Ein Schiff wird kommen ...

Schon bevor das Ausflugsschiff gebaut wurde, war Kübler in die Planungen eingebunden. Dabei prüfte Kübler in einer Machbarkeitsstudie die maximal mögliche transportable Größe des Schiffs.

Wenn im Frühsommer die Ausflügler den Ammersee von Bord der MS Utting genießen, dann wird ihnen wohl weniger die Größe auffallen, als eher die moderne Ausstattung und die gemütlichen Sitzplätze auf dem Sonnendeck.

Als vor zwei Jahren die Bayerische Seenflotte entschied, ein neues, modernes und größeres Schiff in Dienst zu stellen, war die Spedition Kübler bereits „mit an Bord“ und in die Planungen eingebunden.

Es ging darum, die maximal mögliche transportable Größe herauszufinden. Nichts wäre schlimmer, als ein fertiges Schiff, das wegen eines Engpasses sein Ziel nicht erreichen würde. Die Spedition Kübler bietet solche Machbarkeitsstudien im Projektstadium als Dienstleistung an und ist sich dabei der enormen Verantwortung bewusst. Bereits in solch einem frühen Stadium wird auch festgelegt, welcher Hafen der geeignete für die Auswasserung ist und welche Route die wenigsten Streckenkosten verursacht. Brücken werden für diese Lasten durch Ingenieurbüros und Prüfstatiker nachgerechnet.

Die aus der Machbarkeitsstudie resultierenden Schiffsmaße von 50,80 m Länge, 9,60 m Breite und 3,50 m Höhe zeigten, dass man hier an die Grenzen geht. Denn die Schiffsmaße führen zu gewaltige Transportabmessungen von von 68,00 x 9,60 x 4,45 m und 253,8 t Gewicht.

Ein Jahr später: Die Kaufverträge sind gezeichnet und die Konstruktion steht. Wieder ist das Know-how von Kübler gefragt. Wenn Rumpfform und Schwerpunktlage festgelegt sind, wird die geeignete Transportkombination ausgewählt. Zusammen mit der Werft werden nun Aussparungen, Verstärkungen, Zurrpunkte und Lastverteiler konstruiert und gefertigt. Dabei arbeiten die Konstrukteure der Werft und die Techniker von Kübler Hand in Hand. Schließlich muss am Tag „X“ alles passen und die Verladung reibungslos ablaufen.

Am Tag „X“ muss alles passen und die Verladung reibungslos ablaufen.

Damit beim Bau jeder nur mögliche Zentimeter in der Höhe ausgenutzt werden kann, entscheidet sich Kübler für eine besonders schwierige Verladeweise: Die beiden 9- und 11-achsigen Anhänger werden nicht mit Drehschemeln ausgestattet, was das Rangieren um einiges erleichtern würde.

Stattdessen wird der Rumpf auf die Plattformwagen starr aufgelegt und verspannt. Das Schiff bildet somit zusammen mit den Anhängern eine gewaltig lange, starre Einheit. Die Ladungssicherung muss jetzt alle Längs- und Querkräfte der Kombination aufnehmen. Das Oberdeck

wird auf einem zweiten, nicht sonderlich kleineren Lkw befördert und kann im Konvoi mitfahren. Lediglich das Steuerhaus kommt mit „nur“ 6 m Breite direkt aus der Werft im Rheinland zum Ammersee. Mit dem Steuerhaus obendrauf hätte das Schiff nicht die niedrigen Brücken des Main-Donau-Kanals passieren können.

Nun kommt die „heiße Phase“: Ungefähr ein halbes Jahr vor dem Transporttermin steigt die Zahl von Mails und Telefonaten immer weiter. Nun gilt es, das Kamel vorerst in der Theorie durch das Nadelöhr zu bekommen.

Mehrere Streckenprüfungen, Ortstermine und Besprechungen mit Kranunternehmern, Hafenbetreibern aber auch Straßenbaulastträgern, Ordnungsbehörden und Polizei stehen an. Alle technischen Mitarbeiter um Transportleiter Frieder Saam leisten gute Arbeit und vermes-

„Wenn wir mit über 250 t und fast 10 m Breite auf die Hauptverkehrsader BAB A 9 auffahren, muss sich jeder sicher sein, dass alles perfekt läuft und keine Panne die Autobahn längere Zeit blockiert.“

Ankunft der MS Uttig im Hafen Roth ...

.... das Oberdeck wurde vom Rumpf getrennt und bereits auf den Plattformwagen gehoben.

Nachdem auch der über 50m lange Rumpf aus dem Wasser gehoben wurde, wird er auf einen 9 +11-Plattformwagen verladen.

Hier wird das Oberdeck für die Fahrt positioniert.

sen im Detail, welche Schilder demontiert und wo Fahrbleche gelegt werden müssen. Enge Passagen werden im CAD-System simuliert und mit den Behörden vorbesprochen.

Für den verantwortlichen Transportkoodinator Nicolas Grimm wächst die Anspannung mit jedem Tag. Immer wieder werden neue Randbedingungen bekannt, die den Ablauf Zahn um Zahn in ein Getriebe verwandeln.

Bei den Genehmigungsbehörden und den beteiligten Polizeidirektionen ist Grimm nun schon gut bekannt. Er lobt die gute Zusammenarbeit: „Die Behörden und Polizei haben großes Verständnis für das Projekt. Niemand möchte der Sache im Weg stehen, alle bringen sich konstruktiv ein und helfen, dass der Transport gefahr- und reibungslos über die Bühne gehen wird."

Wichtig ist auch das Vertrauen, das die Entscheidungsträger in eine Spedition setzen. Grimm weiter: „Wenn wir mit über 250 t und fast 10 m Breite auf die Hauptverkehrsader BAB A 9 auffahren, muss sich jeder sicher sein, dass alles perfekt läuft und keine Panne die Autobahn längere Zeit blockiert."

Für den reibungslosen Ablauf zeichnen nicht nur die Fahrer, Begleiter und Einweiser der beiden Transportkombinationen verantwortlich. Auch eine gute Vorarbeit und Koordination aller Nebenarbeiten ist unerlässlich. Nicht zuletzt ist auch die Wahl eines verlässlichen Fuhrparks wichtig. Seit Jahren setzt Kübler dabei auf Marken wie MAN, Mercedes und Scheuerle.

Die letzten Tage vor dem Transport sind für Nicolas Grimm eine Nervenprobe. Viele Kleinigkeiten müssen organisiert werden. Wann genau wird welche Ampel demontiert? Steht vielleicht noch ein Bagger in einer störenden Baustelle? Wer hat den Schrankenschlüssel für einen gesperrten Parkplatz? Hat die Autobahnmeisterei vielleicht Nachtbaustellen geplant? Die Polizei wünscht kurzfristig noch eine Stauabsicherung. Wer sperrt den Gegenverkehr, wenn der Transport sich als „Geisterfahrer" übt ?

An einem Samstagmorgen ist es soweit, das Finale wird eingeläutet. Alle Plattformwagen sind

Zu Gunsten der Bauhöhe des Schiffs wurde beim Transport auf den Einsatz von Drehschemeln verzichtet.

im Hafen Roth eingetroffen und werden vorbereitet. Die Mobilkrane wurden bereits aufgebaut und mit den erforderlichen Seilspreizen versehen. Nun wird das Oberdeck vorsichtig vom Rumpf getrennt und auf einen 10-achsigen Anhänger verladen. Dank der guten Vorbereitung sitzen die Querträger perfekt, und kurze Zeit später kann der erste Zug in Warteposition fahren.

Auch der Rumpf ist schnell aus dem Wasser gehoben und wird auf die beiden zentimetergenau zueinander ausgerichteten Anhänger gesetzt. Dank gut positionierter Zurrpunkte und bereits in der Werft angebrachter Stege liegt der Rumpf satt auf, und die Verzurrung ist schnell angebracht.

Die gute Arbeit bestätigt auch der TÜV, der beide Fahrzeuge vor Fahrtantritt inklusive Gewichtsverteilung und Ladungssicherung abnehmen muss.

Über das Wochenende können sich alle noch einmal ausruhen. Am Montagabend startet der Konvoi pünktlich unter Polizeibegleitung auf durch Verkehrstechniker abgesperrte Straßen bis zur Auffahrt auf die BAB A9. Die Strecke ist durch mehrere Vorhutfahrzeuge perfekt vorbereitet und Nicolas Grimm wirkt zufrieden. Alle störenden Dinge wurde wie geplant entfernt und etliche Fahrbahnplatten verlegt.

Zwei BF4 und ein BF3+ Fahrzeuge fahren in einem Pilotprojekt im Konvoi mit und unterstützen die Polizei.

Zwei BF4 und ein BF3+ Fahrzeuge fahren in einem Pilotprojekt im Konvoi mit und unterstützen die Polizei. Auf der Autobahn warnen sie den nachfolgenden Verkehr vor dem Stauende und regeln noch weiter hinten die Geschwindigkeit des auflaufenden Verkehrs herunter. Außerhalb der Autobahn helfen

Teambesprechung.

Fast 10 m breit ist der Schiffstransport.

Oberdeck im Anmarsch. Last und Anmarsch. Gut zu erkennen ist, das Last und Fahrzeug eine starre Einheit bilden, weil auch das Deck nicht auf Drehschemeln gelagert war.

die BF4-Fahrzeuge der Polizei, Querstraßen zu sperren und Kreuzungen freizuhalten.

An der AS Allersberg ist für diese Nacht nochmals Maßarbeit gefordert, da ein Kreisverkehr zum Auffahren auf die Autobahn durchfahren werden muss. Einweiser, Nachlenker und Fahrer leisten Glanzarbeit, denn nach nur einer halben Stunde kann der Transport rückwärts über die Ausfahrt auf die vollgesperrte A 9 auffahren. Langsam, aber sicher fährt der Konvoi in dieser Nacht noch bis zwei Uhr und parkt vor dem Einsetzen des Berufsverkehrs auf einem für die Transporte gesperrten Autobahnparkplatz. Genug für diese Nacht, die zweite Etappe folgt in der kommenden Nacht.

Am nächsten Abend folgt die zweite Vollsperrung der Autobahnen A 9, A 99 und A 96. Längere Staus sind jetzt leider unvermeidlich: Bei fast 10 m Breite ist es schlichtweg unmöglich, kurz rechts ranzufahren, um den nachfolgenden Verkehr vorbeizulassen. In einem Tunnel wird es noch einmal eng. Links, rechts und oben sind jeweils nur ein paar Zentimeter Luft zu den Betonwänden. Kübler hat eigens zuvor beleuchtete Beschilderungen demontieren und die Deckenleuchten vermessen lassen.

Gegen ein Uhr morgens wird die Anschlussstelle Inning am Ammersee erreicht. Da die Kurve der Ausfahrt zu eng ist, müssen alle Vorschriften der Straßenverkehrsordnung aufgehoben werden. Denn nachdem die Mittelschutzplanke entfernt wurde und die Autobahnmeisterei die Gegenfahrbahn gesperrt hat, wechselt der Konvoi auf die Gegenfahrbahn und verlässt die Autobahn als Geisterfahrer. Nach einer Schlussetappe über die Landstraße und vorbei an unzähligen demontierten Schildern und Ampeln erreicht der Konvoi das Gelände der bayerischen Seenschifffahrt am Ammersee. Bis zum nächsten Morgen versucht nun jeder, noch eine Mütze Schlaf zu bekommen.

Zwei Mobilkrane warten bereits, und im Morgengrauen wird schon der Rumpf zu Wasser gelassen. Anschließend schwebt das Oberdeck schon in der Luft und kann kurze Zeit später aufgesetzt werden. Applaus vom Publikum und Jubel vom Kunden. Erleichterung beim Empfänger und Stolz bei den Fahrern. Für Nicolas Grimm der Lohn für unzählige schlaflose Nächte und einige verlorene Nerven: „Wenn ein so außergewöhnlicher Transport so reibungslos abläuft, dann gilt der Dank allen Kollegen, die mitgearbeitet haben. Dem Team, das schon fast eine Familie ist.“ Sagt Nicolas Grimm sichtlich erleichtert, aber einen genauso großen Dank richtet er an alle Beteiligte: Polizei, Genehmigungsbehörden, Bauämter, Straßenmeistereien, Verkehrstechniker, Signalanlagenbauer, Bauunternehmer, Begleiter, Vorhutfahrzeugen und Fahrplattenservice.

STM

Eine besondere Herausforderung war auch die Ladungssicherung, die alle Längs- und Querkräfte der Kombination aufnehmen musste.