

Schwertransport trifft Landesgartenschau



Auf einer neuen und ausgeklügelten Transportstrecke, die auch langfristig genehmigungsfähig ist, finden nun die Transformator-Transporte zum und vom UW Hüffenhardt statt.

Es war Zufall, dass der jahrelang vorbereitete Schwerlasttransport für die Anlieferung eines Großtransformators zum UW Hüffenhardt auf den Termin der Eröffnung der Landesgartenschau in Bad Rappenau fiel. Die Koordination des Besucherverkehrs, der teilweise auf der Schwerlaststrecke geregelt wurde, verlangte den Organisatoren und Transportverantwortlichen präzise Abstimmung in Planung und Organisation ab.

Aber auch die Schwerlaststrecke selbst hatte eine längere Vorgeschichte. Aufgabenstellung an HCS, die damals noch als Schwerlastgruppe der DB angehörte, war es, eine sichere Transportstrecke zu finden, die auch langfristig genehmigungsfähig sein würde, damit das im Ausbau befindliche UW Hüffenhardt mit Großtransformatoren beliefert werden konnte und die Transformatoren im Havariefall zeitnah ausgetauscht werden könnten.

Der bisherige Transportweg stand durch den Ausbau der Stadt Bad Rappenau und die Stilllegung des Umsetzgleises seit Jahren nicht mehr zur Verfügung. Das Umsetzgleis war ein für Straßenschwerlastfahrzeug befahrbares Anschlussgleis, bei dem vom Schientiefladewagen auf Straßenschwerlastwagen mittels hydraulischer Heber umgesetzt werden konnte.

Dieses Verfahren ist eine seit Jahrzehnten bewährte sichere

Nach circa 10 Minuten hatten Transportmeister Erwin Meyer und seine Mannschaft dieses Nadelöhr mit dem 484 t schweren Schwerlastfahrzeug durchfahren.

und zeitgünstige Methode, um Großtransformatoren von der Schiene auf die Straße zu bekommen.

Der Wegfall dieser regionalen Bahnanlagen aus Kostengründen

ist ein Umstand, der die Verantwortlichen an vielen Standorten vor große Probleme stellt.

Die Transportingenieure der HCS prüften in diesem Fall im Zusammenwirken mit den Ver-



Während der Transformator sicher im Schnabelwagen ruht, sorgen zwei Zug- und eine Schubmaschine für die notwendige Antriebskraft.





◀▲ Der 848 t schwere Transport musste so manche Hürde nehmen. Darunter eine 90° Kurve, eine 7 %-ige Steigung.

kehrsbahnen der Region Bad Rappenau, Neckar Odenwald, die unterschiedlichsten Transportkonzepte, bis der letztendliche Transportweg vom Bahnübergang Babstadt zum UW Hüffenhardt als der kostengünstigste und auf lange Sicht als der sicherste eingeschätzt wurde.

Im Durchgangsgleis der Bahnstrecke Meckesheim – Bad Friedrichshall wurde der Abschnitt des Bahnüberganges Babstadt als Umladestelle gewählt.

Zusammen mit dem Ingenieurbüro Zerna aus Stuttgart, entwickelten die Ingenieure der HCS eine so noch nicht da gewesene Umsetzungsmethode, bei der der Bahnübergang Babstadt mit zwei Hebefundamenten ausgebaut wurde.

Auf den Fundamenten wurde der Transformator aus dem Schnabelwagen gehoben und das vordere Schienenträgerfahrzeug mit dem Straßenträgerfahrzeug im 90° Winkel ausgetauscht.

In der zweiten Phase der Umsetzung fuhr das Straßenträgerfahrzeug in die Parallelstraße ein und brachte den Transformator in Schrägstellung, präzise über das zweite Hebefundament, das in dem Bereich des Andreaskreuzes eingesetzt wurde, in Position.

So wurde das zweite Trägerfahrzeug Schiene/Straße ausgetauscht und das Straßentransportfahrzeug war mit seiner Länge von 64 m komplett.

Für diese Aktion war eine Sperrpause von fünf Stunden vorgegeben, bei der auch eine

straßenseitige Vollsperrung des Ortsteiles Babstadt erforderlich war. Die bahnseitige Sperrpause war für die Nacht vom 2. auf dem 3.5. vorgegeben. Nach der Freigabe durch die Sicherungskräfte und den Fahrdienstleiter konnte

dem Abklingen des Besucherverkehrs zur Landesgartenschau der Transport gegen 17 Uhr beginnen.

Das Transportfahrzeug war auf der südlichen Seite des Bahnüberganges abgestellt, sodass zunächst der Bahnübergang zu

Die Traktion der Zug- und Schubmaschine reichte nicht aus, um die circa 7 %-ige Steigung am Ortsausgang Babstadt zu schaffen.

der Umsetzungsvorgang wie geplant in der Zeit von 23 bis 5 Uhr durchgeführt werden. Pünktlich um 5 Uhr wurde die Strecke wieder frei gemeldet.

Am folgenden Samstag, den 3.5., sollte nach einer Ruhepause der Transportmannschaft und

passieren war. Das konnte nur in einer der Zugpausen von circa 20 Minuten erfolgen. In Abstimmung mit dem Fahrdienstleiter und den Einsatzkräften der Polizei gab der Transportleiter Kai-Uwe Rinza, um 16:55 Uhr das Startsignal. Bis 17:10 Uhr musste



◀▲ Die Bilder täuschen, denn auch wenn die Straßen hier leer wirken, so musste auf einem Teil der Strecke zusätzlich der Besucherverkehr geregelt werden, der zur Eröffnung der Landesgartenschau unterwegs war.



der Transport den Bahnübergang aus einer 90 °Kurve heraus passiert haben – ein enges Zeitfenster, das keinen Platz für Pannen lässt.

Nach circa 10 Minuten hatten Transportmeister Erwin Meyer und seine Mannschaft dieses Nadelöhr mit dem 484 t schweren Schwerlastfahrzeug durchfahren. Nun hätte der Transport eigentlich rollen können, aber nach nur fünf Minuten geriet das Fahrzeug ins Stocken.

Doch eine zweite Zugmaschine stand sofort parat, und die Genehmigung war vorsorglich beantragt worden. Nach weiteren fünf Minuten war die zweite Zugmaschine vorgespannt, und der Transport fuhr weiter in Richtung Siegelsbach.

Gegen 18 Uhr war der Kreisverkehr in der Ortseinfahrt

Siegelsbach erreicht. Der Überschwenkbereich des Transformators und der Tragschnäbel, mit einer starren Länge von etwa 32 m, war zuvor von Transportingenieur Rinza am Computer simuliert worden, sodass hier die entsprechenden Vorbereitungen getroffen werden konnten.

Nachdem einige Verkehrsschilder entfernt worden waren, fuhr der Transport in den Gegenverkehr ein. Auf diese Weise konnte die routinierte Mannschaft des Transportmeisters Erwin Meyer diesen Bereich und die Ortschaft Siegelsbach passieren. Die Transportmannschaft konnte trotz aller professioneller Aufmerksamkeit auch die angenehmen Begleitumstände genießen.

Der weitere Fahrweg führte entlang des Neckars durch den

Orte Neckarmühlbach und von hier hinauf in Richtung Hüffenhardt. Dieser Streckenabschnitt hatte es noch einmal in sich. Er bestand in einer Länge von circa

Gummischlauches der Kühlanlage gelöst hatte. Das ist zwar kein großer Schaden, aber die Maschine hatte es noch einmal in sich. Er war erstmal außer Gefecht gesetzt.

Eine Zugmaschine der drei Zugmaschinen stand plötzlich in einer Wolke Wasserdampf.

2 km aus einer etwa 10 %-Steigung, bei der die drei Zugmaschinen mit insgesamt 1.500 PS an ihre Leistungsgrenzen gerieten.

Auf dem buchstäblich letzten Kilometer gab es dann noch eine kleine Überraschung.

Eine der drei Zugmaschinen stand plötzlich in einer Wolke Wasserdampf. Der Fahrer Johannes Wissing stellte später fest, dass sich eine Schelle eines

Das Problem konnte die erfahrene Mannschaft trotzdem schnell lösen. Die Schubmaschine wurde als zweite Zugmaschine vorgehängt, sodass die erforderliche Zugkraft auch für den letzten Abschnitt gegeben war. Mit leichter Verspätung erreichte der Transport schließlich gegen 20:30 Uhr das Umspannwerk.

STM