

Themendienst

Schwer- und Spezialtransporte: DB Schenker bietet kompletten Service

(Berlin/Essen, Februar 2017) Ob tonnenschwere Loks, Maschinen für die Industrie oder Transformatoren für Kraftwerke: Die Spezialisten von DB Schenker Logistics bringen auch Übergewichtiges und Großdimensioniertes sicher an den Bestimmungsort. Dabei ist eine präzise Feinabstimmung inklusive einer detaillierten Streckenplanung und aller Genehmigungsverfahren Grundvoraussetzung. Die rechtzeitige Klärung des Transportweges gehört ebenso dazu wie die Abwicklung von Zoll- und Versicherungsmodalitäten. Auch die transportsichere Verpackung der überdimensionierten Frachtstücke sowie die Ladungssicherung liegt bei den Profis von DB Schenker in den richtigen Händen. Sie finden zu jeder Aufgabenstellung, ob nationale oder internationale Transporte per Lkw, Bahn, Flugzeug oder Schiff, die optimale Komplettlösung.

Im Transportwesen gilt häufig das Primat der Schnelligkeit. Bei Spezialtransporten hingegen geht es in erster Linie darum, das Transportgut sicher und heil ans Ziel zu bringen. Oft ist dabei Millimeterarbeit gefragt. Bei Schwertransporten nimmt allein die Planung von Fahrzeugen und Streckenverlauf inklusive Einholung von Sondergenehmigungen und Polizeifreigaben oft mehrere Wochen in Anspruch.

Karusselldrehmaschine vom Hafen zum Kunden

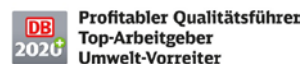
Mit einem besonderen Kaliber hatten es die Spezialtransport-Experten der Schenker Deutschland AG aus Hagen beispielsweise in Dortmund zu tun. Die Komponenten einer Karusselldrehmaschine sollten vom Hafen Dortmund zum Kunden nach Hattingen transportiert werden. Die Ausmaße der zu transportierenden Maschinenteile waren selbst für erfahrene Profis eine Herausforderung. Insgesamt vier Fahrzeuge wurden eingesetzt: Zwei 20-Achser, ein 14-Achser und ein Schräglader transportierten die bis zu siebzehneinhalb Meter langen Komponenten ans Ziel. Die Fahrzeuge hatten dabei eine Breite von bis zu 7,50 Metern, waren bis zu 5,55 Meter hoch und trugen bis zu 135 Tonnen.

Ein Schwertransport fährt nie unbegleitet. Zum einen wird er – besonders bei Ausmaßen wie in diesem Fall – von der Polizei begleitet, zum anderen ist ein komplettes Team auf den Beinen, steht permanent in Funkkontakt miteinander und steuert, reguliert und koordiniert sich gegenseitig. Zum Team Dortmund-Hattingen gehörte ein Werkstattwagen, ein Fahrzeug mit Hubsteiger, damit unterwegs Ampeln weg- und wieder zurückgedreht werden konnten, sowie ein Abschleppwagen, der so manches Anwohnerfahrzeug, das trotz Parkverbotes den Fahrweg blockierte, kurzerhand umgestellt hat.

Andrea Brandt
Leiterin Kommunikation
Finanzen/Beteiligungen
c/o Schenker AG
Kruppstr. 4
45128 Essen
Tel. +49 201 8781-8556
Fax+49 201 8781-8495
presse@dbschenker.com
www.dbschenker.com/presse
twitter.com/DB_Presse

Herausgeber: Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin, Deutschland
Verantwortlich für den Inhalt:
Leiter Kommunikation und Marketing Oliver Schumacher

Unser Anspruch:



Themendienst

Unterwegs mussten die Transporter über eine extra angelegte Baustraße einer Autobahnbrücke ausweichen, die für die Fahrzeuge zu niedrig gewesen wäre. Als eine andere Autobahnbrücke überquert werden musste, haben die technischen Begleiter eines der Fahrzeuge um zwei weitere Achsen ergänzt, um der Statik der Brücke gerecht zu werden.

Bei aller Planung kann es passieren, dass unterwegs Hindernisse auftauchen, mit denen zunächst nicht zu rechnen ist. In diesem Fall überquerte eine Rohrbrücke, die zu einer Baustelle gehörte, den Fahrweg. Diese Brücke war erst kurz vor dem geplanten Transport errichtet worden. Zum Unterqueren war sie zu niedrig und zu schmal. Also wurden im Vorfeld zwei Kranwagen organisiert, die dem Transportkonvoi vorausfuhren und die Brücke soweit anhoben, dass die Spezialtransporter ungehindert hindurch fahren konnten. Als der Transportzug an ein Möbelhaus kam, das die Bundesstraße 1 zwischen Bochum und Dortmund überspannt, blieben zwischen Transportgut und Überspannung ganze zwei Zentimeter Platz. Nach insgesamt dreizehn Stunden war die Strecke, die „nur“ zweiunddreißig Kilometer lang ist, geschafft.

Großmaschinen-Transport von Chemnitz nach Celle

Für einen Hersteller in Chemnitz holten die Experten für Spezialverkehre der Geschäftsstelle Dresden eine übergroße Werkzeugmaschine in Chemnitz ab, um sie zum Kunden im Großraum Hannover zu transportieren. Die Werkzeugmaschine wog nicht nur rund fünfzig Tonnen, sie hatte auch unhandliche Ausmaße: zwölf Meter lang, über dreieinhalb Meter breit und eine Höhe von knapp vier Metern – das passt nicht auf einen normalen Lkw. Ein solcher Transport wird als Spezialtransport mit allem, was dazu gehört, geplant und durchgeführt.

Die Werkzeugmaschine musste von Chemnitz an den Unternehmenssitz des Kunden nach Celle transportiert werden. Der Transport erfolgte, phasenweise mit Polizeibegleitung, innerhalb von zwei Nächten nach einer Vorbereitungszeit von etwa vier Wochen. In Celle angekommen, warteten schon zwei Kräne auf die große Fracht. Auf dem Betriebsgelände des Kunden wurde es noch einmal knifflig. Die Maschine musste von den beiden Kränen vom Lkw gehoben und auf so genannte Panzerrollen gesetzt werden, damit eine Fortbewegung Richtung Produktionshalle überhaupt möglich war. Unterwegs galt es, die Kräne umzusetzen, um die Maschine noch einmal um 90 Grad zu drehen, damit sie anschließend durch das Hallentor gebracht werden konnte. Am Ziel wartete ein Team aus Ingenieuren und Montagetechnikern, um die Maschine endgültig zu positionieren.

Herausgeber: Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin, Deutschland
Verantwortlich für den Inhalt:
Leiter Kommunikation und Marketing Oliver Schumacher

Unser Anspruch:



Andrea Brandt
Leiterin Kommunikation
Finanzen/Beteiligungen
c/o Schenker AG
Kruppstr. 4
45128 Essen
Tel. +49 201 8781-8556
Fax+49 201 8781-8495
presse@dbschenker.com
www.dbschenker.com/presse
twitter.com/DB_Presse

Themendienst

Fünf 80-Tonnen-Loks für Hongkong

Aber auch im Ausland kommen die Schwergutspezialisten von DB Schenker zum Einsatz und sorgen für globale Logistiklösungen. Die Siemens Transportation Systems (Erlangen/München) hat in Zusammenarbeit mit der Siemens Procurement and Logistics Services (SPLS) fünf dieselektrische Lokomotiven an die Kowloon-Canton Railway Corporation in Hongkong ausgeliefert.

Nachdem Siemens TS die fünf in München gebauten Lokomotiven in Bremerhaven angeliefert hatte, übernahm die Geschäftsstelle Hamburg der Schenker Deutschland AG die Verantwortung für den weiteren Transport. Für den Umschlag der jeweils 80 Tonnen schweren Loks, die auf eigener Achse nach Bremerhaven gelangt waren, setzten die Schwertransport-Experten zwei Mobilkräne ein. Diese haben die knapp 20 Meter langen Kolosse im Tandem auf spezielle Schwerlast-Plattformen verladen, wo sie sicher verzurrt wurden.

So präpariert gelangte die Fracht mitsamt Trailern auf das Ro/Ro-Schiff "Falstaff". Nach 30 Tagen Seereise trafen die Loks wohlbehalten und pünktlich im Hafen von Hongkong ein. Dort lief das Projekt unter der Regie der dortigen DB Schenker-Landesgesellschaft nahtlos weiter. Diese hatte für den direkten Weitertransport bereits eine Schwergut-Barge mit einem 235-Tonnen-Kran gechartert, die in der Lage war, die Loks aufzunehmen. Auf der Schwergut-Barge ging die letzte Etappe der Reise dann zum Hafen der Halbinsel Kowloon (Jiulong), wo die Lokomotiven direkt auf das Gleis gesetzt wurden.

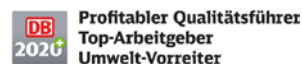
Nahverkehrs- und Hochgeschwindigkeitszüge nach Russland

Ein anderer Transport für Siemens war die Überführung von 38 Desiro-Nahverkehrszügen und acht zehnteiligen Velaro RUS-Hochgeschwindigkeitszügen nach Russland. Siemens hatte die Abteilung Global Projects von DB Schenker in Düsseldorf damit beauftragt, die Züge ab dem Rheinhafen Krefeld bis zum Depot TCh 10 „Metallostroy“ in Russland zu transportieren. Abmessungen und Spurweite der Züge (1520 mm) machten einen durchgehenden Transport auf der Schiene oder mittels Lkw unmöglich.

Im Hafen Krefeld rollten die Wagen auf eigens für diese Art von Aufträgen von DB Schenker gefertigte „Gleispaletten“, auf denen die Wagen während eines Teils der weiteren Reise stehen und an denen sie während des Kranumschlages angehoben werden können. Ab Krefeld wurden die Züge per Binnenschiff auf dem Rhein bis Amsterdam gebracht. In Amsterdam erfolgt die Verladung auf ein Seeschiff und die Verschiffung nach Saßnitz. Am Sea Terminal Saßnitz wurden die Wagen auf Pier gelöscht und von den Gleispaletten über eine Rampe auf einen Spezial-Lkw mit integrierter 1520-mm-Schiene aufgerollt. Per Lkw ging es zum RTS Rail Terminal Saßnitz-Mukran, dem einzigen Eisenbahn-Fährhafen in Deutschland mit Breitspurgleisen.

Herausgeber: Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin, Deutschland
Verantwortlich für den Inhalt:
Leiter Kommunikation und Marketing Oliver Schumacher

Unser Anspruch:



Andrea Brandt
Leiterin Kommunikation
Finanzen/Beteiligungen
c/o Schenker AG
Kruppstr. 4
45128 Essen
Tel. +49 201 8781-8556
Fax+49 201 8781-8495
presse@dbschenker.com
www.dbschenker.com/presse
twitter.com/DB_Presse

Themendienst

Dort wurden die Züge auf die Breitspur-Eisenbahnfähre MS „Petersburg“ gezogen und nach Ust-Luga verschifft. Dort angekommen wurden die beiden Zughälften gekuppelt und als Ganzzug auf eigenen Rädern rollend zum Depot gezogen.

Von Belgien nach Venezuela

Noch längere Transportwege legten die Turbinenlaufräder des Kunden Andritz Hydro GmbH mit Sitz in Ravensburg zurück, die von der Geschäftsstelle Hamburg (Luft/See, Logistik) der Schenker Deutschland AG von Antwerpen bis nach Palua in Venezuela auf die Reise geschickt wurde. Mit zwei 120-Tonnen Kränen wurden die vier Meter hohen und mit einem Durchmesser von 7,4 Metern 200 Tonnen schweren Laufräder auf ein Schwergutschiff gehievt. Um zu verhindern, dass sich das Laufrad bei starkem Seegang selbst in Bewegung setzen konnte, wurden auf dem Boden des Schiffes extra Stahlstopper angeschweißt. Mit starken Ketten fest vertäut ging es dann über den Atlantik in die Karibik.

Mit Schiff, Lkw und dem größten Frachtflugzeug der Welt nach Kanada

Mit dem größten Frachtflugzeug der Welt, mit dem Binnenschiff und mit einem Schwergut-Lkw brachte DB Schenker einen 141 Tonnen schweren Abhitzekegel von Berlin nach Kanada. Zunächst wurde der 16 Meter lange Kühler mit einem mobilen 1.000-Tonnen-Kran auf ein Binnenschiff verladen. Das Schiff brachte ihn dann nach Aken an der Elbe. Dort wurde der Kessel mit einem Kran auf einen Schwerguttransporter von DB Schenker umgeschlagen, der dann die Fracht mit einem ziehenden und einem schiebenden Lkw zum Flughafen Leipzig/Halle brachte.

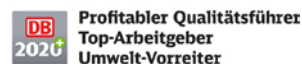
In Leipzig begann die Verladung in die sechsstrahlige Antonov AN 225, das größte Frachtflugzeug der Welt, das von Karpeles Flight Services, den DB Schenker-Spezialisten für das Chartern von Flugzeugen, gechartert worden war. Mit einer Rampe und speziellen Kettenzügen musste der Zylinder in das Flugzeug gezogen werden. Die Maschine flog dann über Island nach Kanada, wo die kanadische Landesgesellschaft von DB Schenker für den weiteren Transport in eine Düngemittelfabrik bei Edmonton sorgte.

Viele Wege führen nach Thüringen

Mit mehreren Spezialfahrzeugen brachte DB Schenker eine 75 Tonnen schwere Biegemaschine vom baden-württembergischen Offenburg nach Großheringen in Thüringen. Das Schwerstück des Maschinenbauunternehmens FFG-Werke reiste in vier Nächten bis zum Empfänger. Auf der Suche nach geeigneten Wegen mussten die Spezialisten von DB Schenker statt 470 Kilometer knapp 1.500 Kilometer bis zum Ziel fahren. Die Autobahnen Richtung Bayern waren aufgrund des hohen Gewichts alle nicht zu nutzen. Der einzige Weg führt durch Rheinland-Pfalz, Hessen und die A 61 auf die A 2 und dann Richtung Berlin.

Herausgeber: Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin, Deutschland
Verantwortlich für den Inhalt:
Leiter Kommunikation und Marketing Oliver Schumacher

Unser Anspruch:



Andrea Brandt
Leiterin Kommunikation
Finanzen/Beteiligungen
c/o Schenker AG
Kruppstr. 4
45128 Essen
Tel. +49 201 8781-8556
Fax+49 201 8781-8495
presse@dbschenker.com
www.dbschenker.com/presse
twitter.com/DB_Presse

Themendienst

In Offenburg auf dem Fabrikgelände wurde die acht Meter lange, 4,6 Meter breite und 4,1 Meter hohe Maschine verladen. Ein 12-Achser transportierte sie dann zum Ziel. Vor allem die letzte Nacht war mit ihrer Strecke sehr anspruchsvoll für die Profis von DB Schenker, Engstellen und zahlreiche Kurven waren zu bewältigen. Für die letzten 30 Kilometer wurden sieben Stunden benötigt. In Engstellen und Kurven musste mehrfach rangiert und teilweise die Fahrtrichtung gewechselt werden.

Hier wie bei allen anderen Transporten gilt: Welche Logistiklösung auch immer erforderlich ist, DB Schenker stellt im hervorragenden Zusammenspiel aller Beteiligten präzise Abläufe und eine saubere Organisation sicher.