

U17-Transport: „Behind the Scenes“



U17 geht in Haßmersheim an Land.

Bild: Markus Kolb

Es war das Schwertransport-Ereignis in Deutschland in diesem Jahr, das auch medial für viel Aufsehen sorgte: der U17-Transport vom Technikmuseum in Speyer zum endgültigen neuen „Heimathafen“ im Technikmuseum in Sinsheim, der von der Spedition Kübler aus Michelfeld durchgeführt wurde. So spektakulär insbesondere der gut zwei Wochen dauernde Straßentransport von Haßmersheim nach Sinsheim auch war, so dauerte die gesamte Planung im Vorfeld doch bedeutend länger.

Das schriftliche Interview führte Sven Buschmeyer

Die STM-Redaktion führte mit Frieder Saam, Hauptverantwortlicher für diesen Transport bei der Spedition Kübler, ein Interview über die Transportplanung im Vorfeld – also „Hinter den Kulissen“.

STM: Die Spedition Kübler hat die komplette Strecke des U17-Transports von Kiel bis Sinsheim organisiert. Herr Saam, das schwierigste Teilstück bei dem U17-Transport war sicherlich der Landweg von dem Ort, an dem das Boot an Land ging bis nach Sinsheim. Wie lange im Voraus wurde mit der Planung begonnen? Können Sie uns zudem beschreiben, wie die Planung für die finale Streckenauswahl aussah?

Saam: Wir haben 5 Jahre geplant, was zum Teil auch der Corona-Pandemie geschuldet war. Zuerst haben wir am Neckar entlang nach Heilbronn geplant. Es war aber relativ schnell klar, dass Sinsheim vom Westen aus angefahren werden muss. Die möglichen weiteren RoRo-Rampen (RoRo-Rampen = Roll-on-Roll-off-Rampen vom Schiff an Land – Anm. der Redaktion) konnten schnell auf die Rampe in Haßmersheim reduziert werden. Jetzt galt es, die Strecke von Haßmersheim nach Sinsheim zu finden.

STM: Selbstverständlich werden für solch einen außergewöhnlichen Schwertransport auch behördliche Genehmigungen benötigt. Wie viel Aufwand musste betrieben werden, beziehungs-



Frieder Saam in seiner Schwerlastzugmaschine.

Bild: Klaus Soerensen

weise wie schwer war es, diese Genehmigungen bei den zuständigen Behörden einzuholen und wie viele Behörden waren dabei involviert?

Saam: Die Genehmigungen wurden von Nico-

las Grimm koordiniert. Es waren zwei Landkreise betroffen, die Autobahn GmbH und die Bahn. Als die grobe Strecke klar war, wurden alle Behörden besucht und das Vorhaben besprochen. Gemeinsam mit der Polizei wurden die Fahrzeiten und die Auflagen festgelegt. Hier wurde auch geklärt, dass die Begleitung nicht mit BF4 Fahrzeugen, sondern von der Polizei übernommen wird.

STM: Um Schwertransporte auf öffentlichen Straßen zu realisieren, müssen nicht selten bauliche Maßnahmen, wie beispielsweise Demontage von Verkehrsschildern/Ampeln oder auch die Begradigung von Flächen durch Abtragung von Erde, vorgenommen werden. Welche außergewöhnlichen Maßnahmen mussten bei dem U17-Transport getroffen werden?

Saam: Wir mussten allein drei Sattelzüge voll mit Halteverbotsschilder stellen. Es mussten sehr viele Ampeln und Masten der Straßenbeleuchtung demontiert werden. Es waren 400 to Sand im Umlauf, die mehrmals gebraucht wurden, um Böschungen aufzufüllen. 1.000 qm Aluminiumplatten und 500 qm Stahlbleche wurden von der Firma Fischer mit drei Ladekranfahrzeugen an mehreren Stellen immer wieder ausgelegt.

STM: Wie Sie soeben erläutert haben, mussten in Ortschaften/Städten zahlreiche Halteverbotsschilder aufgestellt werden. Stieß dies nicht auf Unverständnis bei den Bewohnern? Oder konnten Sie dieser Verärgerung im Vorfeld entgegenwirken, und wenn ja wie?

Saam: Es gab eigentlich keine Verärgerung. Wir haben bei jeder Gemeinde vorgeschrieben. Die Bevölkerung wurde von den Behörden ausgie-



Härtetest für das Material: hier für die ...

Bild: Markus Kolb



... 30 SCHEUERLE InterCombi Achslinien.

Bild: Klaus Soerensen



Hier reicht der hydraulische Achsausgleich nicht mehr aus.

Bild: Olaf Weltz

big informiert. Wir haben ja oft an der Strecke gearbeitet und hatten Kontakt mit der Bevölkerung, sodass man untereinander ein gutes Verhältnis hatte.

STM: Schwertransporte erfordern von den beteiligten Personen immer volle Konzentration. Der U17-Transport wurde zusätzlich von zahlreichen, begeisterten Zuschauern begleitet. Können Sie beschreiben, wie viel schwerer – geistig und auch körperlich – ein Transport mit solch einer Publikumsresonanz ist?

Saam: So ein außergewöhnlicher Schwertransport, der über 4 Wochen geht, ist für alle anstrengend. Sowohl die Mannschaft vom Museum und der Spedition Kübler als auch die Polizei wurden vor jedem Tageseinsatz von mir genau informiert, sodass eigentlich jeder genau Bescheid wusste und auf eventuelle Probleme reagieren konnte. Die Mannschaften der Polizei haben uns sehr gut unterstützt und hatten während des gesamten Transportes über Polizeilautsprecher auch Kontakt mit der Bevölkerung.



Fanden eher weniger Beachtung, waren aber wichtige Helfer und Wegbereiter: die Fahrzeuge der Firma Fischer, die mit Ladekränen 1.000 qm Aluminium- und 500 qm Stahlplatten verlegten, um insbesondere ein Einsinken der schweren Last zu verhindern.



Bild: Klaus Soerensen



Querung eines Bahnübergangs: Die Oberleitung muss mit Hilfe einer „Railway“-Hubarbeitsbühne noch etwas angehoben werden. Bild: Klaus Soerensen

des Eigentümers neu gestaltet. Die Umrandung mit Sandsteinen und Holz konnte teilweise neu überarbeitet werden.

STM: *Ebenso mussten viele Landwirte davon überzeugt werden, dass ihre Gelände befahren und befestigt werden. Wie haben Sie das hinkommen?*

Saam: Viele persönliche Gespräche und Termine vor Ort schafften ein gutes Verhältnis von mir beziehungsweise dem gesamten Team und der Bevölkerung, sodass alle von dem Vorhaben begeistert waren. Zu vielen Anwohnern besteht auch heute noch Kontakt.

STM: *Sie haben während Ihrer Laufbahn sicherlich schon einige spektakuläre Schwertransporte gemeistert. Welchen Stellenwert hat unter all den Transporten der U17-Transport?*

Saam: Es handelte sich um einen sehr komple-

STM: *Solche Schwertransporte werden im Vorfeld sehr genau geplant. Dennoch kann es zu Schwierigkeiten kommen, die bei der Planung nicht berücksichtigt wurden beziehungsweise nicht berücksichtigt werden konnten. Gab es beim U17-Transport solche Schwierigkeiten oder lief alles wie geplant?*

Saam: Es war von Anfang an klar: es gibt keinen Plan B. Deshalb musste der Plan A umgesetzt werden. Das geht nur mit einer guten Mannschaft, die in der Lage ist, diesen schwierigen Plan A auch umzusetzen.

STM: *Wie die STM-Redaktion erfahren hat, musste ein großer Nutzgarten komplett umgestaltet und die Umrandung, teilweise aus Sandstein, entfernt werden. Spielen die Anwohner da problemlos mit?*

Saam: Gemeinsam mit dem Museum gab es mehrere Ortstermine mit dem Eigentümer. Der Garten wurde vermessen und die Route durch den großen Garten wurde genau geplant. Direkt nach der Befahrung wurde der Garten durch eine Gartenbaufirma nach Wünschen



Die Linkskurve konnte nur gemeistert werden, da zuvor ein Teil eines Nutzgartens beseitigt und mit Platten ausgelegt wurde. Zahlreiche Zuschauer – darunter wahrscheinlich alle Bewohner des Ortes – begleiten den Transport. Bild: Klaus Soerensen

den Schwertransport von Kiel über die Nordsee in Rhein und Neckar. Die mehrmalige Querung von Eisenbahn und Autobahn bestimmten den Zeitplan. Der Schwierigkeitsgrad war durch das hohe Gewicht und die vielen Brücken enorm. Nicht alle Auf- und Abwärtsbewegungen des U-Bootes konnten mit einem Kran durchgeführt werden, sodass von der Mannschaft auch hydraulische Hubsysteme beherrscht werden mussten. Ich hatte gemeinsam mit dem Projektleiter Nicolas Grimm, der sich um die Genehmigungen und auch um die Brückenstatik, Koordination der Behörden mit Polizei und den Materialfluss kümmerte, einen Jahrhundert-Transport geschaffen. Durch diese Komplexität, das hohe Gewicht und die komplizierte Transportstrecke ist der U-Boot-Transport der schwierigste Schwertransport auf der langen Transportliste von der Spedition Kübler.

Herr Saam, vielen Dank für das Interview. Vielen Dank auch an den Verein IGFBK für die tollen Fotos.



Volkstimmung in Bad Rappenau: Zuschauermassen und eine Band begrüßen den U17-Transport. Bild: Klaus Soerensen



Transportimpressionen: U17 ankert beim Wassertransport und wird ins rechte Licht gerückt. Bild: Klaus Soerensen



Auf die Seite gedreht kann die Bücke unterschiff werden. Bild: Klaus Soerensen



Das U-Boot ist zum Greifen nah. Bild: Klaus Soerensen



Keine Seltenheit beim Transport durch die Ortschaften: häufig war zu beiden Seiten nur wenig Platz. Bild: Olaf Weltz

