reibungslos. Nach gut drei Wochen und knapp 1.000 Kilometern war der Thermoreaktor am Ziel. „Entscheidend für den Projekterfolg waren mehrere Faktoren“, sagt Holger Philipowski. „Neben der systematischen Planung des Transports gemeinsam mit dem Kunden zählen dazu die exakte Abstimmung der Schnittstellen in der Transportkette und das schnelle Reagieren bei unerwarteten Ereignissen.“ So musste Logwin für die Entladung in Krefeld kurzfristig zwei 250 Tonnen-Mobilkräne organisieren. Der Hafenkran war kurz vor der Ankunft des Schiffes ausgefallen. Das Ausweichen auf einen anderen Hafen wäre mit Zeitverzögerungen von mindestens einer Woche verbunden gewesen, da keine ausreichenden Umschlagkapazitäten vorhanden waren.

Auch bei diesem Großprojekt profitierte das Logwin-Geschäftsfeld Road + Rail von der langjährige Erfahrung in der Realisierung von Projekttransporten, die häufig eine intelligente Verknüpfung und Steuerung von Lkw, Bahn und Binnenschiff erfordern. Bereits seit Jahrzehnten ist Logwin auf dem osteuropäischen Markt aktiv. „Bei der erfolgreichen Abwicklung des Schwertransports von Polen nach Deutschland konnten wir unser Spezialwissen rund um die regionalen Besonderheiten und die administrativen Abläufe optimal nutzen“, so Philipowski.

Über die Logwin AG

Die Logwin AG, Grevenmacher (Luxemburg), entwickelt als externer Partner ganzheitliche Logistik- und Service-lösungen für Industrie und Handel. Der Konzern erzielte 2007 einen Umsatz von 2,0 Mrd. Euro und beschäftigt derzeit rund 8.600 Mitarbeiter in 44 Ländern. Logwin ist in allen wichtigen Märkten weltweit aktiv und verfügt über 400 Standorte auf allen Kontinenten. Mit den drei Geschäftsfeldern Solutions (kundenorientierte Kontraktlogistik-Lösungen), Air + Ocean (weltweite Luft- und Seefrachtaktivitäten) und Road + Rail (Land- und Spezialverkehre in Zentral-, West- und Osteuropa) gehört die Logwin AG zu den führenden Unternehmen am Markt.

Das Geschäftsfeld Road + Rail ist innerhalb des Logwin-Konzerns der Spezialist für leistungsfähige Transportlogistik: Die Netzwerke in den Kernmärkten Deutschland, Österreich und der Schweiz verbinden West- und Osteuropa über internationale Linienverkehre. Damit können Road + Rail-Kunden europaweit auf umfassende Speditions-, Lager- und Mehrwertleistungen im Straßen- und Schienenverkehr zurückgreifen. Neben dem Netzwerkzugang stellt Road + Rail dedizierte Transportkonzepte für Ladungs- und Spezialverkehre wie z.B. Gebietsspedition, Ganzzugverkehre oder Tank- und Silologistik bereit. An 140 Standorten in 25 europäischen Ländern erwirtschaften die 3.300 Mitarbeiter von Road + Rail einen Jahresumsatz von rund 750 Millionen Euro.

Die Logwin AG ist im Prime Standard der Deutschen Börse gelistet. Mehrheitsaktionärin ist die DELTON AG, Bad Homburg (Deutschland).

Ihr Ansprechpartner bei Logwin:**Holger Philipowski**

Tel: +49 6074 4000-50

holger.philipowski@logwin-logistics.com

www.logwin-logistics.com