

**Kontakt:**

Anja Fuchs

Tel. +49 (0) 30 / 39 80 28 70

Fax +49 (0) 30 / 3 40 60 85 53

presse-boeb@binnenhafen.de

www.binnenhafen.de/presse



Auf dem amerikanischen Mississippi verrichten Schwimmkräne schon seit einigen Jahren ihre Arbeit. In Zukunft sieht man die schwimmenden Lastenheber vielleicht auch in Deutschland.

(Bild: Gottwald)

■ Technik

Hilfe naht vom Wasser aus!

Viele Seehafenstädte liegen an Flussmündungen. Eine Verbindung von See- und Binnenschifffahrt liegt also nahe. Dennoch schöpfen gerade die deutschen Seehäfen die Möglichkeiten, die ihnen die Binnengewässer als natürliche Hinterlandanbindung bieten, nicht aus. Das mag an der Infrastrukturanbindung liegen, hat aber auch wirtschaftliche Gründe im Seehafen: Binnenschiffe sind im Vergleich zu Ozeanriesen Winzlinge. Sie stören die Seeschiffe beim Anlegen und nehmen diesen den teuren Platz an der Kaimauer weg. Also müssten die Binnenschiffe hinter dem Seeschiff auf der Wasserseite festmachen. Dann aber blühen technische Schwierigkeiten beim Containerumschlag. Im Schatten eines großen Seeschiffs verschwindet das Binnenschiff aus dem Blickfeld des Kranführers – nicht nur im übertragenen Sinn. Gängige Praxis ist der Umschlag vom Containerschiff auf Land und von dort ins Binnenschiff. Das ist doppelte Arbeit, kostet doppelt so viel Zeit und verursacht doppelte Kosten. Doch Hilfe naht – vom Wasser.

Eine Lösung: schwimmende Kräne, die als Dreh- und Angelpunkt die Container vom am Kai festgemachten Frachter auf das kleine Binnenschiff umladen. Schwimmkräne sind keine neue Erfindung, die Technik leistete schon vor einem Jahrhundert ihren Dienst in den Güterhäfen Europas und der Welt. Sie wurden aber von großen Portalkränen an Land abgelöst und gerieten in Vergessenheit. Mit der Containerflut aus Fernost und dem Abfertigungsstau in den Seehäfen kommen Schwimmkräne aber wieder ins Gespräch – nicht als Gegenmodell zum Portalkran, sondern als Ergänzung. In jedem Fall bringt diese Technik mehr Binnenschifffahrt in den Seehafen.

**Kontakt:**

Anja Fuchs

Tel. +49 (0) 30 / 39 80 28 70

Fax +49 (0) 30 / 3 40 60 85 53

presse-boeb@binnenhafen.de

www.binnenhafen.de/presse

Nur wenige Anbieter produzieren heute Schwimmkräne. Ein Hersteller, der das Potenzial der Schwimmkräne für den Güterumschlag im Hafen erkannt hat, ist der Düsseldorfer Kranhersteller Gottwald Port Technology, eine Tochterfirma der Demag Cranes AG. „Seit der Markteinführung unserer Hafentpontonkräne im Jahr 2004 haben wir weltweit 13 Stück verkauft“, erklärt Dr. Mathias Dobner, Geschäftsführer von Gottwald. „Das ist mehr, als wir erwartet hätten.“ Der erste Kran aus Düsseldorf ging 2004 auf dem Mississippi im amerikanischen Louisiana in Betrieb. In Deutschland hat Gottwald noch keinen modernen Schwimmkran verkauft.

Für Kranbauer Dobner ist das aber nur eine Frage der Zeit. „Weil die Seeschiffe immer größer werden und die Transportmengen steigen, gelangen viele Ladekais an die Grenzen ihrer Kapazitäten.“ Die Hafentpontonkräne sind damit eine willkommene Ergänzung zu den festen Kränen an Land. Diese übernehmen dann den Umschlag auf Straße oder Schiene, während der Schwimmkran die Container auf das Binnenschiff hievt. Der erwünschte Nebeneffekt: Wenn die Fracht von zwei Seiten gleichzeitig – zu Wasser und zu Land – vom Seeschiff geholt wird, verkürzt sich die Liegezeit im Hafen.

Die Hafentpontonkräne bieten auch ein Plus an Flexibilität. Einfache Schiffs Liegeplätze ohne Kranausstattung werden damit zum Umschlagsplatz. Und dort, wo die Wassertiefe an den Kaimauern zu seicht für die großen Pötte ist, überbrückt der Schwimmkran den Weg zwischen tiefem Wasser und Land. Großcontainerschiffe können ohne Reduzierung der Lademenge den Zielhafen ansteuern, den Rest erledigt der schwimmende Helfer. Folglich lässt sich eine kostenträchtige Vertiefung des Hafenbeckens umgehen oder zumindest die Dauer bis zur Fertigstellung der Arbeiten mit einem Pontonkran überbrücken.

Flexibler Helfer im Binnenhafen

Auch für die Binnenhäfen bilden die Schwimmkräne ein flexibel einsetzbares Instrument zur Güterverladung. „Wir passen unsere Kräne speziell an die Gegebenheiten des Hafens an“, schildert Dobner das Kran-Konzept. Die Abmaße des Pontons und des Kranauslegers richten sich nach der Schwere der zu hebenden Lasten und dem Radius, den der Kran bedienen soll. Die zu verladenden Güter, Container oder Schüttgut geben die Ausstattung der Hebevorrichtung des Hafentpontonkrans vor. Aber nicht nur im Hafenbecken heben Schwimmkräne Lasten, auch auf Flüssen und Kanälen verteilen sie die Fracht direkt von Schiff zu Schiff. Und wie kommt der Schwimmkran an seinen Einsatzort? Geschleppt oder von der eigenen Schiffsschraube angetrieben. Autark agieren kann der Kran durch ein Dieselaggregat an Bord – immer dort, wo er benötigt wird.

Die behördliche Genehmigung für das Umsetzen eines Schwimmkrans ist meist schnell erteilt. Damit hat der Mobilkran weitere Vorzüge vor neuen stationären Kränen. „Bis eine neue stationäre Infrastrukturmaßnahme am Hafen genehmigt und fertiggestellt ist, vergeht Zeit – Zeit, die wir nicht mehr haben, betrachtet man die Wachstumsprognosen“, weiß Dobner. „Es wäre doch schade, wenn Schwimmkräne nur am Mississippi arbeiten.“



Als Dreh- und Angelpunkt zwischen Kai und Schiff verteilen Schwimmkräne die Fracht.

(Bild: Gottwald)