Mit 260 t durch die Schweizer Berglandschaft

Trotz einer Gesamtzuglänge von über 32 Metern (mit Stoßfahrzeug: 45,5 m) war der Transport recht wendig.

Für den Transport eines 160 t schweren Druckgetriebes einer Tunnelbohrmaschine setzte das Schweizer Unternehmen Feldmann Pneukran und Transporte AG mit Sitz 20 Achslinien des Goldhofer-Schwerlastmodulsystem THP/ET ein.

Eingesetzt wird die Tunnelbohrmaschine bei Bauarbeiten an der Schweizer Autobahn A16, der sogenannten „Transjurane". Die Transportroute des 160 t schweren Druckgetriebes führte quer durch den Schweizer Kanton Jura und hatte es wirklich in sich: Der 4,3 m hohe Koloss mit einem Durchmesser von 6,3 m musste auf den bis zu 20 Goldhofer-Achsen teils millimetergenau über die engen Schweizer Kantonstraßen und über mehrere Autobahn-Brücken bugsiert werden.

„Wir von Goldhofer sind ja schon so einiges gewohnt, doch das war wieder einmal eine ganz besondere Leistung", sagt Markus Heinle zufrieden, der bei Goldhofer für die Koordination des sogenannten „Feldmann-Transports" zuständig war. „Wir können uns auf Goldhofer immer absolut verlassen. So macht es Spaß, neue Herausforderungen zu meistern", sagt Marcel Guilbert, Bereichsleiter Transport und verantwortlicher Projektleiter bei der Feldmann Pneukran und Transporte AG.

Von Courtedoux (Kanton Jura) bis nach Balsthal im Kanton Solothurn sind es gerade einmal 68 km quer durch eine atemberaubend schöne Berglandschaft, die mit dem Pkw in einer guten Stunde locker und bequem zu schaffen sind. Wer diese Strecke jedoch mit bis zu 20 Achsen, einer Gesamtlänge von bis zu 45,5 m und einem Gesamtgewicht von rund 260 t bewältigen muss, hat kaum einen Blick übrig für die Natur-Schönheiten des Kettenjura und muss sich zu 100 % darauf konzentrieren, dass diese Mammut-Aufgabe ohne Verzögerungen und ohne Schaden für Mensch und Umwelt geschafft werden kann.

Es war sogar möglich, den Schwertransport nicht wie sonst üblich ausschließlich nachts durch den Schweizer Kanton zu führen, sondern auch tagsüber.

Eine große Hürde stellte sich dem „Feldmann-Transport" gleich zu Beginn, wenige Kilometer nach dem Start in Bure: Zwei Autobahnbrücken der A16 von Porrenturuy bis Delémont galt es zu überwinden, und die Schweizer Behörden ordneten angesichts des hohen Gewichts an, diese Teilstücke mit 20 Achsen zu überfahren.

Daher musste der 16-Achser noch einmal um vier zusätzliche Achsen erweitert werden, um die

Der Transport muss eine Brücke unterfahren. Hier ist Präzisionsarbeit gefordert.

Zufriedene Gesichter während des Transportes.

Achslast zu verringern. Mit dem modularen Schwerlastsystem THP/ET von Goldhofer war das allerdings „eine unserer leichteren Übungen“, wie Markus Heinle augenzwinkernd sagt.

Meter für Meter ging es für den 260 t-Riesen aus Stahl dann in Richtung seines Bestimmungsortes, über enge Passstraßen und teilweise auch über die noch nicht für den Verkehr frei gegebene Autobahn.

Als Schlüssel des erfolgreichen Transports erwies sich neben den Schwerlastachsen des THP/ET-Systems von Goldhofer einmal mehr das innovative „Easy Load System“ des Herstellers. Dieser Software war es zu verdanken, dass die Ladung immer punktgenau so verteilt werden konnte, dass der tonnenschwere Transport gefahrlos, vorschriftsmäßig und sicher über die Straßen rollte.

„Auch bei den Autobahnfahrten konnte der Spurplan für die Achserweiterung belassen werden, sodass wir die Ladung für den Umbau nicht mehr anheben mussten“, kommentiert Projektleiter Marcel Guilbert erleichtert.

Auf den engen Kantonsstraßen ging es durch das idyllische Laufental.

Wo nötig, wurde die Ladung mithilfe des hydraulischen Achsausgleichs der Pendelachsen von bis zu 300 mm angehoben.

Aufgrund der hohen Flexibilität und Zuverlässigkeit des Goldhofer-Transportsystems war es sogar möglich, den Schwertransport nicht wie sonst üblich ausschließlich nachts durch den Schweizer Kanton zu führen, sondern auch tagsüber: „Das verringerte die Projektzeit und dadurch natürlich auch die Kosten erheblich“, freute sich Guilbert.

Jetzt zahlte sich auch die minutiöse Vorarbeit der Feldmann-Verantwortlichen aus: Die zuständige Montagegruppe hatte sich mehrere Wochen lang auf diesen „Tag X“ vorbereitet und ganze Arbeit geleistet: Alle störenden Elemente wie Markierungspfosten, Straßenschilder bis hin zu ganzen Ampelanlagen waren rechtzeitig entfernt oder kurzfristig abgebaut worden, so dass alle Voraussetzungen für einen „reibungslosen Ablauf“ gegeben waren.

Auf den engen Kantonsstraßen ging es durch das idyllische Laufental, vorbei an Muttenz, Pratteln, Hauenstein bis zum Zielort Balsthal. An besonders engen Passagen war es notwendig, via Funkfernsteuerung in die Achssteuerung der Module manuell einzugreifen und den Transport so problemlos um engste Radien zu bringen.

Die Zusammenarbeit mit den lokalen Behörden war aus Sicht der Transportspezialisten vorbildlich und konstruktiv. „Auch das war ein wesentlicher Mosaikstein für das Gelingen des Projekts“, macht Marcel Guilbert deutlich. Zwar hatte es einiger Überzeugungsarbeit bedurft, doch am Ende gaben die Behörden in der Region Basel sogar grünes Licht für die Befahrung von Straßen, die eigentlich gar nicht für Transporte mit einer so hohen Tonnage zugelassen war. Hier gab es einige Abschnitte, die mit Verkehrsinseln und Kreisverkehren bespickt und daher besonders schwer zu bewältigen waren.

Für die Feldmann Pneukran und Transporte AG war der 260 t-Transport unter erschwerten Bedingungen eine Premiere der besonderen Art, denn noch nie zuvor hatte das Unternehmen eine Nutzlast von 160 t transportiert.

„Wir haben einmal mehr gezeigt, dass wir der verlässliche Partner für unsere Kunden sind. Am Feldmann-Transport wird erneut deutlich, dass sich unsere Kunden nicht nur auf die innovativste und beste Technologie am Markt verlassen können, sondern auch auf unsere Kompetenz und unser Know-how im Projektmanagement. Auf diesen Mehrwert kommt es bei kniffligen Herausforderungen an“, sagt Stefan Fuchs, Vorstandsvorsitzender der Goldhofer Aktiengesellschaft.

STM

Geschafft! Der Schwertransport fährt auf die Baustelle.