

Selbst für Pfadfinder eine Herausforderung



Dass Schwertransporte selten den kürzesten Weg nehmen können, das war schon immer so. Und zunehmend wird es komplizierter Routen genehmigt zu bekommen. Da wird die Streckenerkundung und Erlaubniseinholung auch für die Profis, die „Pfadfinder“ der Schwertransportbranche, zum Krimi.

Gerade einmal vier Wochen Zeit hatte das Team der Sommer GmbH & Co. KG, um die erforderlichen Genehmigungen für einen Schwertransport vom Grenzübergang Passau-Suben nach Fridingen an der Donau einzuholen. Auf direktem Weg gibt der Routenplaner für diese Strecke 420 km an. Doch di-

Nach einer reinen Fahrzeit von 33 Stunden erreichte der Schwertransport sein Ziel.

rekt zum Ziel ging es für diesen Schwertransport eben nicht.

Verpackt in eine überdimensionale Kiste machte sich am 14. 10. 2009 an der deutsch-österreichischen Grenze eine

Presse zur Umformung von Rohstahl für die Hammerwerk Fridingen GmbH auf den Weg. Gezogen von einem Actros 4160S rollten 6 + 8 Goldhofer Achslinien des italienischen Kran- und Schwertransportdienstleisters Corti Autotrasporti srl zunächst über Autobahnen bis zur Anschluss-

stelle Niederstotzingen auf der A7. Von dort an ging es dann über Kreis-, Landes- und Bundesstraßen weiter bis zum Ziel.

Auf der kurvenreichen Strecke abseits der Autobahnen war natürlich fahrerisches Können gefragt. Aber ob es nun das Wendemanöver direkt nach der Abfahrt von der A7 war oder die Serpentina einer Gefällestrecke – der Transport mit einer Gesamtlänge von 39 m, 4,65 m Breite, 4,3 m Höhe und einem Gesamtgewicht von 202 t verlief reibungslos und erreichte



Das Ermitteln einer genehmigungsfähigen Strecke war bei diesem Schwertransport eine besondere Schwierigkeit ...

◀▶ Nach einem längeren Autobahnstück ging es schließlich von der A7 runter über Bundes-, Landes- und Kreisstraßen zum Zielort.

Bild: Foto Werner / Rudolf Nabjinsky



nach einer reinen Fahrzeit von 33 Stunden am Freitag, den 16. 10. 2009 um 20:00 Uhr das Ziel.

Wie sooft war damit Mitte Oktober der spektakuläre Teil eines intensiv vorbereiteten Schwertransports absolviert.

Schließlich ergaben drei unterschiedliche Streckenprüfungen vor Ort die lang ersehnte Zustimmung.

Und „intensiv“ ist wohl in diesem Fall der treffende Begriff.

Um die erforderlichen Genehmigungen für den Transport zu bekommen, wurden

immer wieder neue Streckenprüfungen durchgeführt. Ständig veränderte Baustellensituationen und das hohe Gewicht erschwerten die Streckenfin-

dung und selbst gründlichste Streckenprüfungen führten nicht gleich zu Zustimmungen der Behörden, denn immer wieder gab es andere Hindernisse, die zu Ablehnungen führten. Schließlich ergaben drei unterschiedliche Streckenprüfungen vor Ort die lang ersehnte Zustimmung.



... und erforderte das volle Engagement auch der Mitarbeiter in den Behörden.

Bild: Foto Werner / Rudolf Nabjinsky



„Ohne das überdurchschnittliche Engagement der Behördenmitarbeiter vor Ort wäre es sicherlich noch schwieriger geworden, innerhalb dieser kurzen Zeit diesen außergewöhnlichen Schwertransport organisiert zu bekommen. Die Zusammenarbeit haben wir als ausgesprochen kooperativ und angenehm empfunden“,

so resümiert Geschäftsführerin Helga Sommer die Erfahrungen ihrer Mitarbeiter.

Am Ende aber war eine ideale Strecke gefunden. Die Auflagen der Behörden beschränkten sich auf den Abbau von Verkehrsschildern sowie dem Einsatz

von speziellen Stahlplatten zum Überfahren von Verkehrsinseln. Und um die reibungslose Kommunikation zu ermög-

lichen, begleitete zudem eine Dolmetscherin den Transport.

STM



33 Stunden reine Fahrzeit benötigte der Transport für die Strecke von Passau nach Fridingen.
Bild: Foto Werner / Rudolf Nabjinsky

Transportabmessungen

Gesamtgewicht: 202 t
 Gesamtlänge: 39 m
 Breite: 4,65 m
 Höhe: 4,3 m



◀ ▶ Maßarbeit! Ortdurchfahrten sind keine Autobahnen.

Bild: Foto Werner / Rudolf Nabjinsky

Transportbegleitung Firma Sommer:

- ein Vorhut-Fahrzeug zur Demontage der Schilder
- ein BF 2 zur Absicherung direkt vor dem Transport
- ein BF 3 direkt hinter dem Transport
- ein Nachhut-Fahrzeug zur Re-Montage der Schilder

Transportfahrzeuge:

Zugmaschine: MB Actros 4160S

Gezogene Einheit: Goldhofer STHP, 6 + 8 Achslinien, Tiefbett



Die Typenbezeichnung an diesem Actros verstört: 4175! Hat die STM-Redaktion da eine Neuvorstellung verpasst oder hat der Fahrer hier seinen 4160S einfach durch Zahlenmanipulation um 150 PS aufgepimppt?

STÄRKER ALS MAN DENKT



www.spieringskrane.de

Merwedestraat 15 5347 KZ OSS Niederlande Tel +31 412 697777

SK2400-AT7 : 5.500 kg auf 42 m Max. Traglast 18.000 kg
 Ausladung 42 m Max. Hakenhöhe 56 m