

Im Auftrag von Bayernoil transportierte Schmidbauer in nur vier Etappen zwei riesige Reaktoren von Kelheim nach Neustadt a. d. Donau. Kran & Bühne berichtet.

Ein CC 8800-1 kam für die Hübe zum Einsatz

## 880 TONNEN AUF 336 REIFEN

Es galt 336 Reifen und jeweils bis zu 880 Tonnen Gesamtgewicht über deutsche Straßen zu bewegen. Noch nie wurde in Deutschland ein größeres Gewicht auf der Straße befördert. Kein Wunder, dass der gesamte Weg von Schaulustigen gesäumt war.

Auf 660 Tonnen beziehungsweise 600 Tonnen Eigengewicht kommen die zwei neuen Reaktoren, die Schmidbauer vom Hafen Kelheim nach Neustadt a. d. Donau transportierte. In der Erdölraffinerie der Bayernoil Raffineriegesellschaft werden die Reaktoren zur Herstellung von schwefelfreiem Dieselmotorkraftstoff benötigt.

Schon für den Hub am Anfang und am Ende des Projektes kam ein Tadano Raupenkran CC 8800-1 von Schmidbauer zum Einsatz. Für die

Reise wurden dann zwei selbstfahrenden SPMTs (Self-Propelled Modular Transporter) mit je 2 x 22 Achsen und 176 Reifen bewegt. Die maximalen Abmessungen der einzelnen Kolonnen lagen hier bei 37 Metern Länge, 8,2 Metern Fahrhöhe und einer Breite von 6,6 Metern.

Für die Strecke waren lediglich vier Etappen vorgesehen, gleichwohl sie „nur“ 30 Kilometer lang war. Es ging durch sehr enge Ortschaften und über mehrere Brücken, zudem galt es erhebliche Steigungen zu überwinden.

Dabei hielt jede Etappe ihre eigenen Herausforderungen bereit: unwetterartige Regengüsse, was aber glücklicherweise nur zu geringen Zeitverschiebungen führte. Der Weltenburger Berg auf der zweiten

Gleich am ersten Tag der Fahrt schüttete es aus Kübeln





Bis zu acht Grad Steigung galt es an der Weltenburger Steige zu überwinden

Etappe mit seinen bis zu acht Grad starken Steigung galt als eines der schwierigsten Hindernisse, das bei den weiterhin drohenden schlechten Wetterbedingungen erhebliche Probleme mit der Traktion verursacht hätte können. Aber das Wetter spielte mit und der Transport über den Berg gelang nahezu reibungslos.

Bei der dritten Etappe nach Bad Gögging musste dann bei der Überquerung einer Brücke eine zusätzliche Konstruktion mit 22 hydraulischen Pressen zur Sicherung der Statik die gefahrlose Überfahrt sicherstellen. Bei der finalen Strecke nach Neustadt a. d. Donau kam noch Zeitdruck dazu: Für die Überquerung eines Bahnübergangs stand um 3 Uhr morgens nur ein Zeitfenster von vier Stunden zur Verfügung, um den Bahnübergang mit Kies und Fahrbahnblechen zu bedecken, ihn

erfolgreich zu überfahren und für die Deutsche Bahn wieder freizugeben.

Natürlich war jeder einzelne Abschnitt ein echtes Spektakel für die Zuschauerinnen und Zuschauer. Deshalb wurde jeder Transport mit acht Leuten besetzt, Fahrpersonal, Projektbegleiter sowie Security. Ihre Aufgabe war es unter anderem auch, die zahlreichen Schaulustigen zu jeder Zeit davon abzuhalten, den Fahrzeugen und der Schwerlast zu nahe zu kommen. „Wir sind sehr stolz und hoffen, bald einen noch größeren Rekord aufstellen zu können. Ein großes Dankeschön an alle, die bei diesem außergewöhnlichen Projekt mitgewirkt haben“, freut sich Stefan Schmidbauer, Geschäftsführer der Schmidbauer-Gruppe und Projektverantwortlicher für den Transport. **K&B**

Brücken-Überfahrt

