

Rund 13.000 Ladungs- kilometer gespart



Verladung auf dem Sennebogen-Werksgelände. Die Einzelteile des Raupenkran 7700G werden selbstverständlich von Sennebogen-Kranen auf die Transporteinheiten verladen.

Schon vor dem 9 Euro Ticket reiste ein kompletter Raupenkran im Mai 2022 per Bahn vom Werk zum ersten Einsatzort.

Text: Jens Hadel, Fotos: Christian Drewa Heavy Lifting Support

Als Schwerlastunternehmer Christian Drewa den Auftrag erhielt einen fabrikneuen Sennebogen 7700G vom Produktionsort in Straubing direkt zur ersten Baustelle zu transportieren, stellte sich die übliche Frage nach der besten Route. Jeder kennt die vielen Baustellen auf Deutschlands Autobahnen und Brücken mit Gewichtsbeschränkungen, die fast immer die kürzeste und einfachste Reise verhindern. So entstand die Idee mit der doppelten Streckenplanung. Allerdings nicht, wie es inzwischen vielfach gelebte Praxis ist, um die Straßengenehmigungen bei unterschiedlichen Behörden in der Hoffnung einzureichen, dass ein Antrag möglichst rechtzeitig und mit wenigen Auflagen bewilligt wird.

Ein Raupenkran reist auf Schienen

Christian Drewa holte erfahrene Spezialisten von Kübler ins Boot, die mit viel Erfahrung und Fachwissen die Idee unterstützten, den kompletten Kran auf die Schiene zu bringen. Es ist nicht mit der Beschaffung der passenden rollenden Einheiten getan, denn im Bahnverkehr gelten andere Regeln. Allein die aktuellen Richtlinien für die Verladung und Sicherung von Ladegütern auf Fahrzeugen im Schienengüterverkehr umfassen 262 Seiten (Stand: 1.4.2022) und natürlich sind viele weitere Vorschriften zu beachten. Doch die Kooperation hat sich gelohnt,

denn am Ende der Arbeiten gab es abgenommene Planungen für Waggons, Beladung und Trasse.

Am 13. Mai standen je zwei Tieflade-, Niederbord- und Doppeltaschen-Gelenkwagen sowie ein 130-Tonnen-Autokran auf dem Freiladegleis in Straubing bereit. Im Pendelverkehr holten zwei vierachsige MAN TGX 41.640 die Einzelteile aus dem Sennebogen Maschinenfabrik Werk 2. Für die 18 einfachen Fahrten mussten nur jeweils rund 10 Straßenkilometer zurückgelegt werden. Entsprechend dem Ladeplan wurden Raupenlaufwerke, Gewichte, Auslegerteile und Zubehör mit dem Kran auf fünf Waggons verteilt. Bei der Ladungssicherung waren die Spanngurte mit zusätzlichen Schutzschläuchen zu versehen, da die mechanischen



Lediglich 10 km wurden von dem Werksgelände zurückgelegt.

Belastungen während der Schienenfahrt wesentlich größer sind als auf der Straße. Besonders die Vibrationen lassen Kanten wie Klängen wirken und schneiden während der Fahrt selbst stabilste Sicherungsmittel.

Vom Lkw auf den Waggon: Verladung der besonderen Art

Eine besondere Herausforderung war die Übernahme der Grundmaschine vom Truck auf den Tiefladewagen. Da das Ladungsgewicht von rund 55 Tonnen zu viel für den vorhandenen Autokran war, wurde der Auflieger samt Kran genauestens mittig in Fahrtrichtung über den Schienen ausgerichtet. Nun wurde die Sennebogen-Technik genutzt und mittels der hydraulischen Abstützung und Hartholzklötzen vom Auflieger bewegt. Als der Sennebogen 7700G auf den Klötzen stand, war das Ziel noch nicht erreicht. Durch Drehen des Oberwagens wurde eine Hydraulikstütze entlastet, eingefahren und mit weiteren Hartholzklötze unterfüttert. Nachdem alle vier Abstützungen erhöht waren, konnten alle vier Stützzylinder ausgefahren werden und so die Grundmaschine weiter aufsteigen. Sinn der Arbeiten war es, den Kran hoch genug zu bringen, um mit dem letzten unbeladenen Tiefladewagen teilweise unter dem Grundgerät hindurch zu fahren. Mittig über der Ladeflä-



Teile des Gittermastauslegers sind bereits auf Waggons verladen, jetzt sind die Raupenfahrwerke dran.



Der Kranoberwagen des 7700G hilft beim Verladevorgang selbst.



Der Zug mit den Einzelteilen des Sennebogen-Krans.

che angekommen, konnte der Kran nun wieder etappenweise abgelassen werden.

Einige Tage später startete die Überfahrt, aber wie auf der Straße, gibt es auch auf der Schiene Überraschungen. Als Zusatzfracht für den sogenannten Henkelzug der Bayernbahn begann die Reise in München. Auf dem Weg nach Frankfurt sorgte ein Unfall für Verzögerungen und eine ungeplante Pause nahe Darmstadt. Es musste also spontan eine Lösung für die Weiterfahrt gefunden werden. In Darmstadt-Kranichstein konnten die sechs Wagen mit den 338 Tonnen schweren Raupenkranenelementen an ein Gespann der Rheincargo, von einer Lokomotive der Baureihe 185 bis nach Bottrop gezogen werden.

Für viele Schwerlastunternehmer wäre hier der Moment für den Wechsel auf die üblichen Schwerlasten auf asphaltiertem Grund gekommen. Nicht so für Christian Drewa und sein Team. Per angemieteter Diesellok ging es weiter bis zum Zielort Dorsten, da es in Bottrop kein Entladegleis gibt. Google Maps weist eine Ersparnis von rund 20 Kilometern aus. Klingt überschaubar, man könnte es auch als Peanuts bezeichnen. Wenn man aber rechnet, dass diese Entfernung beim LKW-Transport mit mindestens 18 Lastfahrten erledigt werden müsste, wäre die Belastung an der Tankstelle, den Lohnkosten und auf dem globalen CO2-Konto schon spürbar gewesen.

In Dorsten angekommen wurde mit zwei Autokrane entladen. Für die letzten 6 Kilometer wurden wieder zwei firmeneigene Zugmaschinen von Christian Drewa eingesetzt. Somit wurden nicht nur rund 13.000 Ladungskilometer eingespart, sondern auch viele Leerfahrten zwischen Dorsten und Straubing.

Vielleicht sollte man gerade in diesen Zeiten aus verschiedensten Gründen einfach mal diese Idee einer genaueren Überprüfung unterziehen.



Auch der Ballast findet seinen Platz auf dem Zug.

Meist sind gerade bei Neuauslieferungen die Termine lange vorher bekannt. Hier wäre es problemlos möglich Ballast, Ausleger, Raupenfahrwerke und teilweise sogar die Grundgeräte von

Raupenkranen mit einem Zug anstelle von vielen LKW zum Verschiffungshafen zu überführen. Sogar Autokrane wären per Tiefladewagen zu transportieren.