Nationaler Rekord: Mega-Transport in Österreich

Wenn einer dieser Mega-Transporte über die Straßen rollt, dann ist das Transportgut oftmals schon auf der Zielgerade, denn meist wurde es dann schon einige hundert Kilometer mit dem Schiff transportiert – unbemerkt von der Öffentlichkeit. Unbemerkt von der Öffentlichkeit vollziehen sich auch die Planungen für den Straßentransport, schließlich ist die „Zielgerade" erfahrungsgemäß alles andere als gerade. Monatelang messen und rechnen, planen und tüfteln die Schwerlastspezialisten einen Fahrplan, ein regelrechtes Drehbuch aus, damit schließlich alles wie „am Schnürchen" läuft.

Wenn in der Nacht in wenigen Stunden schwerste Transporte über die Straßen rollen, zeigt sich, ob das zuvor ausgetüftelte „Drehbuch" praxistauglich ist.

Am 15. November begann ein besonderer Showdown für die Unternehmensgruppe Felbermayr mit Sitz in Wels, denn ab jenem Montag führte der österreichische Kran- und Schwertransportdienstleister in den blauen Hausfarben den bislang größten Schwertransport in Österreich durch. Mit einiger Verspätung, denn Wasserstraßen kennen zwar keine Achslast- oder sonstigen Straßenbeschränkungen, dafür muss aber immer ein wenig Wasser unter dem Kiel sein, woran es im November zunächst haperte.

Endlich aber konnten auch die letzten rund 10 Straßenkilometer zurückgelegt werden. Im Auftrag der Borealis wurde dabei ein rund 400 t schwerer Reaktor zur Kunststofferzeugung vom Alberner Hafen auf das Betriebsgelände der Borealis in Wien/Schwechat transportiert.

Die Vorbereitungen für den bisher größten Schwertransport auf Österreichs Straßen durch die Abteilung Transport & Hebetechnik der Unternehmensgruppe Felbermayr liefen schon 12 Monate vor dem eigentlichen Ereignis an. Und dies, obwohl das Felbermayr-Team schon 2003 einen vergleichbaren Transport durchgeführt hatte – allerdings mit deutlich geringeren Dimensionen. „Vergangenes Jahr transportierten wir eine 285 t-Kolonne für die OMVRaffinerie Schwechat", erklärt der seitens Felbermayr Projektverantwortliche Manager Wolfgang Schellerer.

Der Transportweg ist aufgrund des enormen Durchmessers des Behälters aber anders als jener des Vorjahres, was die grundlegend veränderte Planungssituation verständlich macht. Gewicht und Volumen des aktuellen Transportes übertrafen alles bisher auf Österreichs Straßen da gewesene und das erforderte eben eine umfassende Planung. Der sogenannte Gasfasenreaktor bringt es auf ein Gewicht von rund 400 t bei einer Länge von 36 m und einen Durchmesser von fast 10 m. Keine Frage: Das fordert Mensch und Technik.

Exaktes Timing für geringe Verkehrsbehinderung

„Von der statischen Brückenberechnung bis zum Entfernen eines Verkehrsschildes darf nichts vergessen werden. Dazu ist ein detailliertes Drehbuch mit allen erforderlichen Tätigkeiten notwendig", weiß Schellerer.

Bereits für das Umladen vom Schiff auf das Transportequipment waren umfassende Berechnungen notwendig. So wurde die Kaimauer am Alberner Hafen statisch nachgerechnet und ein Mindestabstand des Krans zur Kaimauer von 4 m festgelegt, ansonsten hätte sie den extremen Belastungen von Kran und Reaktor nicht standgehalten. Um Verkehrsbehinderungen möglichst gering zu halten, wurde nach dem kürzesten Transportweg gesucht. Dazu musste die Brücke über die Schwechat mit hydraulischen Feststellpressen unterstützt werden.

Aufgrund des Reaktor-Durchmessers von fast 10 m konnte die in der Vergangenheit benutzte Ortsdurchfahrt von Mannswörth diesmal nicht verwendet werden. Um auf dem kürzesten Weg die A 4 Flughafenautobahn zu erreichen, wurde ausgehend von der Landstraße 2064 eine 225 m lange Verbindungsstraße zur A 4 gebaut. Dort wurde der Reaktor nach der ersten bewältigten Teilstrecke entladen und anschließend – am 21.11. kurz nach Mitternacht – mit dem Liebherr LR 1750 über eine 5 m hohe Schallschutzmauer auf jene Spezialfahrzeuge umgeladen, welche nach der Entladung leer durch Mannswörth via Flughafenauffahrt auf die A 4 fuhren und den Reaktor an dieser Stelle der A 4 wieder übernahmen.

Von dort aus legte der Transport ein kurzes Stück als „Geisterfahrer" zurück, bevor er auf die „richtige" Fahrspur wechseln konnte. Doch auch hier stellte sich schon bald ein Hindernis, denn die Danubiabrücke musste mit einer eigens errichteten behelfsmäßigen Autobahnabfahrt umfahren da werden, da sie – wenn wundert es – nicht hoch genug ist. Von da an ging es auf einer Parallelstraße neben der A 4 weiter, bis schließ-

Vorbereitungen zum „finalen" Lift.

Beeindruckende Dimensionen.

Teamwork: Liebherr LR 1750 und LG 1800.

lich noch eine 90°-Rechtkurve durchfahren wurde und es dann praktisch über die „Ziellinie" ging.

Die Umladeaktion und der Transport auf der Autobahn nahmen etwa 4 Stunden in Anspruch. Dazu wurde die Autobahn am Sonntag wechselseitig gesperrt. „Um den Verkehr so wenig wie möglich zu behindern, wurde mit den Behörden eine Nachtfahrt vereinbart, so werden wir etwa um Mitternacht mit dem Transport auf der Autobahn beginnen und sie vor dem einsetzenden Frühverkehr wieder verlassen haben.", erläuterte Schellerer die Planungen vor dem Transport.

Optimierte Technik für eine erfolgreiche Umsetzung

Im Alberner Hafen – wie auch später beim Umladen auf die Autobahn und zur Endmontage – wurde der Reaktor mit Hilfe des Liebherr LR 1750 der Unternehmensgruppe Felbermayr vom Schiff gehoben und auf den „Goldhofer – Spezialtieflader" mit 288 Rädern für den Straßenweg umgeladen. „Aufgrund der großen Breite des Transportgutes mussten wir den Tieflader um die Hälfte verbreitern und erreichen so eine Breite von 4,90 Meter. Diese Technik ist in Österreich einzigartig. Das Gewicht von 400 t wird dabei auf 2 x 12 Achsen verteilt. Zwei jeweils mittig platzierte Drehschemel erlauben uns größtmögliche Flexibilität auf der Straße", so Schellerer.

Bewegt wurde der Sondertransport von je einer 800 und einer 660 PS starken Zugmaschine von MAN. Highlight und Abschluss des am Ende sechs Tage dauernden Transportes war dann die zentimetergenaue Positionierung des 400 t schweren Reaktors in einen 19 m hohen Betontisch am Zielort. „Das Hauptgewicht trug dabei wieder der Liebherr LR 1750 welcher aber abgestützt, also ohne Fahrwerk, eingesetzt wurde. Zum Aufdrehen des Behälters in die senkrechte Position kam ein weiterer Liebherr-Kran, der LTM/LG 1800, zum Einsatz" erklärt Schellerer den abschließenden Montageschritt.

SM