Rekord-Transport auf deutschen Straßen: 336 Reifen und bis zu 880 t Gesamtgewicht

Am 5./6. Juni dieses Jahres begab sich der Rekord-Transport von Schmidbauer auf die erste von vier Etappen.

Im Auftrag von Bayernoil transportierte Schmidbauer in nur vier Etappen zwei riesige Reaktoren von Kelheim nach Neustadt a. d. Donau. Trotz widriger Wetterbedingungen verfolgten Hunderte, wie der Schwerlast-Spezialist die komplexe Aufgabe meisterte.

Die Aufgabe: 336 Reifen und jeweils bis zu 880 Tonnen Gesamtgewicht – noch nie wurde laut Schmidbauer in Deutschland ein größeres Gewicht auf der Straße befördert. Kein Wunder, dass der gesamte Weg von Schaulustigen gesäumt war – und auch Mitbewerber neugierig jede einzelne der Fahrten begleiteten.

660 Tonnen beziehungsweise 600 Tonnen wiegen die zwei neuen Reaktoren, die Schmidbauer vom Hafen Kelheim nach Neustadt a. d. Donau transportierte. In der Erdölraffinerie der Bayernoil Raffineriegesellschaft mbH sollen nun die Reaktoren mit einem jeweiligen Volumen von 400 m³ als Teil der Mild Hydrocracker-Anlage die Anhebung des Durchsatzes an schweren Gasölen auf 300 Tonnen/Stunde ermöglichen. Sie werden zur Herstellung von schwefelfreiem Dieselkraftstoff benötigt.

Mit einem Tadano Raupenkran CC 8800-1 von Schmidbauer wurden die Reaktoren im Hafen von Kelheim auf die Schmidbauer SPMTs für den Weitertransport verladen.

Vom Hafen in Kelheim ging es auf die 30 km lange Fahrt nach Neustadt a. d. Donau.

Schon der Hub am Anfang und am Ende des Projektes war eine beeindruckende Leistung: Weltweit gibt es derzeit nur 51 Geräte in der entsprechenden Bauart, die ihn bewerkstelligen können: Schmidbauer hatte für die Hubarbeiten einen Tadano Raupenkran CC 8800-1 eingesetzt, der den Umschlag im Hafen Kelheim sowie den Aufbau der Reaktoren in der Raffinerie meisterte. Dazwischen lagen für den Auf- beziehungsweise Abbau des Krans sowieso dessen Transport nur wenige Tage, eine wahre Herausforderung für das ganze Team.

Nur SPMTs können derartige immense Achslasten aufnehmen

Die gewaltigen Reaktoren wurden dann von zwei selbstfahrenden SPMTs (Self-Propelled Modular Transporter) mit je 2 x 22 Achsen und 176 Reifen bewegt. Nur solche Spezialtransporter können derartig immense Achslasten aufnehmen. Die maximalen Abmessungen der einzelnen Kolonnen lagen hier bei 37 Metern Länge, 8,2 Metern Fahrhöhe und einer Breite von 6,6 Metern.

Die zweite Etappe führte über den Wartenberger Berg ...

... mit bis zu 8 Grad Steigung.

„Solche riesigen Abmessungen können schnell zum Problem werden, denn weder die Straßen in Deutschland noch die übrige Infrastruktur sind für diese Dimensionen ausgelegt“, erklärt Stefan Schmidbauer, Geschäftsführer der Schmidbauer-Gruppe und Projektverantwortlicher für den Transport. „Speziell Brückenüberquerungen, aber auch Bahnübergänge sind besondere Problemstellungen, auf die wir ganz besonders achten müssen.“

In nur vier Etappen zum Ziel

Für die Strecke waren lediglich vier Etappen vorgesehen, um die Einschränkungen des Verkehrs so gering wie möglich zu halten. Dabei war nicht nur die schnelle Durchführung sowie die kurze Vorbereitungszeit von nur sechs Monaten eine echte Herausforderung: Die Strecke, die zwar nur 30 km lang war, führte teilweise durch sehr enge Ortschaften und über mehrere Brücken, zudem galt es erhebliche Steigungen zu überwinden.

Dabei hielt jede Etappe ihre eigenen Herausforderungen bereit: Der Start in Kelheim wurde durch unwetterartige Regengüsse begleitet, was aber glücklicherweise nur zu geringen Zeitverschiebungen führte. Der Weltenburger Berg auf der zweiten Etappe mit seinen bis zu 8 Grad starken Steigung galt als eines der schwierigsten Hindernisse, welches bei den weiterhin drohenden schlechten Wetterbedingungen erhebliche Probleme mit der Traktion verursacht hätte können. Aber das Wetter spielte mit und der Transport über den Berg gelang nahezu reibungslos.

Bei der dritten Etappe nach Bad Gögging musste dann bei der Überquerung einer Brücke eine zusätzliche Konstruktion mit 22 hydraulischen Pressen zur Sicherung der Statik

Dabei mussten auch die ein oder andere ...

... Engstelle gemeistert werden.

Zur Sicherung der Statik einer Brücke auf der 3. Etappe nach Bad Gögging wurde diese mit einer zusätzlichen Konstruktion mit 22 hydraulischen Pressen gesichert.

die gefahrlose Überfahrt sicherstellen. Bei der finalen Strecke nach Neustadt a. d. Donau kam noch Zeitdruck dazu: Für die Überquerung eines Bahnübergangs stand um 3 Uhr morgens nur ein minimales Zeitfenster von 4 Stunden zur Verfügung, um den Bahnübergang mit Kies und Fahrbahnblechen zu bedecken, ihn erfolgreich zu überfahren und für die Deutsche Bahn wieder freizugeben.

Für das gesamte Projekt waren im Vorfeld weitreichende Durchführbarkeitsstudien, geotechnische Gutachten und Ingenieursleistungen für die Standsicherheiten, sowie statische Gutachten für die nötigen Bauwerksüberfahrungen und Straßenanalysen einschließlich der Bodenpressung erforderlich. Unzählige Verkehrsschilder, Straßenbeleuchtungen, Telefonleitungen, Kurven, Steigungen, Baustellen, Brücken, seitliche Gefälle, Kreuzungen und Kreisverkehre mussten berücksichtigt werden. Zusätzlich wurden verschiedene Behelfsstraßen gebaut, um kritische Streckenpunkte wie Bahnübergänge und Brückenquerungen zu vermeiden. „Die Auftragsvergabe erfolgte erst im Dezember 2020. Alle diese Schritte bis zum Transport

Nur knapp 6 Monate Planungszeit für Rekord-Transport

Die finale 4. Etappe führte schließlich nach Neustadt a. d. Donau.

Der Rekord-Transport erreicht seinen Zielpunkt, wo schon die beiden Schmidbauer-Raupenkrane Tadano CC 8800-1 und CC 2800-1 warten.

Anfang Juni umzusetzen, war eine echte Herausforderung, die wir aber gerne angenommen haben.“, ergänzt Stefan Schmidbauer.

Natürlich war jeder einzelne Abschnitt ein echtes Spektakel für die Zuschauerinnen und Zuschauer. Deshalb wurde jeder Transport mit acht Leuten besetzt, Fahrpersonal, Projektbegleiter sowie Security. Ihre Aufgabe war es unter anderem auch, die zahlreichen Schaulustige zu jeder Zeit davon abzuhalten, den Fahrzeugen und der Schwerlast zu nahe zu kommen und somit die Sicherheit des Transports zu gewährleiten sowie die SPMTs rund um die Uhr zu begleiten und für einen reibungslosen Verlauf zu sorgen.

Am Zielort kam für den Hub der Reaktoren wieder der CC 8800-1 und ein CC 2800-1 als Nachführkran zum Einsatz. Mit einer Tragkraft von 1.600 Tonnen und insgesamt 900 Tonnen Ballast führte er den wahrscheinlich schwersten Einzelhub Deutschlands mit 700 Tonnen bei 26 Metern Ausladung durch.

„Dass wir das alles geschafft und den Hochleistungstransport so reibungslos und schnell erledigt haben, begeistert das ganze Team. Wir sind sehr stolz und hoffen, bald einen noch größeren Rekord aufstellen zu können. Ein großes Dankeschön an alle, die bei diesem außergewöhnlichen Projekt mitgewirkt haben!“, freut sich Stefan Schmidbauer.

Der finale Hub wird vollzogen.