

Anfahrt auf den Elbtunnel. Der Transport machte auch auf die Jungs vom Containerterminal Eindruck.



Brückentransport für die Hamburger Hochbahn

Die Hamburger Hochbahn erneuert auch in diesem Jahr wieder mehrere ihrer bis zu 100 Jahre alten Brücken. Auf der U-Bahnlinie 1 in Alsterdorf wurde dabei auch die Brücke in der Sengelmannstraße ersetzt.

Text und Bilder Matthias Schwarzer

Begonnen wurde an einem Wochenende mit dem Abbruch der Brücke an der Haltestelle Sengelmannstraße. Diese wurde vor Ort zerschnitten und in handlichen Stücken abge-

fahren. Hierfür wurde ein Liebherr LTM 1500 des Hamburger Krandienstleisters Knaack eingesetzt. Für den Einbau der neuen Brücke baute die ebenfalls ortsansässige Firma Thö-

Ausgerechnet eine Uhr an einer Bushaltestelle auf dem Kronstieg sorgte dann für eine Zwangspaus

men ihren Raupenkran LR 1400 mit Schwebeballast auf. Die Umbauarbeiten an den Brücken- und Einbau.

ckenauflegern erfolgte in den zwei Wochen zwischen Aus- und Einbau.



Der Flughafentunnel war kein Problem.





Auch eine großzügige Kreuzung ist für solche Transportabmessungen noch zu klein.

An der Hindenburgstraße wurde noch in den Tagen zuvor für jedes Fahrtrichtungsgleis jeweils eine Brücke montiert. Deshalb waren die Brücken wesentlich schmäler ausgeführt und konnten problemlos von Dessau nach Hamburg transportiert werden. Anders beim Transport der Brücke Sengelmanstraße: Hier verlaufen beide Richtungsgleise über eine Brücke. Daraus ergab sich eine Transportbreite von 8,10 m, bei 46 m Transportlänge und 197 t Gesamtzuggewicht.

Auch diese Brücke wurde aus Dessau angeliefert. Dabei sollte die letzte der vier Etappen die schwierigste werden. Sie führte durch den Elbtunnel und den Norden Hamburgs zur Baustelle.

Wie schon eine Woche zuvor an der Hindenburgstraße war wieder die MAN TGA 41.660 XXL als Sattelzugmaschine mit 5-achsiger Goldhofer Tiefelader und mit einer 10-achsigen Scheuerle-Kombination als Nachläufer des Schwarzwäl-

der Transportunternehmens Gutmann im Einsatz. Diese war vom ursprünglichen Auftragnehmer TAS-Logistik aus Roßlau angeheuert worden, da dieser selbst nicht über eine Kombination dieser Größenordnung verfügt.

Der „Startschuss“ für den letzten rund 70 km langen Abschnitt fiel kurz vor 23 Uhr auf einem Parkplatz an der A 1 in Höhe Kallmoor. Wegen Bauarbeiten auf der A 7 bei Maschen musste der Transport über die A 27 und die A 1 ausweichen.

Unter anderem von acht Polizeimotorrädern begleitet, ging es für einen Transport dieser Größe zügig über die Autobahn bis zum Elbtunnel. Hier waren beim Eintreffen bereits die Mittelleitplanken im Überleitungsbereich abgebaut worden, sodass nach einem kurzen Halt die Fahrt auf der Gegenseite unter Vollsperrung des gesamten Elbtunnels fortgesetzt werden konnte. Aufgrund der Transportabmessungen kam nur die vierte Röhre zur Unterquerung der Elbe in Frage.

Nach dem Verlassen des Tunnels ging es wieder auf der richtigen Fahrspur in Richtung Norden bis zur Anschlussstelle Schnelsen-Nord. Ab hier ging es vorwiegend in Schrittgeschwindigkeit weiter, zum Leidwesen der Autofahrer, die auch noch nach Mitternacht unterwegs waren. Immer wieder standen Verkehrszeichen oder Ampelanlagen am Fahrbahnrand, die die volle Konzentration des Fahrers und des Begleitpersonals verlangten.



Bushaltestelle mit Hindernissen ...



Hier ging es jetzt wirklich nicht mehr dran vorbei.



7.00 Uhr, Hamburg, die Sonne scheint. Ein letztes Mal rangieren.

Der Flughafentunnel stellte dabei kein Problem dar. Obwohl es auch hier nur wenige Zentimeter Luft zu den an der Decke angebrachten Belüftungsanlagen gab, konnte er fast ohne Halt in weniger als Schrittgeschwindigkeit durchfahren werden.

Ausgerechnet eine Uhr an einer Bushaltestelle auf dem Kronstieg sorgte dann für eine Zwangspause. An der unmittelbar anschließenden Kreuzung zur Langengenhomer Chaussee musste dann rechtwinklig abgebogen werden. Nach der Demontage eines Ampelmastes und mehrmaligem Rangieren war auch diese Stelle gemeistert.

Doch selbst die nun folgenden vierspurigen Straßen stellen bei 8,10 m Transportbreite einen Engpass dar, wenn Alleebäume und Straßenlaternen die Strecke säumen. So war für die Begleiter erst einmal ein Fußmarsch angesagt, denn war die eine Straßenlaterne passiert, kam auch schon die nächste, an

der im Zentimeterabstand vorbei gelotst werden musste.

Da es aber in der Zwischenzeit schon hell wurde, war wenigstens die Sicht gut und

dank der umsichtigen Arbeit der Polizeieskorte musste zu keinem Zeitpunkt ein verkehrsbedingter Stopp eingelegt werden.

Um kurz nach sieben war dann die Sengelmannstraße erreicht, noch einmal hieß es vor und zurück, Ampelkopf abbauen und die letzte Kurve wurde





teile mit Geländer für die Brücke geladen. Diese wurden vor Ort montiert, sodass am Abend die komplette Brücke eingehoben werden konnte.

Am Ende benötigte der Schwertransport für die exakt 69 km acht Stunden: Für die 54 km auf der Autobahn zwei und für die 15 km durch die Hamburger Nordstadt sechs Stunden. Schnell fahren kann halt jeder.

STM

Das Ziel vor Augen, wären da nicht noch die Baumpfähle.

genommen. Jetzt konnte die Transportmannschaft von TAS-Logistik und Gutmann eine Verschnaufpause einlegen. Um die verbleibenden 200 m bis zur Baustelle vorfahren zu können, mussten erst eine ganze Reihe Baumpfähle ausgebaut werden, die links und rechts der Straße den neu gepflanzten Jungbäumen Halt geben sollen.

Kurze Zeit später trafen zwei weitere Sattelzüge von TAS-Logistik ein. Sie hatten die Seiten-



Maße und Gewichte

Länge	46 m
Breite.....	8,10 m
Höhe	4 m
Gesamtgewicht	192 t
Achsanzahl.....	19 (4+5+10)



Jetzt geht es nur noch geradeaus ...

TRS Transport-Service

Genehmigungsbeschaffung und Transportbegleitung durch ganz Europa

Außergewöhnlicher Service

Außergewöhnliche Transporte

TRANSPORT-SERVICE

Ein Allianzpartner der Nootboom Trailers B.V.

Website: www.trstransport-service.de

TRS TRANSPORT-SERVICE GmbH
 Postfach 13 04 29, 45294 Essen, Tel. 0201 - 592 83 00
 NIEDERLASSUNG BUNDE
 Dollartstraße 4, 26831 Bunde, Tel. 04953 - 923674