# Blickpunkt Schweiz: Was ist mit den Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte?

**Seit 1973 gibt es in der Schweiz sogenannte Versorgungsrouten, die gewissen Spezifikationen entsprechen müssen. Klassiert sind sie in zwei Typen, wovon Typ I die größten Lichtmaße und die schwersten Gewichte zulässt. Ausgelegt wurden diese Versorgungsrouten ursprünglich auf den Transport von Transformatoren für die Landesversorgung.** *Von Erich Urweider*

Heute spricht man von Versorgungsrouten, wenn sie der Landesversorgung mit schweren Baumaschinen und allem, was die Industrie der Schweiz benötigt, dienen. Dazu kommen die Exportrouten, die dazu dienen, Projektgüter in die Schweiz importieren beziehungsweise aus der Schweiz exportieren zu können.

Die Klassierung in diese zwei grundsätzlichen Typen hat sich seit 1973 im Prinzip nicht verändert. So gilt für den Kanton Zürich:

- Typ I: 7,5 m Durchfahrtsbreite, 5,2 m Durchfahrtshöhe, Gesamtgewicht 480 t und Achslasten von 30 t
- Typ II: 6,5 m Durchfahrtsbreite, 4,8 m Durchfahrtshöhe, Gesamtgewicht 240 t und Achslasten von 20 t

*Auch der Straßenbau hat vor den Versorgungsrouten nicht haltgemacht.*

Allerdings ist zu beachten, dass die Abmessungen für die Versorgungs- beziehungsweise Exportrouten je nach Kanton unterschiedlich sein können. Der Kanton Aargau kennt beispielsweise vier verschiedene Routentypen:

- Typ I: 6,5 m Durchfahrtsbreite, 5,2 m Durchfahrtshöhe, Gesamtgewicht 480 t und Achslasten von 30 t
- Typ I reduziert: 6,5 m Durchfahrtsbreite, 5,2 m Durchfahrtshöhe, Gesamtgewicht 320 t und Achslasten von 20 t
- Typ II: 5,0 m Durchfahrtsbreite, 4,8 m Durchfahrtshöhe, Gesamtgewicht 240 t und Achslasten von 20 t
- Typ III: 4,5 m Durchfahrtsbreite, 4,8 m Durchfahrtshöhe, Gesamtgewicht 90 t und Achslasten gemäß Straßenverkehrsgesetz.

In letzter Zeit wurden teilweise Anpassungen vorgenommen und auch der Straßenbau hat vor den Versorgungsrouten nicht haltgemacht. Das bedeutet: viele Kreisverkehre sind dazugekommen, die zum Teil mit Kunstwerken verziert oder bepflanzt sind.

Eigentlich müssten bei allen Veränderungen die oben genannten Lichtmaße eingehalten werden, und für lange Lasten müsste mindestens eine «überstreichbare Fläche» vorgesehen werden. Das Gegenteil ist aber der Fall: der Aufwand für die Demontage von Verkehrsleiteinrichtungen bei der Durchführung von Ausnahmetransporten steigt ständig.

Dies zeigte sich kürzlich auch bei einem Transport von Winterthur in den Auhafen. Hier waren nicht nur zahlreiche Demontagearbeiten nötig, sondern aufgrund abgelasteter Strecken, musste der Transport auch einen nicht unerheblichen Umweg in Kauf nehmen. Transportiert wurde ein Kolbenkompressor für die Kunststoffindustrie, die

*Zum Abbiegen muss über die Verkehrsinsel gefahren werden. Bereits hier wurden erste Verkehrsleiteinrichtungen demontiert.*

*Glücklicherweise ist die Ladung auf einer gewissen Höhe, was den Transport etwas einfacher macht.*

Transportabmessungen betrugen 6,1 m Breite bei einer Gesamtzuglänge von 56,5 m. Die Höhe stellte bei diesem Transport kein Problem dar. Vorteilhaft war ebenfalls, dass der Kompressor nicht im Tiefbett, sondern auf den Achsmodulen gelagert transportiert werden konnte. Hierdurch konnte die Überbreite Last höher transportiert werden und ermöglichte so das Überstreichen zahlreicher Hindernisse und so mancher „Kreiselkunst“.

Trotzdem waren rund 140 Objekte vom Voraustrupp zu demontieren und nachher vom Aufbauteam wiederaufzubauen.

Die Strecke Winterthur Auhafen wäre eigentlich ein Paradebeispiel, um über Dielsdorf, Döttingen, Leibstadt und dann am Rhein entlang bis zum Auhafen zu fahren. Allerdings wurde bei Glattfelden abgelastet, sodass ein Umweg via Zürcher Oberland notwendig wurde. Somit musste von Winterthur über Thurbenthal, Saland, Regensdorf gefahren werden und auch die Stadt Zürich galt es zu durchqueren. Dies ist zwar alles machbar und sogar in einer Nacht möglich, trotzdem sind es natürlich Umwege, die die Arbeit der Schwertransportunternehmen erschweren.

Schließlich gehört die erstgenannte Strecke via Dielsdorf zu den Typ I-Routen, die eigentlich von diesem Transport problemlos hätte befahren werden sollen.

*In Volketswil galt es wieder, einen Kreisverkehr zu durchfahren. Ein letzter Blick in den Spiegel und weiter geht es.*

*Mitten durch die Stadt Zürich geht es in der Folge und dabei wird es mitunter eng.*

*Mit ein wenig einseitigem Lastausgleich wird das Hindernis durchfahren.*

*Zwischen Ladung und Fußgängerampel ist nicht viel Platz, aber es passt.*

Die Probleme der Versorgungsrouten liegen allerdings auch darin, dass die Koordination von Baumaßnahmen und Änderungen an diesen Versorgungsrouten der nationalen Bauplanungskonferenz obliegt. Diese muss allerdings zahlreiche Amtsstellen berücksichtigen, die ihrerseits aber auch andere Aufgabenfelder zu bearbeiten haben.

*Nach der Sanierung statt 5,20 m nur noch 4,85 m Durchfahrtshöhe ...*

Zudem müssen bei der Koordination viele verschiedene Stellen unter einen Hut gebracht werden, wie zum Beispiel Eigentümer von Bahnübergängen oder Brückenbauwerken wie die SBB oder Gemeinden, Kantone und der Bund.

So gibt es immer wieder Überraschungen, zum Beispiel war plötzlich die lichte Höhe bei der Bahnunterführung von Wildegg nach Rupperswil zu niedrig. Man hatte damals die Straße saniert und vergessen, dass hier ein Lichtmaß von 5,20 m einzuhalten wäre. Der Teerbelag war dann schlußendlich zu hoch. Ein anderes Beispiel ist der Tunnel bei Ennetbaden, der ebenfalls auf einer Typ I- Route liegt und nach der Sanierung statt 5,20 m nur noch 4,85 m Durchfahrtshö-

Der ganze verfügbare Platz wird ausgenutzt, um die Ladung um die Kurve zu bringen. Währenddessen sichert die Stadtpolizei Zürich mit Motorrädern den Transport ab.

Um Abbiegen zu können, mussten die beiden Schubmaschinen abgekoppelt werden.

he bietet. Das bedeutet, wie im aktuellen Fall, Umwege in Kauf nehmen und viel Zeit in die Ausarbeitung einer fahrbaren Strecke investieren.

Doch die Versorgungsrouten sind eminent wichtig für die Schwerindustrie der Schweiz. Lassen sich deren Produkte nämlich nicht mehr effizient an ihren Bestimmungsort bringen, was oft an das schiffbare Wasser bedeutet, so schwächt das den Industriestandort Schweiz. Die Industrie wird sich so nämlich über kurz oder lang die Standortfrage stellen und eventuell ausweichen.

*STM*

Nun werden die Schubmaschinen wieder angekoppelt.

*Da nicht direkt in diese Straße abgebogen werden kann, wird erstmal in die falsche Richtung gefahren. Anschliessend wird auf dieser Kreuzung gewendet, der U-Turn ist mit dem langen und breiten Gespann nicht in einem Zug möglich.*

*Nicht überall in Zürich ist es sehr breit, so muss hier die ganze Straßenbreite genutzt werden.*

*Wettingen: hier ist wieder ein Kreisverkehr zu durchfahren, dieser bereitet allerdings keine großen Probleme*

**ACTIVA AUTOMOBIL-SERVICE GMBH**

Zur Heide 9
46325 Borken

Herr Laszlo Kocsis

Mobil: 0 151 / 12 14 62 84
Tel.: 0 28 61 / 666 42
Fax: 0 28 61 / 60 41 17
Mail: info@activa-automobilservice.de

**www.activa-automobilservice.de**

Öffnungszeiten: Mo. - Fr.
08:00 - 12:30 Uhr
13:15 - 16:00 Uhr

**FASEROPTIK HENNING GMBH**

Neumarkter Straße 29
90584 Allersberg

Herr Sven Henning

Tel.: 0 91 76 85-0
Fax: 0 91 76 58-70
Mail: kontakt@faseroptik-henning.de

**www.faseroptik-henning.de**

Öffnungszeiten: Mo. - Fr.
08:00 - 16:30 Uhr