

„Dann gehört die Autobahn uns“

Schwertransporte sind Teamarbeit

Für den möglichst reibungslosen Ablauf eines Schwertransports sind gut eingespielte Teams unerlässlich. Diese aber müssen auch in der Lage und Willens sein, mit den Teams weiterer an einem Schwertransport beteiligter Unternehmen zusammenzuarbeiten.

Und schon in der Planungsphase geht es auch darum, kollegial mit Behörden und Unternehmen zu kooperieren. Das wird deutlich, wenn man sich einmal die Liste der für den Sondertransport am 14.1. im Saarland beteiligten Unternehmen und Behörden betrachtet:

- a.) Spedition Schindler & Schlachter GmbH, Homburg: Transport und Logistik.
- b.) W.Mayer GmbH & Co. KG, Zweibrücken: Transport Vorlauf.
- c.) SIG Sicherungsgeräte GmbH, Neunkirchen: De- und Remontage sowie Sperrmaßnahmen.
- d.) Steil Autokrane GmbH, Saarwellingen: Gestellung Autokrane für Umschlag Saarhafen Dillingen.
- e.) Hafenbetriebe, Dillingen: Anmietung Schwergutumschlagstelle Saarhafen Dillingen.
- f.) Satrans Sped. GmbH, Saarlouis: Gestellung Binnenschiff für Transport Dillingen – Neuss.
- g.) Landrat des Saarpfalz-Kreises, Homburg: Ausnahmegenehmigung nach § 29 Abs. 3 StVO.
- h.) LPD - Abt. Dienstleistung -, Saarbrücken: Gestellung Polizei.
- i.) MFIFFS - Ref. D/4 -, Saarbrücken: Genehmigung zur Autobahnvollsperrung.
- j.) MFWA - Ref. B/6-, Saarbrücken: Ausnahmegenehmigung nach § 70 Abs. 1 Ziffer 2 StVZO.



Es wird wieder in Kraftwerke investiert, und das freut natürlich auch die Schwerlastbranche. Eine Prototypanlage zur Reduzierung des CO₂-Ausstoßes entsteht dabei derzeit in Niederaußem. STM hat einen der dafür notwendigen Transporte begleitet.

*Text: Jens Buschmeyer,
Bilder: Hermann Schulte, Ralf Neumann*

Es ist 6:15 Uhr, am dritten Sonntag im Januar. Die STM-Redaktion ist auf dem Weg nach Dudweiler im Saarland. Genauer: auf dem Weg zur Stahl- und Apparatebau Hans Leffer GmbH & Co. KG. Drei Transporteinheiten stehen dort zur Abfahrt bereit.

Wieder einmal möchte man beinahe sagen, denn das Dudweiler Unternehmen scheint ganz gut zu tun zu haben. In schöner Regelmäßigkeit setzen sich von dort Sondertransporte in Bewegung.

Es ist trocken an jenem Tag und nach einigen recht trüben Tagen auch klar. Vor allem aber ist es irgendwie nicht so wirklich winterlich:

kein Schnee, kein Frost, für die Jahreszeit zu warm. Was für die Schwertransport-Crew an

anlage, die derzeit im Braunkohlekraftwerk Niederaußem errichtet wird. Diese Anlage

Da dürfte es hinter den Kulissen ganz schön geraucht haben. Das ist nichts für schwache Nerven.

jenem Tag ein Segen ist, wird ansonsten als Klimakatastrophe gehandelt.

Und das Transportgut passt hervorragend zum Wetter, das die Meteorologen der Erderwärmung durch den CO₂-Ausstoß zuschreiben: Es sind drei Teile einer WTA-Prototyp-

soll unter anderem helfen, den CO₂-Ausstoß moderner Kraftwerke um 10% zu reduzieren. Dass der Transport der Umwelt zugute kommt, ist aber nicht die einzige „grüne“ Note.

Die Schindler & Schlachter GmbH, Homburg, derzeitige Transportkapazität bis zu 270 t



Zügig, aber ohne Hektik arbeitete die Crew zusammen. Bild: Hermann Schulte



Als Geisterfahrer unterwegs im Saarland.

Bild: Hermann Schulte

Stückgewicht, Hausfarbe Grün, erhielt im April 2006 eine Voranfrage hinsichtlich des Transports der drei Trocknerteile.

Im November 2006 wurde dann der Auftrag zum Transport des Trockners ab Dudweiler bis Saarhafen Dillingen, zum Umschlag im Saarhafen Dillingen und zum Weitertransport per Binnenschiff bis Hafen Neuss endgültig an Schindler & Schlachter vergeben. Der Termin zur Lieferung der Trocknerteile in das KW (Kraftwerk) Niederaußem wurde für den 22.01.2007 vorgegeben.

Der Auftrag für den Umschlag in Neuss und den Nach-

lauf bis KW Niederaußem wurde durch Leffer direkt an die Viktor Baumann GmbH & Co. KG erteilt.

Soweit jedenfalls das Auftragsszenario. Tatsächlich lief es dann ab Saarhafen Dillingen doch etwas anders als geplant, so dass als Umschlaghafen in NRW nicht Neuss, sondern Krefeld angelaufen werden musste.

Der Grund für die recht kurzfristige Fahrplanänderung war dem Vernehmen nach ein Zurückrudern der Hafenbehörde. Ein Teleskopkran mit einer maximalen Tragkraft von 500 t sollte dort den Umschlag besorgen. Eine enge Kiste, denn

INTER COMBI — STARK FLEXIBEL ZUVERLÄSSIG



Besuchen Sie uns auf der bauma, Freigelände F8, Stand N825/1

- Einsatz bis ca. 1.000 t Nutzlast
- Modularer Aufbau mit 2-8achsigen Modulen
- Seitlich kuppelbar auf 1½-3fache Breite
- Technische Achslast bis 36 t
- Achsausgleich 650 mm
- Lenkeinschlag bis 60°
- Selbstfahrerbetrieb mit Antriebsachsen und Power Pack Unit (PPU)
- Obenliegende Spurstangen
- Leichter biegesteifer Rahmen
- Brücken für jeden Einsatzzweck

SCHEUERLE, Fahrzeuge der Extraklasse für 15-15.000 t Nutzlast.



Turn mass into motion!

SCHEUERLE Fahrzeugfabrik GmbH • Postfach 20 • D-74627 Pfedelbach • Telefon ++49(0)7941/691-0 • www.scheuerle.com



Eng ging es schon bei der Ausfahrt aus dem Werk zu. Bild: Hermann Schulte



bei Stückgewichten bis etwa 150 t kann man den Kran nicht irgendwo hinstellen. Da muss der Kran schon ganz nah ran an die Wasserkante.

Zu nah wie der Hafenermeister wohl fürchtete: Die auftretenden Bodendrücke zu hoch, das Risiko zu groß, der Umschlag in Neuss wird kurzfristig abgesagt. Da ist der Trockner aber schon auf dem Wasser-Weg.

Was das bedeutet, kann am ehesten ermesen, wer Sondertransporte plant und organisiert. Da dürfte es hinter den Kulissen ganz schön geraucht haben. Das ist nichts für schwache Nerven.

An jenem 14. Januar um 7:15 Uhr ist davon aber nicht die Rede und nichts zu spüren. Im Gegenteil, die Szenerie auf dem Leffer-Betriebsgelände hat etwas beschauliches: Am Horizont zeichnet sich die Dämmerung ab; die Transportcrew, Leffer-Mitarbeiter, einige Familienmitglieder, eine Hand voll Schwerlastfans, der Kollege von der Bild-Zeitung – alle warten auf das Eintreffen der Polizeibegleitung.

„Die Polizei im Saarland fährt nicht, wenn es dunkel ist“, so einer der Wartenden. Und in der Tat kurz vor 7:30 Uhr trifft die Polizei-Begleitung ein. Bis alle Papiere ge-



Ohne Standstreifen ist auch die 2-spurige A 623 verdammt schmal, wenn das Transportgut über 9 m breit ist. Bild: Hermann Schulte

Transportdaten und Ladungsabmessungen

- a. **Oberteil:** Maße LxBxHxGewicht: 8.776 mm x 9.060 mm x 4.582 mm x ca. 60 t
Transport mit 4-Achs-Sattelzugmaschine und 7-Achs-Greinerbrücke (GB) – Spedition Schindler & Schlachter
Lastfahrt LxBxH: 32,00 m x 9,10 m x 4,80 m – 119 t Gesamtgewicht
- b. **Mittelteil:** Maße LxBxHxGewicht: 10.598 mm x 8.600 mm x 3.730 mm x ca. 150 t
Transport mit 4-Achs-Sattelzugmaschine und 11-Achs-Tieflader – Spedition Schindler & Schlachter
Lastfahrt LxBxH: 26,00 m x 8,80 m x 4,80 m – 203 t Gesamtgewicht
- c. **Unterteil:** Maße LxBxHxGewicht: 8.540 mm x 8.540 mm x 2.565 mm x ca. 60 t
Transport mit 4-Achs-Sattelzugmaschine und 4-Achs-Tieflader – W.Mayer GmbH & Co. KG, Zweibrücken
Lastfahrt LxBxH: 19,70 m x 8,60 m x 4,40 – 96,4 t Gesamtgewicht



Vollsperrung einer Kreuzung
unweit des Saarhafens Dillingen.
Bild: Hermann Schulte

prüft sind, vergehen noch einmal rund 30 Minuten, und als der Konvoi sich sortiert hat, ist es hell.

Direkt vom Start weg wird deutlich, was diesen Sondertransport so besonders macht: Es ist die imposante Breite der drei Transporte: Bis zu 9,10 m messen die Transporteinheiten. Zu breit für die Schwerlaststrecke im Saarland, und darum erklärte Heiner Schlachter der STM-Redaktion schon im Herbst letzten Jahres: „Dann gehört die Autobahn uns!“

Bis zur Autobahnauffahrt ist es auch nicht weit, die Straße aber, die vom Werksgelände wegführt, ist schon ein erstes Nadelöhr. Sie sieht nicht gerade danach aus, als hätten die Planer dereinst einmal den Transport so breiter Güter vorgesehen.

Erstaunlich schnell geht es dafür voran. Man sieht den Fahrern und dem ganzen Team an, dass sie nicht zum ersten Mal in Sachen Schwertransport unterwegs sind. Baumäste werden zwar nicht auf Verdacht entfernt, aber offensichtlich wissen alle, wo es eng werden könnte. Das richtige Werkzeug ist jedenfalls schnell zur Hand – Baumschnitt im Januar um 8:20 Uhr.

Es geht verdammt zügig voran. Das STM-Team muss sich sputen, um vor dem Konvoi an der AS Dudweiler vorbei zu kommen, denn wenn die Jungs weiter so Gas geben, sind die schönen Motive schneller passiert als einem Redakteur lieb sein kann.



Mit vollem Lenkeinschlag um die Kurve.
Bild: Hermann Schulte



Schön und selten: eine Scania-Zugmaschine mit allem drum und dran, sogar mit vierter Achse als Vorlaufachse.
Bild: Hermann Schulte



Hinsichtlich des Zuggewichts wird die TGA sicherlich schon Schwereres zu ziehen gehabt haben, wobei 203 t GG auch nicht schlecht sind.
Bild: Hermann Schulte

Und dann kommt es doch zu einer Verzögerung, unmit-

nen, reduziert natürlich die Reisegeschwindigkeit.

*Geisterfahrer im XXL-Format,
das lässt sich kaum geheim halten.*

telbar nach der Auffahrt auf die A 623: „Im Zuge der A 623 müssen ca. 20 Schilder auf Mittelteilplanken entfernt werden,“ heißt es im Pflichtenheft zur Transportdurchführung. Diese unmittelbar vor dem rollenden Transport zu entfer-

Auf jeden Fall aber wird an dieser Stelle klar, was Heiner Schlachter im Herbst meinte. Nur zwei Spuren und kein Standstreifen für eine Fahrtrichtung reichen an dieser Stelle der A 623 eben nicht aus, um die 9 m breite Fracht



Fast im Akkord wurde im Saarhafen Dillingen im Tandemhub umgeschlagen. Bild: Hermann Schulte

weiter in Richtung Saarhafen zu bewegen. Da heißt es, unter Ausnutzung des maximalen Hubs der Achsen die Ladung über die Mittelteilplanke wuppen und dann die Überholspur der Gegenfahrbahn mit nutzen.

Das hat das Schindler & Schlachter-Team schön ausgemessen, denn zwischen Mittelteilplanke und Fracht ist ohnehin nicht mehr so viel Platz. Für ein Schildchen, das an dieser Stelle noch im Wege steht,

funden haben. Hier nämlich wird die Kolonne entgegen der Fahrtrichtung auf die A 8 auf-fahren, die zu diesem Zweck wie die A 623 an dieser Stelle voll gesperrt ist. Geisterfahrer im XXL-Format, das lässt sich kaum geheim halten.

Aber auch an dieser Stelle agieren die Teams sehr routi-niert, schnell und doch ohne erkennbare Hektik. Und das setzt sich bis zum Schluss fort. Nachdem der Konvoi an der AS Dillingen/Süd die A 8 verlassen hat, um den Schlussabschnitt zur Schwergutumschlagstel-le im Saarhafen in Angriff zu nehmen, geht es noch einmal in einige 90°-Kurven. Auch hier müssen ein paar Schilder kurzzeitig entfernt werden,



Vom Wasser wieder auf die Straße ging es dann in Krefeld und nicht, wie geplant, in Neuss.
Bild: Ralf Neumann



wobei der Transport jedes Mal aber nur kurz stockt.

So sieht es aus, wenn jeder Handgriff sitzt und jeder weiß, was er wann zu tun hat. Genauso wie beim abschließenden Umschlag auf das Binnenschiff, für den der Kran-dienstleister Steil den Auf-trag erhalten hatte: Beinahe scheint es so, als würden die Jungs nach Akkord bezahlt.

Die Sonne neigt sich in-zwischen gen Westen, die Schwerlastcrew hat jetzt noch den Heimweg vor sich und ein Feierabend-Bier durchaus ver-dient.

wird es selbst mit maximalem Hub sehr, sehr eng – zu eng.

Nach dieser Passage aber nimmt der Zug wieder an Fahrt auf – und kommt schnell zum AD Friedrichsthal, wo sich auf einer Brücke schon zahlreiche Schaulustige einge-

Erhöhen Sie Ihre Nutzlast!



Die Kässbohrer Silo-Sattelaufleger erhöhen Ihre Nutzlast aufgrund von Aluminium-Chassis und Aluminium-Aufbauten. Durch das überlegene Design und dem doppelten Auslauf in W-Form bei liegenden Silos und durch das zylindrische Design und das Kippen bei kippbaren Silos wird Ihr Schüttgut schnell und effizient entladen. Genießen Sie einfach diese herausragende Leistung!

K Kässbohrer

KÄSSBOHRER FAHRZEUGWERKE GmbH

Siemensstrasse 74 D-47574 Goch

Tel: +49 (0) 2823 9721-0 Fax: +49 (0) 2823 97 21 21

e-mail: info@kaessbohrer.com

www.kaessbohrer.com

Kässbohrer behält sich das Recht vor, die Produkteigenschaften zu ändern