

Eine Maschine – viele Routen



Das 5,9 m breite Schildsegment auf dem Weg nach Balsthal. Der Transport brachte es auf ein Gesamtzuggewicht von 84 t.

Die Sanierungsröhre für den 3.180 m langen Belchentunnel, der zwischen Eptingen und Egerkingen an der Schweizerischen Nord-Süd-Achse A2 liegt, wurde vor einiger Zeit fertig aufgefahen. Nun, da die Tunnelbohrmaschine auf der Nordseite bei Eptingen wieder an das Tageslicht gekommen ist, muss sie demontiert und abtransportiert werden. Text und Bilder: Erich Urweider

Die Firma Friderici spécial aus Tolochenaz wurde damit beauftragt, die Tunnelbohrmaschine von der Baustelle des Belchentunnels bis nach Balsthal zum Werkhof der Firma Marti Tunnel zu transportieren. Der gesamte Abtransport dieser Tunnelbohrmaschine umfasst diverse Straßentransporte. Darunter viele,

Bei 45 m Transportlänge können selbst weite Kurven zur Herausforderung werden.

die Überbreite aufweisen und/oder schwerer als 40 t sind.

Zwei von ihnen wurden in einer Nacht durchgeführt und waren dabei auf völlig unter-

schiedlichen Routen unterwegs. Der erste Transport mit einem Gesamtzuggewicht von 84 t startete um 22:30 Uhr begleitet von der Kantonspolizei in Solothurn.

Als Zugmaschine kam ein Volvo FH16 mit 750 PS zum Einsatz, geladen war ein 5,90 m breites Schildsegment. Die Route führt von Eptingen nach Diegten und dort auf die Autobahn bis nach Egerkingen. Von hier aus wird über die übliche Schwertransportroute nach Balsthal zum Marti Tunnel Werkhof gefahren.

Der zweite Transport brachte den 155 t schweren Antrieb nach Balsthal. Der 6,5 m breite Antrieb trat seine Reise auf einem 12-achsigen Anhänger von Nicolas seine Reise an. Als Zug-/Schubmaschinen kamen zwei Mercedes-Benz Actros MPlI 4160 zum Einsatz, die je 600 PS aus 8 Zylindern auf die Kurbelwelle bringen und bei einem Gesamtzuggewicht von 285 ganz ordentlich was zu tun bekamen. Und auch die Fahrer waren gefordert, denn bei 45 m Transportlänge können selbst weite Kurven zur Herausforderung werden.

Vom Startort Eptingen ging es wieder nach Diegten, dort wurde ebenfalls in Richtung Autobahn



In der Nacht wurde der 155 t schwere Antrieb der Tunnelbohrmaschine transportiert.



In Waldenburg fanden sich auch zu nachtschlafender Zeit Zuschauer, die einen Blick auf den insgesamt 285 t schweren und 45 m langen Transport erhaschen wollten.

abgebogen, aber nicht befahren. Der Transport musste über den Hügel nach Hölstein und von dort über die Hauensteinroute nach Balsthal fahren.

Nur hat es dieses Teilstück in sich: nicht nur Steigung und Gefälle, welche den beiden Zugmaschinen Höchstleistungen abverlangen, auch die Straßenbreite, vor allem am Ende dieser Teilstrecke forderten das ganze Team.

Man kann nie genügend Augen haben, um die Kurven mit einem derart breiten Transport zu durchfahren. Nachdem die Hauptroute erreicht war, ging der Transport reibungslos vonstatten.

Einzig ein Gewitter hindert teilweise den Vorwärtstrib der Zugmaschinen ein wenig, da die Straßen durch den Regenguss etwas schmieriger werden. Zum Glück ließ der Regen aber bald nach und das Gewitter zog weiter Richtung Norden. Via Waldenburg und über den oberen Hauenstein erreichte der Transport zügig sein Ziel außerhalb von Balsthal, wo die Teile am nächsten Morgen mittels Kran abgeladen wurden.

Danach ging es wieder zurück nach Eptingen, diesmal aber nicht auf die Baustelle, sondern zur Mineralquelle. Hier wurde vor ein paar Wochen das Schneidradzentrum abgestellt. Dieser „Zwischentransport“ wurde notwendig, weil die Strecke von Diegten nach Hölstein zum Zeitpunkt der Schneidradmontage in Folge einer Baustelle gesperrt war.

Die Baustelle auf der Nordseite des Tunnels lässt aber nur sehr beschränkten Platz. Eine Zwischenlagerung dieser Großkomponente auf der Baustelle wäre somit nicht möglich gewesen. Das hätte wiederum zur Folge gehabt, dass die Tunnelbohrmaschinen demontage in Stocken geraten wäre und der Raupenkran, der für diese Arbeit eingesetzt wird, zum Nichtstun verdammt gewesen wäre.

Bei solchen länger dauernden Großprojekten ist die Baustellenlogistik immer der Schlüssel zum Erfolg. Dies betrifft auch die Projektlogistik wie den Abtransport einer solchen Tunnelbohrmaschine. Das Beispiel mit der Zwischenlagerung des Schneidradzentrums zeigt einmal mehr, dass auch in diesem

Transportbereich zunehmend spezielle Lösungen gesucht werden müssen, wenn Ausbauten der Infrastruktur den Weg versper-

ren, damit der Zeitplan trotzdem eingehalten werden kann.

STM



Tel.: +49 (0) 7942 - 9 44 68 0
 Fax: +49 (0) 7942 - 86 44
 info@greiner-fahrzeugtechnik.de

www.greiner-fahrzeugtechnik.de






Brücken und Ladebetten -
Hubsysteme -
Schwerlastfahrzeuge -

Überfahrssysteme und Sonderlösungen
Transport- und Montagezubehör
Schiffsentladefahrwerke
Straßenfahrzeuge und mehr...