



## Dreimal gleich?

**Mitte Februar 2016 reichte der Wasserstand der Donau endlich, um mehrere schwere Pressenteile im Staubinger Donauhafen am RoRo-Kai zu entladen. Den Transport der bis zu 244 t schweren Bauteile hatte sich das Luxemburger Unternehmen Transpalux gesichert, zu dem die Speditionen P. Adams und Heinrich aus Dresden gehören. Ziel der Transporte war das neue Werk des Automobilzulieferers WMU Bavaria in Niederaichbach an der A92.**

*Text und Bilder: Jens Hadel*

Besonderes Augenmerk fiel auf drei besonders unhandliche Holzkisten, deren Inhalte entsprechend schwer waren. Weitere Ladungen mit Einzelgewichten zwischen 5 und 60 t ergänzten die Mission. In der Planungsphase waren insgesamt vier Tage für die vielen Überfahrten und die entsprechenden Lade- und Entladearbeiten angesetzt worden.

Doch schon der erste Tag hat es in sich. Am Vormittag beginnen die Vorbereitungen im Donauhafen Straubing mit Aufbau der Rampe am Ponton, damit mittels Selbstfahrer die auf Elefantfüßen abgestellten Holzkisten an Land verbracht und zwischengelagert werden können. Allein diese Aufgabe nimmt etliche Stunden in Anspruch,

auch dadurch begründet, dass die Kisten nicht „in einem Rutsch“ herunterrollen können. Um die Statik des Pontons nicht zu überfordern, müssen diese stückweise Richtung Rampe bewegt werden, während die Wasserstände in den Ballasttanks entsprechend variieren und alles in der Waage halten.

Schon um 20:30 Uhr soll noch am ersten Tag die erste große

Kiste mit einem Gewicht von 135 t auf einem Anhänger mit 16 Achslinien starten. Ein MAN TGX 41.680 als Zugerät und ein identisches Schubfahrzeug werden damit kein Problem haben. Kaum aus dem Hafen heraus, müssen die Vierachser umdrehen und den Anhänger entgegen der anfänglichen Fahrtrichtung ziehen. Die Polizei sperrt die



Noch bevor der Ponton komplett entladen war, steht das erste Gespann für den Transport in der Nacht bereit.



In Antwerpen wurde alles auf diesen Ponton geladen und zum Straubinger Hafen gebracht.



*Kaum aus dem Hafen heraus, müssen die Vierachser umdrehen und den Anhänger entgegen der anfänglichen Fahrtrichtung ziehen.*

Straßen für den Gegenverkehr, damit die Reise über Land- und Bundesstraßen, durch Ortschaften und Kreisverkehre nicht wegen der Überbreite vorzeitig aufgehoben wird. Erst nach Mitternacht rollt das Gespann über die Autobahn A92 dem Ziel in Niederaichbach entgegen. Da

die normale Ausfahrt zu eng ist, wurde eine künstliche Baustelle eingerichtet.

Mittels einer kompletten Autobahnsperrung kann der Transport durch die entfernte Mittelleitplanke direkt auf die Auffahrt der Gegenrichtung fahren und hier die Autobahn verlassen.



Mit dem Selbstfahrer müssen alle Pressenteile an Land verbracht werden





Nach diesem weiten U-Turn geht es rechts weiter zum letzten Kreisverkehr, der schon an der ersten Ausfahrt wieder verlassen werden kann. Von hier aus heißt es nur noch geradeaus fahren und den Hof von WMU Bavaria suchen. Einzig dieser Transport

kann direkt vom Anhänger aus vor den Produktionshallen entladen werden. Die beiden folgenden Haupttransporte werden auf längeren Anhängern angeliefert, da sie die Abzweigung nicht meistern können. Doch bis dahin ist noch Einiges zu tun.

Nach dem Entladen macht sich das Team noch in der Nacht auf die Heimreise an die Donau. Nach einer kurzen Nachtruhe wird der Anhänger um drei weitere Achslinien aufgestockt. Bei strahlendem Sonnenschein kann die nächste Kiste aufgenommen

und auf dem Anhänger verzurrert werden.

Diesmal verlangt die Polizei eine Verwiegung aller Achsen, die alle Beteiligten bis in die Abendstunden beschäftigt. Für alle, die dieses Unterfangen noch nie erlebt haben, hier eine kur-



*Nur die erste Kiste konnte direkt auf dem Firmenhof entladen werden.*



Das längste Gespann am Donnerstag Abend wird wieder vom MAN-Doppel bewegt.



Die beiden folgenden Transporte sind zu lang und können nicht bei WMU Bavaria einbiegen.



Transport Nr. 2: Die Autobahn ist gemeistert, nur noch wenige Meter bis zum Ziel.



ze Beschreibung: Jede Achslinie wird einmal in Fahrtrichtung auf die Waage gefahren, danach wird die Waage freigestellt und nach Nullmeldung rollt der Transport zurück und das eben verwogene Achspaar (links/rechts) wird nun nochmals gewogen. Die vier

Gewichte werden notiert und es folgt die nächste Achslinie. Damit der Achsausgleich korrekt funktioniert, liegen vor und hinter der Waage Matten, die Höhenunterschiede ausgleichen. Am Ende des Vorgangs stehen also zweimal 54 Werte (Vierachser-19achs-

Anhänger-Vierachser und dies jeweils für die linke und die rechte Seite), die dann zu zwei Summen (vorwärts/rückwärts) aufaddiert werden und möglichst den Angaben in der Genehmigung entsprechen sollten.

Abgesehen vom Gesamtgewicht werden die einzelnen Achslasten ebenfalls auf Überlast kontrolliert. Für den Gutachter vom TÜV gibt es hier keine Gründe zur Beanstandung. Allerdings bemerkt das Team der Spedition P. Adams ein Problem bei den

Kreisverkehre erfordern stets erhöhte Aufmerksamkeit aller Beteiligten.



Die Auffahrt zur Autobahn A92 ist erreicht.





Beim Verlassen der A92.



Hohe Bordsteine fordern die Fahrwerke immer besonders.

letzten Vorbereitungen. Während der langen Prozedur hat ein Lüfter des MAN TGX 41.680 den Dienst eingestellt. Um kein Risiko einzugehen, wurde der Plan

geändert und der Mercedes Actros 4165 SLT mit V8-Motor vor den Anhänger gespannt. Für die Fans von Schwertransporten eine tolle Lösung, denn so unterschei-

*An einigen Autobahnbrücken muss die Geschwindigkeit stark reduziert werden, da nur wenige Zentimeter Luft zwischen Überführung und Ladung sind.*

den sich die Transporte auch optisch viel mehr.

Der Actros zieht die zweite Kiste mit 168 t auf 19 Achslinien über den ersten Streckenabschnitt. Dann wird wieder die Fahrtrichtung gewechselt und der MAN TGX 41.680 übernimmt

die Führungsarbeit für die weitere Fahrt. Einige Kilometer später wird wieder zurückgetauscht und der Actros führt das Gespann bis Niederaichbach ins Ziel.

An einigen Autobahnbrücken muss die Geschwindigkeit stark reduziert werden, da nur we-



Langsam fahren: Zwischen Autobahnbrücke und Ladung ist nur wenig Platz.



An kritischen Stellen verlässt sich der Fahrer auf die vielen Augen an den Funkgeräten.



Manchmal kommt es auf jeden Zentimeter an.



Der 24-Achsiger zwischen den beiden 680PS-Maschinen beim letzten Zieleinlauf in Niederaichbach.



nige Zentimeter Luft zwischen Überführung und Ladung sind. Das eingespielte Team meistert die Aufgaben ohne Probleme, während die Kollegen schon die Entladung vorbereiten. Um die Kiste auf den Hof von WMU Bavaria zu bringen, wurde der Selbstfahrer schon tagsüber vom Zwischenlager an den Zielort gebracht. Am Donnerstagmorgen erreicht der zweite Transport gegen 3 Uhr in der Früh das Industriegebiet. Noch in der Nacht wird die große Holzbox auf Elefantfüßen abgestellt und mit dem Selbstfahrer an die Fertigungshalle gefahren.

Nach dem Transport ist vor dem Transport. So auch diesmal – bevor es in die Kojen geht, muss die Reise zurück in den Donauhafen Straubing angetreten werden. Es ist einfach besser, überlange Fahrzeuge nachts zu bewegen, als im Berufsverkehr.

Donnerstagvormittag laufen die letzten Vorbereitungen für das schwerste Ladegut. 244 t schwer, 9.960 mm lang, 5.020 mm breit und 3.300 mm hoch – 24 Achslinien sind hierfür notwendig. Dazu kommen wieder je eine

Zug- und eine Schubmaschine mit vier Achsen. Der MAN TGX 41.680 hat seinen Zwischenstopp im Service hinter sich gebracht und kühlt nun wieder wie gewohnt alle wichtigen Aggregate.

Somit wird der letzte Großkolli wieder von einem MAN-Duo bewegt, der trotz gewachsener Länge ohne Probleme das Ziel erreicht. Allerdings gab es am Zielort eine Änderung: Das Gespann wurde einfach am Ende der Straße abgestellt und alle beteiligten Kollegen in die verdiente Nachtruhe geschickt. Am Freitagmorgen hatte der Transportleiter die Mannschaft zum gemeinsamen Frühstück in den nahegelegenen Autohof geladen. Erst nach der gemeinsamen Stär-

kung wurde das letzte Pressenteil abgeladen und zum Empfänger gebracht.

Ein Detail sei an dieser Stelle noch nachgeliefert: Immer wenn die großen Transporte die Autobahn-Ausfahrt in Niederaichbach erreichten, starteten

die kleineren Ladungen im Straubinger Hafen. Da die Route dieser Güter kürzer war, benötigten diese weniger Zeit und kamen meist nur eine gute Stunde nach dem Haupttransport des Tages am Ziel an.

STM

## Ladungsdetails

**3x Schwerkolli, von 244 t, 168 t, 135 t, die anderen Teile bewegen sich in der Gewichtsklasse von 5 bis 60 t.**

**Das schwerste Kopfstück wiegt 244 t, ist 9.960 mm lang, 5.020 mm breit, 3.300 mm hoch, wird mit 24 Achslinien-Anhängerzug gefahren inkl. Schubfahrzeug.**

**Die anderen Teile werden mit 16-Achser und 19 Achser Hängerzug gefahren. Die etwas kleineren Teile werden mit 8, 6-Achser Semi gefahren.**

**Die Umladung der Pressenteile erfolgte in Antwerpen vom Hochseeschiff auf das Ponton.**