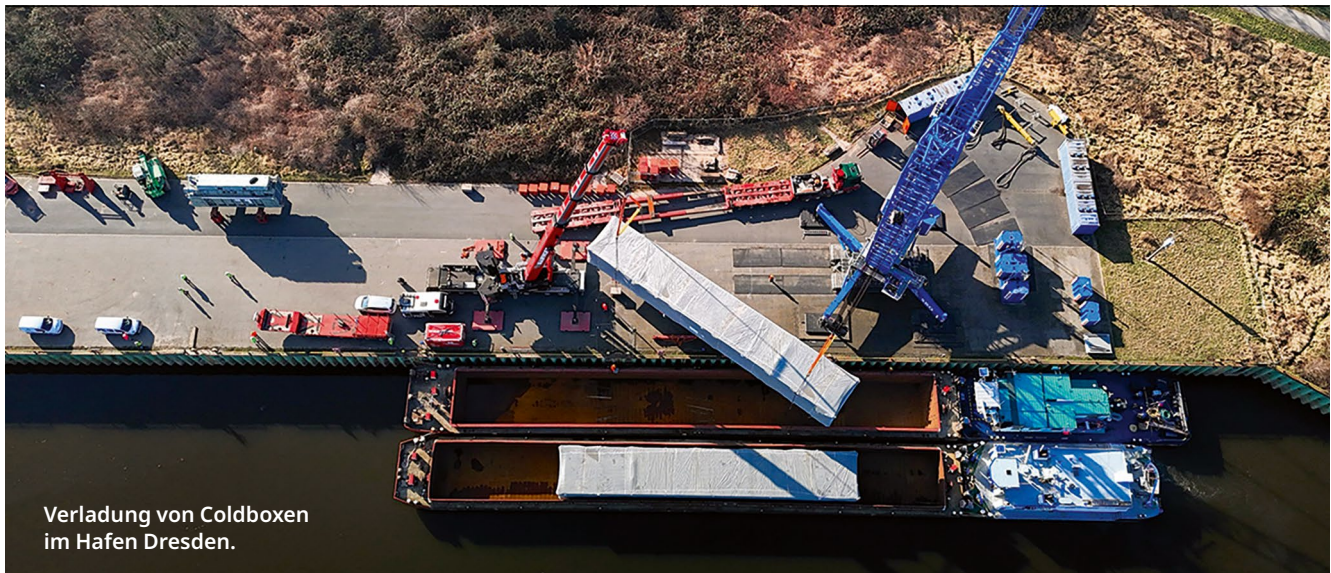




SBO

 Verladung von Coldboxen
im Hafen Dresden.

Wo Größe schwimmt

Transporte besonders großer und schwerer Güter rückt auf der Wasserstraße zunehmend in den Fokus. Neue Mikrokorridore, digitale Datenbanken und erfolgreiche Praxisbeispiele zeigen, wie Wasserstraße, Häfen und multimodale Logistik zusammenwachsen.

Großraum- und Schwertransporte (GST) entwickeln sich zunehmend zu einem wichtigen Zukunftsmarkt für die Binnenschifffahrt. Angesichts rückläufiger Transportmengen bei Kohle und flüssigen Mineralölen gewinnt das Segment für viele Häfen und Logistikakteure weiter an Bedeutung. Dabei bietet das Binnenschiff beim Transport besonders großer und schwerer Güter einige entscheidende Vorteile: Hohe Tragfähigkeiten ermöglichen den Transport von Komponenten, die auf der Straße oft nur eingeschränkt bewegt werden können. Gleichzeitig entlasten Schwertransporte auf dem Wasser die Straßeninfrastruktur und reduzieren Genehmigungs- sowie Begleitaufwände im Vergleich zum Straßentransport. Zudem punktet das Binnenschiff durch eine gute Klimabilanz. Dem gegenüber stehen jedoch auch Herausforderungen. Niedrigwasserphasen können Transporte einschränken oder verzögern. Außerdem sind Großraum- und Schwertransporte häufig aufwendige multimodale Transporte, bei denen der Umschlag zwischen Schiff, Schiene und Straße komplex, kostenintensiv und organisatorisch anspruchsvoll ist.

Frühjahrsboom in den Oberelbe-Häfen

Wie groß das Potenzial dieses Segments ist, zeigt ein aktueller Blick in die Oberelbe-Häfen. Der gute Wasserstand der Elbe hat im März und April 2026 zu einer deutlichen Belebung des Schwergutumschlags in den Oberelbe-Häfen Dresden und Lovosice (CZ) geführt. Die Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe (SBO) und ihre tschechische Tochterfirma Česko-saské přístavy (CSP) konnten in diesem Zeitraum insgesamt 40 Projektverladungen im Import und Export realisieren. Zu den umgeschla-

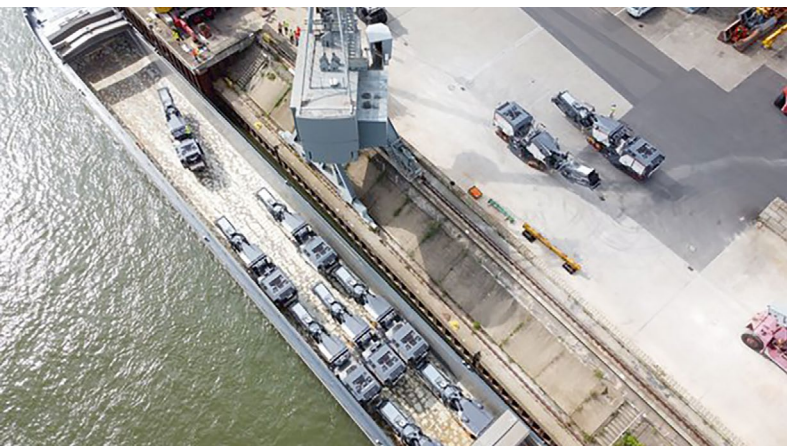
genen Schwergütern gehörten unter anderem Transformatoren, Generatoren, Tanks und Coldboxen mit Stückgewichten von bis zu 225 Tonnen.

Der Umschlag erfolgte überwiegend mit den hafeneigenen Schwerlastkränen in Dresden und Lovosice. Einige Verladungen wurden aufgrund ihrer besonderen Abmessungen durch zusätzliche Mobilkrantechnik unterstützt. Für die Großraum- und Schwertransporte kamen insgesamt 24 Binnenschiffe zum Einsatz. Diese positive Entwicklung unterstreicht laut SBO einmal mehr die Bedeutung der Elbe als leistungsfähige Wasserstraße für den internationalen Schwergutverkehr.

GST-Mikrokorridore ...

- » sind für GST-geeignete Straßenabschnitte von einem Hafentor bis zur nächstgelegenen Bundesfernstraße.
 - » geben eine Orientierung für GST-Beteiligte.
 - » werden unterschieden für „lange“ GST wie Rotorblätter und „schwere“ GST wie Maschinenhäuser etc.
 - » werden zwischen Land, Bund und Kommune vereinbart und sind prioritär zu behandeln.
 - » müssen aktuell sein und regelmäßig überprüft werden.
- Der GST auf Mikrokorridoren erfordert weiterhin eine Erlaubnis/Genehmigung – auch Dauer- und Kurzzeitgenehmigungen sind möglich.

Quelle: Abschlussbericht „Pilotvorhaben Windpark in NRW“



Am Zehnhoff-Söns

Ein speziell eingerichtetes Schwergut-Shuttle der Am Zehnhoff-Söns-Gruppe verkehrt einmal pro Monat von Bonn zu den bremischen Seehäfen.

Positives Fazit für Schwergut-Shuttle

Im März 2025 hat die Am-Zehnhoff-Söns-Gruppe in Zusammenarbeit mit der BLG Logistics Group und der Wirtgen Group ein monatliches Schwergut-Shuttle vom Ladehafen Bonn zu den bremischen Seehäfen gestartet, das Projektladungen sowie High-&-Heavy-Selbstfahrer effizient transportieren soll. Mögliche Routenvarianten, je nach Beiladebedarf:

- » Variante 1: Rhein – Rhein-Herne-Kanal – Dortmund-Ems-Kanal – Mittelland-Kanal – Weser
- » Variante 2: Rhein – Wesel-Datteln-Kanal – Dortmund-Ems-Kanal – Mittelland-Kanal – Weser
- » Variante 3: Rhein – Ijssel – Ijsselmeer – Friesekanal – Ems – Küstenkanal – Weser

Nach über einem Jahr ziehen die Partner ein positives Fazit und belegen, wie effizient der Transport beispielsweise von großdimensionierten Straßenbaumaschinen von Bonn nach Bremerhaven sein kann. Durch die enge Zusammenarbeit mit BLG Logistics in Bremerhaven garantieren die Partner zudem eine reibungslose Abwicklung an den Terminals.

Mikrokorridore für schnellere GST-Genehmigungen

Eine weitere positive Meldung in Sachen GST konnten das Bundesverkehrsministerium (BMV) und das Land Nordrhein-Westfalen im November 2025 mit dem erfolgreich abgeschlossenen Pilotprojekt für zwei Windparks im Hochsauerland verkünden. Dafür hat der Hafen Dortmund die ersten GST-Mikrokorridore erstellt, die auch als „Blaupause“ für weitere Mikrokorridore bundesweit gedient haben. Die klar definierten Streckenverläufe zwischen GST-Umschlagstelle und nächstgelegener Bundesfernstraße gelten als wirksames Instrument, um gebrochene Transporte über Wasser deutlich schneller und planbarer zu machen. Sie sind mit den örtlichen Genehmigungsbehörden abgestimmt, bedürfen aber weiterhin einer separaten Genehmigung. Diese Korridore wurden Anfang 2026 veröffentlicht und sollen damit den Genehmigungsprozess für den Straßentransport deutlich vereinfachen und die Bearbeitungszeit spürbar reduzieren (siehe Kasten).

Ein weiterer Faktor hat zum Gelingen des Windpark-Pilotprojekts beigetragen: die Fachdatenbank GST-Umschlagstellen.

Sie erfasst Daten von Hafenstandorten und GST-Umschlagstellen einheitlich, effizient und effektiv (www.gst-umschlagstellen.baw.de). So ermöglicht die Webanwendung die Bereitstellung qualitätsgesicherter Daten der GST-fähigen Übergabepunkte der Häfen und der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) und ihrer jeweiligen Infrastruktur. Dabei richtet sich die Webanwendung insbesondere an Hafenbetreiber und Wasserstraßenämter. Ziel sei laut Bundesanstalt für Wasserbau (BAW), die hier gesammelten Daten auch für Dritte nutzbar zu machen. Die Daten werden über das Elektronische Wasserstraßen Informationssystem (www.elwis.de) sowie die Mobilitätsdatenplattform des Bundesverkehrsministeriums (www.mobilithek.info) veröffentlicht und sorgen so für mehr Sichtbarkeit von GST-Übergabepunkten. Darüber hinaus sind die Informationen auch im Verfahrensmanagement für Großraum- und Schwertransporte (Vemags) verfügbar.

Mit der fortlaufenden Bereitstellung von Infrastrukturdaten an GST-Umschlagstellen, der Weiterentwicklung digitaler Systeme und der engen Zusammenarbeit mit Ländern, Häfen und Wirtschaft wollen die Behörden die Rahmenbedingungen so gestalten, dass die Wasserstraße ihr Potenzial für GST voll entfalten kann. Ziel sei es, „die Wasserstraße als tragende Säule im multimodalen Transport zu stärken und einen verlässlichen, effizienten und zukunftsfähigen Verkehrsweg für schwere und großvolumige Güter bereitzustellen“.

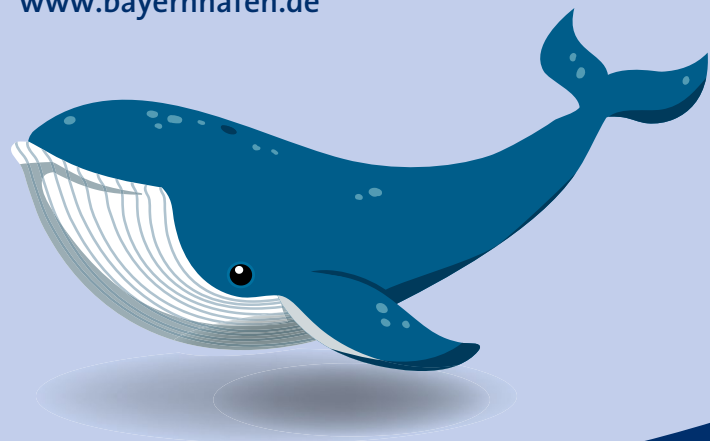
Annika Beyer

Anzeige

Schwer?gut!

Dem Blauwal macht's das Schwergut nach. Großes und Schweres gehört einfach ins Wasser: So vertrauen Maschinen- und Anlagenbauer ihre Trafos, Turbinen, Tanks, Kessel und Windkraftanlagen dem Binnenschiff an, wenn's zu Kunden weltweit geht. Denn das ist sicherer, einfacher und umweltfreundlicher als auf der Straße. Start oder Ziel ist bei bayernhafen. Rundum-Service für Ihr Schwergut – wir freuen uns auf den Dialog mit Ihnen.

www.bayernhafen.de

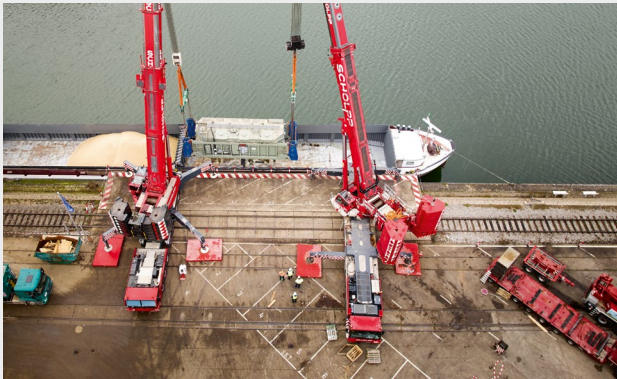


bayernhafen



Best Practice

Transport eines Transformators für den Neubau des Umspannwerks Wendlingen



Scholpp Kran & Transport

Umschlag des Transformators im Hafen Stuttgart.

Beteiligte Partner: Scholpp Kran & Transport, Spedition Kübler, TransnetBW, Hitachi Energy Germany

Transportgut: 380-/110-Kilovolt-Transformator

Abmessungen und Gewicht: 285 Tonnen, 12 x 4,5 Meter

Strecke: Bad Honnef – Mannheim – Stuttgart – Wendlingen

Transportdauer: Reisezeit ohne Zwischenlagerung: 1,5 Wochen, mit Lagerungen mehrere Wochen

Besonderheiten des Transports: Trotz vorhandener Gleisanschlüsse beim Hersteller und am Ziel war wegen schlechter Infrastruktur kein Ganzbahntransport möglich. In Bad Honnef blieb nur der RoRo-Ponton. Auch ab Mannheim (SGZ) scheiterte der Bahntransport an Baustellen. Daher wurde das Binnenschiff bis zum Hafen Stuttgart gewählt.

„Wasserstraßen sind für Groß- und Schwerguttransporte sinnvoll, sofern Wasserstände verlässlich planbar sind. In der Praxis begrenzen jedoch hohe Umschlagkosten und fehlende Schwerguthäfen die Wirtschaftlichkeit. Autobahntaugliche Transporte lassen sich kaum auf das Wasser verlagern, da Lkw-Vorläufe und zusätzliche Umschläge erforderlich bleiben. Der hier beschriebene Trafotransport kann technisch weder auf der Straße noch über längere Strecken auf der Schiene ausgeführt werden. Für solche Gewichte und Maße kommt (fast) nur der gebrochene Verkehr aus Wasser + Schiene oder/und Straße in Frage.“

Martin Scholpp, geschäftsführender Gesellschafter bei Scholpp Kran & Transport, und Thorge Clever, Senior Projektmanager (ppa.) Bereich Power + Grid auf Straße – Schiene – Wasser bei der Spedition Kübler

Transport zum Kraftwerk Mintia in Rumänien

Beteiligte Partner: Felbermayr, Haeger & Schmidt, PSA Breakbulk Antwerpen, Bau-Trans Ungarn

Transportgut: technische Komponenten für ein Gas- und Dampfkraftwerk, darunter Generatoren, Transformatoren sowie Gas- und Dampfturbinen

Abmessungen und Gewicht: 34.000 Tonnen Material beziehungsweise rund 1.600 Packstücke, bis zu 380 Tonnen Einzelgewicht (Generatoren), Transportgesamtgewicht bis 770 Tonnen, Länge bis 100 Meter, Breite bis 6 Meter, Höhe bis 5,5 Meter

Strecke: internationale Ursprungsorte (u. a. USA, China, Deutschland), Ziel: Kraftwerk Mintia, Rumänien

Transportdauer: rund ein Jahr (erste Transporte ab Mai 2024, Abschluss Spätsommer 2025)

Besonderheiten des Transports: Das Kraftwerk liegt mehr als 250 Kilometer von Wasserstraßen entfernt, weshalb eine komplexe, multimodale Lösung erarbeitet werden musste. Hinzu kamen enge Ortsdurchfahrten und alte Brücken, umfangreiche Streckenprüfungen sowie Anpassungen an der Infrastruktur.



Felbermayr

Generator wird mit Raupenkran auf den SPMT gehoben.

„Mit unserer multimodalen Kompetenz auf Straße, Wasser und Schiene sowie einem starken Netzwerk setzen wir auch anspruchsvollste GST-Projekte um. Der Wasserweg ist dabei ein zentraler Baustein, um große Transportvolumina effizient und sicher abzuwickeln. Voraussetzung für mehr Transporte auf dem Wasser wäre die konsequente Beseitigung der bekannten Fahrwassertiefen-Problemstellen.“

Peter Stöttinger, Geschäftsführer bei Felbermayr Transport- und Hebetechnik

Transport eines Transformators nach Belgien



Be- und Entladung der MS Diamond.

Beteiligte Partner: Bonvent Europe, Haeger & Schmidt, YST Logistics

Transportgut: Konstruktionsteile

Abmessungen und Gewicht: 352 Tonnen, Einzelabmessungen: 18 x 5,65 Meter bei 98 Tonnen,

Transformator: 9,5 x 3,7 x 4,85 Meter bei 160 Tonnen

Strecke: Start: Hafen Aken, Ziel: Antwerpen und Huy

Transportdauer: eine Woche Aken – Antwerpen, anschließend ein Tag nach Huy

Besonderheiten des Transports: 352 Tonnen schwere Konstruktionsteile wurden bei Frost und Schnee in Aken verladen. Entscheidend waren die präzise Stauplanung, die sichere Lastaufnahme, das Wettermanagement und die koordinierte Entladung in Antwerpen und Huy.

„GST gehört aufs Wasser, wenn Abmessung, Gewicht und Strecke es zulassen: große Tragfähigkeit, weniger Engpässe auf der Straße und planbare Abläufe sprechen ebenso dafür wie die Entlastung des Straßen- und Schienenverkehrs sowie die deutliche Verringerung der Umweltbelastung. Mehr GST auf dem Wasser entsteht durch frühzeitige Einbindung der Wasserstraße, bessere Umschlagflächen, digitale Genehmigungsprozesse und verlässliche Infrastruktur und bedeutet eine Herausforderung für Gesellschaft und Politik.“

Volker Schlotmann, Bonvent Europe

Bonvent Europe

Anzeige



Sonder- und Schwertransporte auf den Verkehrsträgern Straße, Schiene und Wasser sind unser täglicher Job. Ergänzend dazu sind bei Felbermayr auch Mobil- und Raupenkrane höchster Traglastklassen erfolgreich in die Logistikkette integriert. Mit dem perfekten Heavylift-Handling überzeugen wir auch im Bereich Schwermontage mit jahrzehntelangem Know-how. Darüber hinaus sind wir auch im Hafenbetrieb und der Lagerei ein gewichtiger Partner.



Belgien · Bosnien · Bulgarien · Deutschland · Frankreich · Italien · Kroatien · Liechtenstein · Niederlande · Österreich · Polen · Rumänien · Schweiz · Serbien · Slowakei · Tschechien · Ungarn