

Blickpunkt Schiersteiner Brücke

Das stetig steigende Verkehrsaufkommen sowie der stark zunehmende Schwerlastverkehr haben den Sanierungsbedarf deutscher Autobahnbrücken in den vergangenen Jahren massiv erhöht – so auch bei der Schiersteiner Brücke, welche die Landeshauptstädte Wiesbaden und Mainz auf einer Länge von knapp 1,3 km verbindet.

Horrende Kosten für die Instandsetzung hatten die Entscheider im Fall der Rheinbrücke sogar zu einem kompletten Neubau bewegt. 2013 war die Bauphase mit einer avisierten Projektdauer von sechs Jahren gestartet. Um auch zukünftigen Anforderungen genügen zu können, werden dabei, mit dem Ziel einer ausgewogenen Statik, vor allem massive Trägerkonstruktionen gebraucht.

Im Zuge der Montage diverser Brückenteile hatte der Kranbetreiber Krandienst Schuch den Auftrag erhalten, drei Stahlträger mit Einzelgewichten von 107, 44 und 40 t von einem Transporter auf die Brücke einzuheben.

Um dies sicher gewährleisten zu können, wurden die Träger im Tandem-Hub eingehoben und die jeweilige Last dabei hälftig auf zwei Krane verteilt, auf einen 400-Tonner ATF 400G-6 von Tadano sowie einen 500-Tonner LTM 1500-8.1 von Liebherr.

Der ATF 400G-6 war gerade einen Monat zuvor an den Kranbetreiber mit Hauptsitz im rheinland-pfälzischen Sembach ausgeliefert worden und konnte sich nun das erste Mal mit seinem vollen Gegengewicht von 138 t beweisen. Auch das mit 107 t schwerste Brückenteil, bei dem der 400-Tonner bei diesem Tandemhub inklusive Hakenflasche und Hubseil 57 t auf einen

Radius von 16 m zu heben hatte, stellte für den ATF 400G-6 kein Problem dar.

Ganz zur Zufriedenheit des Geschäftsführers Christopher Schuch, der aufgrund der guten Traglastwerte und Kompaktheit des Krans bewusst auf den Einsatz eines weiteren 500-Tonnens verzichtet hatte.

Auch das 2-Motorenkonzept des 400-Tonnens aus Lauf überzeugte Christopher Schuch. Mit Blick auf seine Kranfahrer führt er neben dem Verbrauchsargument noch einen weiteren Aspekt an: „Meine Leute freuen sich auch, weil sie zu keiner Zeit mit Motorlärm und Abgasen belastet werden, da sich der Ober-

wagenmotor ja stets hinter der Kabine befindet.“

Trotz zweier Motoren hält der ATF 400G-6 die in Deutschland und anderen Ländern für Straßenfahrten vorgeschriebenen 12 t pro Achse sauber ein. Sollten im Fall von Auslandseinsätzen auf der Straße weniger als die hierzulande vorgeschriebenen 12 t pro Achse erlaubt sein, besteht zusätzlich die Möglichkeit, den Hauptausleger mit überschaubarem Aufwand zu demontieren. Ein Grund mehr, warum Krandienst Schuch als international operierender Kranbetreiber im laufenden Jahr bereits den 13. Tadano-Kran geordert hat.

KM



Bis zu 53,5 t Netto-Lastgewicht auf 16 m Radius hatte der ATF 400G-6 am Haken.