



Wenn eine Holzskulptur auf Reisen geht

Transport-Logistik. Von Horn nach Osaka: Die Überführung des Wahrzeichens des österreichischen Expo-Pavillons stellte eine logistische Meisterleistung dar.

VON URSULA RISCHANÉK

Der Countdown läuft - in drei Tagen wird in Japan die Expo 2025 eröffnet. Auch Österreich wird im Rahmen der Weltausstellung unter dem Motto „Composing the Future“ seine Vielfalt und Leistungsfähigkeit in Wirtschaft, Wissenschaft, Forschung und Kultur in Osaka präsentieren. Wahrzeichen des von BWM Architects entworfenen Österreich-Pavillons ist ein 16,5 Meter hohes, knapp 13 Meter breites und rund 22 Meter langes spiralförmiges Notenband aus Holz, das die ersten Takte von Beethovens „Ode an die Freude“ zeigt. Die Schleife verbindet allerdings nicht nur eine einzigartige Geometrie und höchst innovative Form der Holzbautechnik mit traditionellem Handwerk und einer nachhaltigen Bauweise, dahinter steht weiters eine logistische Meisterleistung. Denn die Holzskulptur wurde nicht in Japan, sondern in Österreich aus heimischer

Fichte hergestellt und von hier aus als aufwendiger und zeitintensiver Sondertransport nach Japan verschickt. „Dazu war es notwendig, die Schleife in mehrere Einzelteile zu zerlegen“, erzählt Erich Schatz, Chief Operating Officer Overseas bei Cargo Partner. Möglich sei dies durch die besondere Konstruktion geworden, ergänzt Andreas Kopper, Bauleiter bei Leyrer+Graf Holztechnik in Horn, wo die Skulptur hergestellt wurde.

Schwieriger Seetransport

Dabei sei man dem Prinzip „Schrauben statt Leimen“ gefolgt. „Das ermöglicht nicht nur eine enorme CO₂-Reduktion des Baus, sondern auch, dass die einzelnen Komponenten der Spirale komplett demontierbar und wieder zusammenbaubar sind“, beschreibt Kopper. Insgesamt zehn Container wurden Anfang November mit mehr als 60 Einzelpaketen befüllt und mit ebenso vielen Lkw nach Wien gebracht. „Danach wurden die Con-

tainer mit dem Zug nach Hamburg geführt, wo sie auf ein Schiff verladen wurden und Mitte November die Reise via Singapur nach Kobe antreten haben“, erklärt Schatz. Am Stefanitag sei das Notenband - allein das Holz wiegt rund 15 Tonnen - nach 42 Tagen auf See dort angekommen, mit Lkw weiter nach Osaka transportiert und dort schließlich zusammengebaut worden.

„Die größte Herausforderung dabei war das enge Zeitkorsett. Daher mussten wir das effizienteste Routing finden“, berichtet Schatz. Zumal vor dem Hintergrund, dass in den vergangenen Jahren die Fahrpläne in der Schifffahrt immer geringer geworden sei. Dazu hätten Lockdown und Containerknappheit sowie verschiedenste Disruptionen der globalen Lieferketten beigetragen. „Jetzt führen die Angriffe der Houthis-Rebellen im Roten Meer dazu, dass fast alle Schiffe rund um Afrika fahren, was die Fahrzeit deutlich verlängert“, sagt der Seefracht-

Experte. Nicht zuletzt würde nach wie vor die Überfüllung von Häfen in Kombination mit Arbeitskräftemangel vielerorts die Abfertigung von Schiffen verzögern.

Doch nicht nur die Routenplanung wurde generalstabsmäßig geplant, auch die Verpackung der Teile war durchaus herausfordernd. „Wegen der verschiedenen Klimazonen, die das Schiff durchfahren musste, war es wichtig, das Holz gut zu schützen, um Probleme mit Schimmel, Quellen und Schwinden zu vermeiden“, erzählt Kopper. Daher sei die Skulptur mit einem Holzschutzanstrich versehen und dann zusätzlich in eine atmungsaktive Folie eingepackt worden. Um den Überblick zu behalten, wurde zusätzlich ein Verladeplan erstellt.

Jede Schraube dokumentiert

„Dieser hat eine Auflistung beinhaltet, in welchem Container sich welches Schleifen-Element befindet, mit Angabe der Schrauben, Beilag-

scheiben, Gewindegängen und so weiter“, beschreibt der Bauleiter. Auch Echtpläne der Elemente seien mit einer entsprechenden Nummerierung angefügt worden. „Damit wusste man ganz genau, was wo verpackt worden war“, so Kopper.

Sondertransporte wie dieser - sei es auf der Straße, sei es auf der Schiene, dem Seeweg oder multimodal - stellen Frachtunternehmen stets vor diverse Herausforderungen. „Man muss in allen Modalitäten viele Faktoren berücksichtigen“, sagt Schatz. Das beginne bei Genehmigungen etwa für den Straßentransport und gehe über die Auswahl der richtigen Frachtführer bis zum Handling in Häfen und Terminals. Ebenfalls geklärt werden müsse, ob es sich um Gefahr- oder Schwergut handle und ob besondere Vorgaben hinsichtlich Kühlung, Sicherheit und ähnlichem bestehen. „Wenn es um besondere logistische Herausforderungen geht, darf man nichts dem Zufall überlassen“, ist er überzeugt.



Zehn Container wurden per Lkw, Zug und Schiff über Wien und Hamburg nach Japan transportiert. © Graf Holztechnik