

Ersteinsatz im Doppelpack



Der Transformator ist komplett von der STB 320 aufgenommen und für den Transport bereit.

Bereits am 31. März 2025 wurde die neue Seitenträgerbrücke STB 320 von TII Scheuerle bei Kübler in Michelbeck vorgestellt. Seitdem erfolgte der Ersteinsatz mit 2 x 12 Achsen im Juni 2025 sowie weitere Transporte mit unterschiedlichen Achszahlen. Allerdings gab es bis zum Frühjahr 2026 keinen einzigen Einsatz in der größtmöglichen Konfiguration mit sämtlichen Verlängerungsträgern auf zwei 18-achsigen Scheuerle L13 Fahrwerken. Dies sollte sich fast ein Jahr nach der Premiere ändern.

Text: Jens Hadel, Bilder: Jens Hadel & Spedition Kübler

Die komplexe Transportkette begann beim Hersteller in Mönchengladbach. Von dort aus transportierte Kübler zwei Transformatoren mittels Tragschnabelwagen auf der Schiene bis in den Krefelder Hafen. Eine direkte Bahnverbindung bis zum Ziel im hohen Norden war aufgrund fehlender geeigneter Strecken nicht möglich. Also erfolgte der Weitertransport per Schiff nach Brunsbüttel an der Elbe. Ziel der Transporte war das 380-kV-Umspannwerk Hardebek in Schleswig-Holstein. Dieser neue Strom-Knotenpunkt an der A7 ist ein zentraler Baustein der Energiewende und übernimmt eine Schlüsselrolle beim Trans-

port von Windenergie aus dem energiereichen Norden in die Verbrauchszentren im Süden.

Anfang März 2026 war es endlich soweit. Einsatzbereit für die Touren mit Ladung montiert, konnte die komplette STB 320 aufgrund des niedrigen Eigengewichtes in zwei Hälften die Leerfahrt vom Firmenhof in Michelfeld zum Einsatzort bewältigen.

Die Ladungsaufnahme

Als die beiden Transformatoren mit einem Einzelgewicht von 282 Tonnen Brunsbüttel erreichten, wurden sie mit einem Schwimm-

kran an der Kaimauer im Hafen abgesetzt. Bis zur Ladungsaufnahme lagerten die Spannungswandler auf dicken Holzbohlen.

Am 5. März begann das Team von Kübler damit, den ersten Trafo in die Aufnahmen der STB 320 einzuhängen. Die Seitenträger, die hier erstmals in voller Länge zum Einsatz kamen, konnten dank hydraulischer Montagehilfsträger die Augen für die Verbolzungen zügig und präzise zueinander ausgerichtet werden. Nachdem der Trafo in die Höhe gestemmt war, wurden die Holzbohlen herausgezogen. Im direkten Anschluss setzte der Koloss ein Stück zurück, um sich im weiten Bogen von der Kaimauer zu entfernen.



Die Trafo-Überführung vom Hersteller in Mönchengladbach zum Krefelder Hafen erfolgt mehrfach im Jahr. Auch bei diesem Transport war es die erste Etappe.



Die erste Seite des auf Holzbohlen abgesetzten Transformators wird von der Kubler-Seitenträgerbrücke STB 320 aufgenommen.



Die STB 320 vor dem Start auf dem Firmenhof bei Kubler.



Bei der Aufnahme werden die Aufnahmepunkte am Transformator und an der STB 320 miteinander verbolzt.



Die Seitenträger können hydraulisch an die Breite des zu transportierenden Trafos angepasst werden, sodass ...



... die Augen für die Verbolzungen zügig und präzise zueinander ausgerichtet werden konnten.

Über das Wochenende parkte das lange Gespann mit einem MAN TGX 41.680 an der Front und einem MAN TGX 41.640 als Schubfahrzeug zwischen den Schüttgutbergen auf dem Hafengelände. Zeit genug für die üblichen finalen Arbeiten und Kontrollen vor der Reise über öffentliche Straßen.

Die Reiseplanung

Dank der Leichtbauweise der STB 320 konnten Achslasten unter 13 Tonnen realisiert werden. Durch die 144 ladungstragenden Räder war es möglich, auf zusätzliche Brückenverstärkungen und -überbauten zu verzichten. Ein entscheidender Vorteil, der den logistischen Aufwand erheblich reduzierte und wertvolle Zeit und Kosten einsparte.

Die Strecke vom Startpunkt zum Umspannwerk quert eine mehrspurige Bahnstrecke, auf der während der Überfahrt die Oberleitungen spannungsfrei geschaltet werden mussten. Die entsprechenden Genehmigungen müssen viele Wochen im Voraus beantragt werden. Sollten Probleme irgendwelcher Art die Schwertransporte nicht im vereinbarten Zeitfenster über die Gleise rollen lassen, würden Verzögerungen entstehen, deren Folgen kaum abschätzbar wären.

Die geplante rund 70 Kilometer lange Reise wäre, keine Probleme vorausgesetzt, sogar in einer Nacht machbar gewesen. Schon die erlaubte Startzeit von 20 Uhr spendierte dem Team zwei zusätzliche Stunden. Trotzdem setzten die Planer von Kübler auf eine zweiteilige Routenplanung, um genug Zeit für alle Eventualitäten vorzuhalten.

Der Transport

Am folgenden Montagabend rollte das Gespann schon gegen 19 Uhr aus dem Hafen



Eines der beiden 18-achsigen Scheuerle-Fahrwerke beim Wendemanöver im Hafen.



An der scharfen Abbiegung im Ortskern von Itzehoe änderte sich die Fahrtrichtung des Trafos.



Da die Straßen ausreichend breit sind, stellte die Abbiegung kein Problem dar.



Die Mitte des Kreisverkehrs war halbseitig mit Stahlplatten überbaut, sodass das 529 Tonnen schwere Gespann den Kreisverkehr gerade überfahren konnte.

und wartete auf dem Vorplatz auf die Abnahme und Starterlaubnis durch die Polizei. Punkt 20 Uhr setzte sich der 90 m lange Transport in Bewegung. Im ersten Streckenabschnitt durch die lokalen Industrieansiedlungen über die B431 zur B5 gab es keine besonderen Engstellen. Lediglich eine scharfe Abzweigung erforderte erhöhte Aufmerksamkeit vom Team.

Auf dem Weg nach Itzehoe gab es auf der B5 einige niedrige Brücken, die durch die hydraulische Verstellung der Bodenfreiheit gemeistert wurden. Direkt vor der Stadt gab es Autobahnzu- und -abfahrten mit überhöhten Mittelinseln in Kreisverkehren, wo die Bodenfreiheit entsprechend vergrößert werden musste. Mittig dazwischen erforderten die Brücken unter der Autobahn A23 hindurch gute Augen und Schleichfahrt mit geringem Bodenabstand. Der erste Kreisel im Ort war halbseitig mit Stahlplatten überbaut, als das 529 Tonnen schwere Gespann Richtung Zentrum von Itzehoe rollte. An einer Tankstelle führte die geplante Route dann scharf links auf die B206.

Da ein direktes Abbiegen nicht möglich war, zog das Gespann zuerst komplett geradeaus über die Kreuzung. Hier wurden die Zugmaschinen von den 18-Achsern getrennt und durchgetauscht. Dieser Schritt war notwendig, weil noch nicht alle Zugmaschinen des Kübler-Fuhrparks mit den neuesten Anschlüssen für die Licht- und Steuerungstechnik ausgestattet sind. Somit blieb die 680 PS-Zugmaschine auch



Für die Überquerung des zweigleisigen Bahnübergangs in Brokdorf hatte die Deutsche Bundesbahn ein enges Zeitfenster vorgegeben.

weiterhin die Zugmaschine und zog die Seitenträgerbrücke wieder auf die Kreuzung. Diesmal allerdings im weiten Rechtsschwenk. Hinter Kellinghusen war das Tagesziel erreicht. Bis zur Weiterfahrt am kommenden Abend parkte das Gespann auf einem langen Parkplatz direkt an der Luisenburger Straße.

Die verbliebene Strecke führte am zweiten Tag über Rade weiter über Fitzbek und Willenscharen Richtung Osten. Auf dem Weg zum Ziel wurde in Brokstedt ein Zwischenstopp eingelegt. Vor den querenden Bahngleisen musste auf die Stromabschaltung und Freigabe der Deutschen Bahn gewartet werden. Nachdem die Hochspannungsleitungen stromlos geschaltet und geerdet wurden, konnte der Schwertransport die Schienen überqueren. Es folgte noch eine Kreuzung, an der links abgebogen wurde. Die letzten Kilometer bis zum Umspannwerk stellten das routinierte Team von Kübler vor keine besonderen Aufgaben.

Wiederholung

Der zweite Transformator-Transport wurde eine Woche später mit identischem Ablauf durchgeführt. Die Fotos dieses Berichts zeigen Impressionen beider Schwertransporte.

Zusatzinfos

Einen ausführlichen Bericht über die erstmalige Präsentation der Seitenträgerbrücke STB 320 am 28.03.2025 bei der Spedition Kübler in Mannheim im Zuge eines „Workshop Trafotransporte“ ist in der Ausgabe 123 des SCHWERTRANSPORTMAGAZINS ab Seite 26 zu finden. Und in der Ausgabe 124 ab Seite 22 berichtete das SCHWERTRANSPORTMAGAZIN über den Premiereneinsatz.