Nach einer langen Nacht!

Der erste Teil der Reise rollt in der Nacht von Freitag auf Samstag problemlos und zügig durch die Stadt.

Am Abend des 26. Juni waren alle Vorbereitungen getroffen und alle Beteiligten warteten nur noch auf den Startschuss durch die Polizei. Der Aufwand für die Errichtung einer Windenergie-Testanlage vom Typ M5000-135, nur wenige Kilometer vom Bremerhavener Areva Wind Firmensitz entfernt, stellte die Logistiker vor ganz besondere Herausforderungen. Obwohl Areva Wind auf die Transporte und Installation von Offshore-Anlagen spezialisiert ist, zeigte diese Landpremiere aber auch, dass nicht alles planbar ist.

Text und Bilder: Jens Hadel

Vier Transporte sollen in zwei Nächten zwei Turmsegmente, die Nabe und das Maschinenhaus vom Verladeort an der Köperstraße zum Fundament nahe der Müllverbrennungsanlage fahren. Die Strecke von knapp vier Kilometern hat es in sich: mehrere Brücken, die nicht unterfahren werden können und eine Autobahnquerung, für die es keine vorhandene Ausfahrt gibt.

Als die Anträge eingereicht und abgesegnet wurden, war niemandem aufgefallen, dass genau an diesem Wochenende Bremerhaven das Ziel vieler Urlaubs- und Tagesgäste sein würde. Zur maritimen Festwoche locken mehrere kostenlose Open-Air-Konzerte, viele Großsegler und das große Festfeuerwerk Tausende Touristen in die Seestadt. Für die Ordnungshüter ist es also eine echte Herausforderung nebenbei einen überlangen und überbreiten Schwerlast-Konvoi quer durch die Stadt zu lotsen.

Schon kurz vor 22 Uhr holt die Polizei am Freitag den ersten Transport vom Parkplatz ab und geleitet diesen auf die Straße. Nacheinander machen sich drei Zugmaschinen mit Auflieger beziehungsweise Anhängern und ein parallel gekuppelter Selbstfahrer mit 2 x 12 Achsen auf die Reise.

Im Konvoi geht es quer durch die Stadt, während die Polizei den Verkehr um die rollenden Hindernisse herumdirigiert.

Das Tagesziel nahe des Autobahnzubringers Mitte in der Wiesenstraße ist nicht einmal zwei Kilometer entfernt. Im Konvoi geht es quer durch die Stadt, während die Polizei den Verkehr um die rollenden Hindernisse herumdirigiert. Am meisten Zeit

Im Konvoi geht es quer durch die Stadt – und das unter erschwerten Bedingungen, denn am Wochenende des Transports findet in Bremerhaven die maritime Woche statt.

Die Bahn hat die Oberleitungen auf der Brücke stromlos geschaltet – noch läuft alles nach Plan.

Millimeterarbeit: Der Terex CC 6800 kann nicht weiter auslegen, da die Oberleitungen sonst dem Ausleger zu nahe kommen.

wird für das Rangieren und Einparken der langen Turmteile benötigt, da die Ampeln nicht aus dem Kreuzungsbereich gedreht wurden.

Die Anhänger mit 2 x 7 und 2 x 8 Achsen sind gleich lang, da die eingehängten Tische mit 2 x 6 m, beziehungsweise 2 x 4,5 m die Differenz ausgleichen. Ohne Probleme manövrieren die Fahrer die 28 m langen Turmsegmente zwischen Lichtzeichen und Verkehrsinseln hindurch auf die Stellplätze. Als das Maschinenhaus auf dem Selbstfahrer die Parkfläche bis zur Weiterfahrt in der kommenden Nacht erreicht hat, ist es erst kurz nach Mitternacht.

Knapp 24 Stunden sind vergangen. Es ist Sonntag, der 28. Juli, kurz nach Mitternacht. Noch rollen nach dem großen Feuerwerk der maritimen Festwoche lange Autokolonnen durch Bremerhaven und über den Autobahnzubringer Mitte, der in Kürze komplett gesperrt wird. Nur zweihundert Meter entfernt, starten die Powerpacks für den Selbstfahrer. Langsam bewegt sich das Maschinenhaus an Autohäusern vorbei auf die Zufahrt zum Autobahnzubringer. Kaum ist das letzte Auto entschwunden und die Ausfallstraße für den gesamten Verkehr gesperrt, heulen die Motoren auf. Vorsichtig nähert sich das Maschinenhaus der ersten Brücke.

Mit echter „Man-Power" wird das Maschinenhaus in der Luft gedreht.

Über die provisorische Behelfszufahrt geht es wieder zurück auf den Autobahnzubringer der A27.

Um die zweite Brücke auf dem Autobahnzubringer zu umfahren, geht es zuerst über eine Seitenstraße Richtung A27.

Nachdem der Verkehr umgeleitet ist, geht es quer über die Autobahn, die Mittelleitplanke wurde schon zuvor entfernt.

Die Turmteile werden im Schubbetrieb über die aufgeschüttete Baustellenzufahrt gefahren.

Nach der Drehung des Auslegers über die Brücke wird ein Seil angebracht, um die 277 t-Ladung wieder auf dem Selbstfahrer abzusetzen, der leer durch die Unterführung gerollt ist.

Da es nicht möglich ist, unter der Eisenbahntrasse hindurchzufahren oder diese zu umfahren, müssen alle vier Anlagenteile mit einem Terex CC 6800 Raupenkran über die Schienenstränge hinweggehoben werden. Die Bahnverwaltung hat eine komplette Stromabschaltung der Oberleitungen bis 5 Uhr genehmigt.

Schnell ist das Maschinenhaus angeschlagen und vorsichtig in die Höhe gezogen. Nach der Drehung des Auslegers über die Brücke wird ein Seil angebracht, um die 277 t-Ladung wieder auf dem Selbstfahrer abzusetzen, der leer durch die Unterführung gerollt ist. Nachdem das Maschinenhaus wieder auf dem Selbstfahrer abgestellt ist, beginnt für das Team rund um den CC 6800 der aufwendigste Einsatz. Das Ballastgewicht muss reduziert werden, nachdem das schwerste Bauteil mit 277 t gehoben wurde. Die Turmteile bringen jeweils weniger als 100 t auf die Waage. Diese Aufgabe benötigt allerdings mehr Zeit, als zunächst veranschlagt. So kann das erste Turmteil erst nach 5 Uhr über die Bahntrasse gehoben werden. Doch auch hier zeigt sich die Routine des gesamten Teams, denn die weiteren Hübe werden schnell und sicher erledigt. Da die Oberleitungen seit 5 Uhr wieder unter Spannung stehen, darf dies aber immer erst dann geschehen, wenn die Bahn ein entsprechendes Zeitfenster ohne Zugverkehr meldet.

Als Letztes startet die Nabe den Lufttransfer. Während dessen haben die anderen Teile schon ei-

Im Hintergrund ist die zweite Brücke auf dem Weg zur Baustelle zu erkennen.

Während der Verkehr noch rollt, parkt der Konvoi schon auf der Ausfahrt Bremerhaven Mitte.

Unter der Behelfsstraße führt ein kleiner Wasserlauf hindurch.

ne zweite Brücke umfahren. Für den Weg zurück von der Umfahrung auf den Zubringer wurde ein kleiner Bach sogar mit einer Behelfsüberfahrt ausgestattet, über die alle Transporte rollen. Wenig später steht der gesamte Konvoi in einer Reihe an der stadtseitigen Autobahnausfahrt, die für den aus Norden kommenden Verkehr gesperrt ist. Dass das Maschinenhaus zuvor auf dem Autobahnzubringer ein eigenes Fly-Over-System benötigte, gerät bei diesem Aufwand schon fast zur Randnotiz.

Eigentlich war die Autobahnsperrung der A27 für die Zeit zwischen 4 und 8 Uhr geplant, doch dieses Zeitfenster ist schon lange nicht mehr einzuhalten. Die Uhren zeigen 10:30 Uhr an, als die A27 in beiden Fahrtrichtungen für den normalen Verkehr gesperrt wird. Nur eine halbe Stunde später rollt der überbreite Selbstfahrer auf die Autobahn und quert diese zur provisorisch angelegten Baustellenzufahrt. Die Turmteile fahren auf die Autobahn Richtung Cuxhaven, allerdings auf der falschen Fahrbahn. Der Grund dafür ist einfach, denn die Nabe soll als zweites Bauteil zur Baustelle fahren. Danach setzen die Anhänger mit den längsten Bauteilen zurück und rollen ebenfalls über die Behelfszufahrt zur Baustelle. Nach nur einer Stunde ist alles erledigt und die fehlende Mittelleitplanke kann wieder durch Betonabsperrungen ersetzt werden und der Verkehr wieder rollen. Für die Fahrer ist nach dieser ungeplant langen Nacht das Tagwerk vollbracht. Die Entladungsarbeiten werden erst am Montag beginnen.

Die Turmteile fahren auf die Autobahn Richtung Cuxhaven, allerdings auf der falschen Fahrbahn.

STM

Schwertransportbremse Eisenbahntrasse. Eine Unterquerung ist für den querkoppelten Selbstfahrer nicht möglich und eine Alternativroute existiert auch nicht. Da hilft nur ein „Fly over". Mit Hilfe eines CC 6800 Raupenkrans schwebt das 277 t Maschinenhaus und die anderen Baugruppen über die Trasse hinweg, während die leer Selbstfahrer unter der Trasse hindurch fahren.

Um 10 Uhr wartet der gesamte Konvoi auf die Sperrung der Autobahn.

Das erste Turmsegment kann erst später als geplant über die Eisenbahntrasse gehoben werden.

Abfahrt auf der Autobahn in Richtung Cuxhaven – auf der falschen Fahrbahn.