



RoRo-Pontons erweisen sich im Großraum- und Schwertransport als nützlicher Verkehrsträger für den Umschlag massiver Transportgüter.



Gruber Logistics

Lkw am Limit

Manchmal reichen Straße und Lkw nicht aus – etwa bei Überbreiten und Baustellen. In solchen Fällen setzt Gruber Logistics auf alternative Wege über das Binnenschiff. Drei Beispiele zeigen, wie der Wasserweg zum entscheidenden Faktor im Schwertransport wird.

Wenn Transporte zu breit, zu schwer, zu hoch oder zu lang für die Straße werden, sind kreative Lösungen gefragt. Vor allem bei Groß- und Schwertransporten (GST) stößt der Lkw schnell an gesetzliche, technische oder logistische Grenzen. Gruber Logistics zeigt anhand mehrerer Projekte, wie der Einsatz von Binnen- und Seeschifffahrt Engpässe überbrücken kann.

Roll-off-Entladung mittels SPMT

Für einen über zwölf Meter langen Transformator begann beispielsweise am 17. Juni 2025 eine besondere Reise. Trotz niedriger Pegelstände auf der Donau musste das 286 Tonnen schwere Transportgut vom Herstellerwerk in Bad Honnef seinen Weg ins Umspannwerk Pleinting im niederbayerischen Landkreis Passau antreten. Den Vorlauf übernahm der Lkw zu einer RoRo-Rampe am Rhein, wo der Transformator auf einen Ponton umgeladen wurde, um seine Reise via Rhein, Main, Main-Donau-Kanal und Donau bis zu einer RoRo-Rampe südlich von Deggendorf anzutreten. Dort erfolgte die Roll-off-Entladung mittels Self-Propelled Modular Transporter (SPMT) und der zwölf Kilometer lange Nachlauf per SPMT zum Umspannwerk Pleinting, wo die Ladung am 8. Juli 2025 ohne Komplikationen sein Ziel erreichte.

Multimodaler Schwertransport für Südlink

Ein weiteres GST-Projekt realisierte Gruber Logistics zwischen November 2024 und März 2025: Im Rahmen des Projekts Südlink wurden sieben Großtransformatoren für die Converter-Station Leingarten-Großgartach transportiert. Jeder der Transformatoren war 11,3 Meter lang, 4,18 Meter breit und 4,76 Meter hoch – bei einem Gewicht von 298 Tonnen. Der Vorlauf erfolgte per Lkw vom Werk zum Hafen Nürnberg, wo die Transformatoren auf ein Binnenschiff verladen wurden. Von dort ging es über die Wasserstraße nach Heilbronn. Nach der Entladung per Raupenkran übernahm die Bahn den Nachlauf bis zur Umladestelle, bevor der Lkw die letzte Meile bis zur Baustelle bediente. Jeder Transport dauerte etwa zehn Tage.

„Bei diesem Projekt hat das Binnenschiff seine volle Stärke ausgespielt. Gleichzeitig ist dieser GST ein gutes Beispiel dafür, wie alle Verkehrsträger effizient zusammenarbeiten – jeder bringt dabei seine spezifischen Vorteile optimal ein“, ist Andreas Wöhler, Niederlassungsleiter von Gruber Logistics in Nürnberg, überzeugt.

Straße gesperrt – Schiff als Lösung

Ein etwas älterer, aber herausfordernder Auftrag stand für die GST-Experten von Gruber Logistics im Sommer 2023 auf der



Gruber Logistics

Mittels eines Self-Propelled Modular Transporter, kurz SMPT, konnte dieser 286 Tonnen schwere Transformator vom Wasser- auf den Landweg umgeschlagen werden.

Agenda. Eigentlich sollten die fünf Motoren mit einer Breite bis zu 5,40 Metern und einem Gewicht von bis zu 73,5 Tonnen von Champigneulles in Frankreich per Lkw in die Toskana, nahe der italienischen Hafenstadt Livorno, transportiert werden. Zwar lag eine behördliche Genehmigung für den Straßentransport vor, aber im Zuge der finalen Streckenprüfung tauchten mehrere Baustellen auf der avisierten Route auf, die sich letztendlich als unüberwindbare Hindernisse für dieses Projekt erwiesen. Denn daraus resultierende Umwege auf der Straße hätten wiederum den Transport nicht nur deutlich verzögert, sondern auch teurer gemacht. Aufgrund von Lieferterminen musste jedoch schnell eine Lösung gefunden werden.

Gemeinsam entwickelten die Gruber-Logistics-Standorte in Bozen, Bari und Nürnberg (damals noch Züst & Bachmeier) eine Lösung unter Einbeziehung der Binnenwasserstraßen. Lkw transportierten die Motoren Ende Juni 2023 auf dem Landweg von Champigneulles nach Frouard an der Mosel, wo sie zunächst auf dem Binnenschiff nach Antwerpen und von dort

per Seetransport einmal um die Westküste Frankreichs nach Livorno geschifft wurden. Der Nachlauf in der Toskana erfolgte erneut per Lkw, sodass die Motoren am 21. Juli 2023 ihren Zielort erreichten. „Trotz des Umwegs waren wir per Schiff am Ende schneller, als wenn wir darauf gewartet hätten, dass die Straßenbauarbeiten auf der Landroute abgeschlossen wären“, sagt Wöhler.

Die drei Projekte zeigen beispielhaft, welche Vorteile das Binnenschiff im Bereich der Groß- und Schwertransporte bieten kann. Dennoch zögern viele Kunden noch mit dem Umstieg auf das Wasser. „Solange die Komponenten gerade noch mit dem Lkw transportierbar sind, bleibt dieser die erste Wahl – einfach, weil der Straßentransport in den meisten Fällen günstiger ist“, erklärt Wöhler. Doch gerade bei Engpässen auf dem Landweg, wie im Fall Champigneulles–Livorno, zeige sich, wie effektiv, zuverlässig und flexibel Binnenschiffe sein können – insbesondere in Kombination mit multimodalen Transportkonzepten.

Annika Beyer

Anzeige

D8 / D13

ABGASSTUFE V

bis 300 kW



IWA/IWP MOTOREN

- ERPROBT
- ZERTIFIZIERT
- Förderfähig nach NRMM 2016/1628
- Betriebszyklen E2, E3, C1, D2
- Haupt- und Generatorantrieb
- HVO Kraftstoffe (GTL) freigegeben

VOLVO PENTA

www.volvopenta.com