



Power für die Küste

Immer wieder kann man momentan in der Tagespresse die Diskussion über die Abschaltung oder Laufzeitverlängerung von Kernkraftwerken verfolgen. Wie immer auch dieses Thema entschieden wird, es ändert nichts daran, dass ein Industrieland wie Deutschland sehr viel Energie benötigt.

Text und Bilder: Rainer Bublitz

Da dies nun mal noch nicht ausschließlich auf regenerative Weise erreicht werden kann, verwundert es nicht, dass überall im Bundesgebiet neue Kohle- oder Gaskraftwerke entstehen. Datteln, Walsum Lünen oder Hamburg-Moorburg sind nur einige Orte an denen momentan neue Kraftwerke entstehen. Auch an der Nordseeküste, in der Stadt Wilhelmshaven, wird zurzeit ein neues Steinkohlekraftwerk errichtet.

Die GDF-Suez-Gruppe, ein weltweit agierender Energiekonzern mit 200.650 Mitarbeitern, errichtet direkt an der Nordsee ein modernes 800 MW Mono-

block-Kraftwerk. Bereits im Jahr 2008 wurde der Grundstein für das über eine Milliarde Euro teure Projekt gelegt. Und jetzt, nach zwei Jahren Bauzeit, wurden die Herzstücke des Kraftwerkes auf die Baustelle geliefert.

Der japanische Hitachi Konzern erhielt für 75 Millionen Euro den Auftrag, den sogenannten „Power-Train“ zu liefern. Dabei handelt es sich um die drei Hauptkomponenten eines Kraftwerks: Großdampferzeuger, Rauchgasreinigung und Turbine/Generator. Die beiden letztgenannten Komponenten wurden nun zur Installation angeliefert.

Über sechs Monate Planungszeit hatten die beiden Projektleiter hinter sich ...

Hergestellt wurden die Turbine und der Generator im Hitachi-Werk östlich von Tokio. Von dort wurden sie zur weiteren Verschiffung nach Yokohama gebracht. Hier wurden sie auf das deutsche Schwergutschiff „MV Trina“ verladen. Und nach einer sechswöchigen Reise um den halben Erdball erreichte das 160 m lange Spezialschiff nun den Lüneburg-Kai in Wilhelmshaven.

Nach dem Abladen mit den bordeigenen 500 t-Kranen be-

gann nun der kniffligste Teil der Reise: die 18 Straßenkilometer bis zur Kraftwerksbaustelle.

Über sechs Monate Planungszeit hatten die beiden Projektleiter der Spedition Titschkus, Rainer Meyer und Gerd Mennen, bereits hinter sich, bevor die Komponenten auf die Reise gehen konnten. Es sollten schließlich zwei Transporte mit bis zu 550 t Gesamtgewicht durch die Wilhelmshavener Innenstadt, über zahlreiche Brücken und ent-



Ein 55 m langer Lindwurm rollt durch die Stadt. ▲▼▶



Mit einem Gesamtgewicht von 528 t ...



... war der Generatortransport ein Fall für Selbstfahrer.





Schwertransportalltag: Eine Verkehrsinsel wird überbaut und ein „überbrückter“ Fußgängertunnel überfahren. ▲▼

gegengesetzt über eine Autobahn gebracht werden. Aber nachdem alle Brücken auf ihre Tragfähigkeit berechnet und alle beteiligten Behörden sowie die Polizei ihr OK gegeben hatten, konnten sich die Transporte an einem Sonntag um 7:00 Uhr morgens auf den Weg machen.

Als erstes setzte sich der 55 m lange Turbinentransport in Bewegung. Die 295 t schwere Ladung war auf 21 Goldhofer THP Achslinien verzurrt worden. Vorne zog eine aufgesattelte MAN TGX 41.680 Zugmaschine, hinten schob eine mit Ballastpritsche

versehene identische Schwerlast-Zugmaschine aus dem Hause MAN. So brachte der 5,5 m breite und 6,4 m hohe Lindwurm ein Gesamtgewicht von rund 400 t auf die Straße.

Im Anschluss folgte der Generatortransport. Dieser wurde von der Fa. ALE mittels 24 Achslinien Scheuerle SPMT durchgeführt. So kam der zweifach quergekupelte Transport auf ein Gesamtgewicht von 528 t. Und zwar bei einer Breite von 7,20 m und einer Höhe von 6,90 Meter.

Aber natürlich waren die beiden Transporte nicht alleine



6,4 m hoch, 5,5 m breit: Da wird jede Kurve zum Erlebnis ...



... und jede Laterne zum tief hängendem Hindernis.



Auf 400 t Gesamtgewicht ...



Freie Fahrt: Hier kann man mal Gas geben, aber den längsten Teil der Strecke konnte auch die Zug-Schub-Kombination gut zu Fuß begleitet werden. ▲▼



unterwegs. Begleitet wurden sie unter anderem von zwei Mobilkranen, zwei BF3-Fahrzeugen, sechs Polizeifahrzeugen, zwei Lkw zum Transport von Blechen und anderem Material zum Überbauen von Brücken, zwei Hubsteigern sowie einem Werkstattwagen. Insgesamt waren mehr als 40 Mitarbeiter der beiden beteiligten Speditionen vor Ort. Und diese konnten sich über mangelnde Arbeit auch nicht beklagen, schließlich führte die Strecke ja mitten durch die Innenstadt von Wilhelmshaven.

Und da auch selten Schrittgeschwindigkeit überschritten wurde, konnte bequem neben den zwei Giganten hergeschlendert werden.

Und diese ist natürlich nicht für 55 m lange oder 7 m breite Transporte ausgelegt. So waren doch viele Frühaufsteher, die eigentlich nur die Sonntagsbrötchen kaufen wollten, recht über-



... brachte es der 55 m lange Lindwurm ...



... für den Turbinentransport.





Immer mit der Ruhe und volle Konzentration: Selbstfahrer sind keine Rennmaschinen, aber sie erfordern eine ganze Menge Fingerspitzengefühl.



rascht, als diverse Kreuzungen und Verkehrsinseln mit Blechen und Holzbohlen überbaut wurden.

Da sich aber vor dem Wilhelmshavener Rathaus nicht sehr häufig solche Transporte bewegen, werden wohl einige Familien länger auf das Frühstück gewartet haben. Denn die Zahl der Schaulustigen, die die beiden Transporte begleiteten, wuchs von Kreuzung zu Kreuzung. Und da auch selten Schrittgeschwindigkeit überschritten wurde, konnte bequem neben den zwei Giganten hergeschlendert werden.

Nachdem dann die Innenstadt ohne jegliche Probleme bewältigt worden war, kam der erste Knackpunkt der Strecke: innerhalb von 500 m unterquerten zwei kleine Fußgängertunnel die Fahrbahn. Diese konnten bei Achslasten von über 22 t nicht einfach überfahren werden. Also kamen hier zum ersten Mal die zwei mitgeführten 90 und 120 t-Mobilkrane zum Einsatz, um die Fahrbahn mittels Stahlträgern und Holzbohlen zu überbauen. Die Wartezeit konnten dann auch die beiden Titschkus-Fahrer Frank Schröder und Peter Fandrich sowie der SPMT-Fahrer Yik

Beemer für ein reichhaltiges Sonntagsfrühstück nutzen.

Frisch gestärkt ging es dann nach dem Überqueren der Tunnel zum nächsten Brennpunkt der Strecke: Nach einer engen 90 Grad-Kurve folgte die Brücke über das Flüsschen Maade.

Für den Titschkus Turbinentransport mit seinen 15 t Achslast stellte die Brücke kein Problem dar, für den SPMT-Transport sehr wohl. Der Statiker hatte hier zur besseren Gewichtsverteilung den Umbau des Selbstfahrers von 2x12 auf 1x24 Achslinien gefordert. So mussten die holländischen Mitarbeiter von ALE die



Brennpunkt Brücke: Der Generator muss abgesetzt werden ...



... zum Umbau von 2 x 12-Achslinien ...



... auf 1 x 24 – aus Gründen der Statik.

Der Statiker hatte hier zur besseren Gewichtsverteilung den Umbau des Selbstfahrers von 2x12 auf 1x24 Achslinien gefordert.

Ladung zuerst auf Elefantenfüßen absetzen, den Trailer auf 40 m Länge umbauen und mit einem neuen Lastverteillerrahmen versehen. Anschließend wurde der SPMT wieder unter den Generator gefahren und die Last mittels der Bordhydraulik wieder aufgenommen. Nach Überquerung der etwa 30 m langen Brücke wurde das ganze wieder zurückgebaut.

Zwischenzeitlich war der Titschkus-Transport bereits weiter in Richtung Kraftwerksbaustelle gerollt. Und nachdem er im Gegenverkehr auf die gesperrte BAB A29 gefahren war, gab es nur noch einige kleine Engstellen, bis er um Mitternacht die Einfahrt zum Kraftwerksgelände erreichte.

Da der SPMT-Transport jedoch noch bei einer weiteren Brücke die zeitaufwendige Umbaumaßnahme von 12 auf 24

Achslinien durchführen musste, verzögerte sich der Transport dann doch erheblich. Aber letztendlich erreichte auch der Generator die Kraftwerksbaustelle. Bereits am Tag nach der Ankunft wurden die beiden Großkomponenten mittels Hubgerüst und Verschiebebahn in ihre endgültige Position befördert. Hier finden in den nächsten Wochen die Installationsarbeiten am „Power-Train“ statt.

Bis zur Inbetriebnahme des Kraftwerkes werden aber noch zwei Jahre vergehen. Dann wird die Stadt Wilhelmshaven allerdings über eines der modernsten und effektivsten Steinkohlekraftwerke Europas verfügen, um so auch nach der Abschaltung von Kernkraftwerken eine sichere Stromversorgung ihrer Einwohner zu gewährleisten.

STM



6 Monate Planung rollen hier über die Straße.



Nach der Überquerung der Brücke dann das Ganze ...



... wieder mit 2 x 12 Achslinien.