

Mit Schwerlastkonvoi

Dass sich die großen Produzenten von Windkraftanlagen schon längere Zeit mit der Herstellung und Erprobung von Offshore-Anlagen beschäftigen, ist allgemein bekannt. Aber auch nur Fachleuten bekannte Firmen, wie zum Beispiel die Multibrid GmbH aus Bremerhaven, befassen sich intensiv mit der Energiegewinnung auf dem Meer. Jetzt wurden wieder Teile für eine Offshore-Anlage transportiert.

Text und Bilder: Rainer Bublitz



Die erste knifflige 90 Grad-Kurve musste im Nordsee-Örtchen Wremen passiert werden.

durch Wohngebiet

Bereits seit dem Jahr 2000 wurde an der Entwicklung der Anlagen vom Typ M 5000 gearbeitet. Zwei Erprobungsträger wurden bereits in einem Industriegebiet in Bremerhaven

errichtet und liefern wichtige Daten für die Weiterentwicklung. Nun werden entlang der Autobahn A 27 zwei weitere Anlagen errichtet.

Nachdem die erste Testanlage auf einem Stahlurm gebaut wurde, erhielt die Anlage Nummer zwei ein so genanntes Tripod Fußstück. Und die nun zu

errichtenden Anlagen drei und vier bekommen einen kombinierten Beton- und Stahlurm.

Mit dem Transport der Stahlurmsegmente wurde die Bremer Schwerlastspedition Titschkus beauftragt. Schnell stand jedoch fest, dass der direkte Weg aufgrund von zahlreichen Brücken mit den 7,80 m hohen Transporten nicht zu bewältigen war.



Die Kurve bei Sievern.

Der Konvoi bei der Ortdurchfahrt in Langen.



Verladung der Turmteile vom "MS Motti" durch zwei Liebherr LTM 1400-7.1 des Krandienstleisters Krohnschnabel



Die extra angelegte Behelfsstraße und die Auffahrt auf den Autobahzubringer...



...lockte zahlreiche Schaulustige.

Doch wenn es fast unmögliche Probleme zu lösen gilt, ist Projektleiter Gerd Mennen erst richtig in seinem Element. Und so tüftelte er eine Strecke aus, die zwar viermal so lang ist

te mit der Verladung begonnen werden. Für die Kranarbeiten stellte der örtliche Kranbetreiber Krohnschnabel seine Liebherr LTM 1500 und LTM 1400 zur Verfügung. Und nachdem

Den Ort rückwärts durchfahren, um eine enge 90°-Kurve passieren zu können.

wie der direkte Weg und mitten durch ein Wohngebiet führt, aber ohne eine Brückenunterquerung auskommt.

der Dekra-Gutachter nach genauer Inspektion der Fahrzeuge sein OK gegeben hatte, konnte es losgehen.

Nachdem nun die Turmsegmente per Schiff in Bremerhaven angekommen waren, konn-

Sonntag früh um 05:00 Uhr setzte sich der Konvoi dann in Bewegung: drei 12-achsige Tief-



Und ab geht es durch die schwierigste 90 Grad-Kurve in Langen. ▼▲





lader, gezogen von zwei MAN Zugmaschinen und der brandneuen 4160 Actros Titan. Weiterhin kamen natürlich ein Lkw mit Stahlplatten zum Auslegen von Kurven sowie ein Hubsteiger zum entfernen von Ästen und Ampeln zum Einsatz.

Die Häuser wurden von den gigantischen Stahlröhren fast überragt.

Nach verlassen des Hafengeländes ging es auf einer engen Landstraße in den kleinen Nordseeort Wremen. Hier mussten die Transporte am Ortseingang wenden und den Ort rückwärts durchfahren, um die erste Engstelle, eine enge 90°-Kurve, passieren zu können. Die schon um diese Uhrzeit zahlreichen Schaulustigen vermuteten hier bereits das Ende des Transports. Aber dank guter Vorplanung

stellte die Kurve kein Problem für die 6,80 m breiten und bis zu 41 m langen Transporte dar. Und auch die nächsten Kilometer über enge Landstraßen und durch kleine Dörfer verliefen,

bis auf einige abgerissene Äste, völlig problemlos.

Aber die nächste Engstelle wartete bereits auf die Titschkus-Crew: Mitten in der Ortsmitte des Städtchens Langen

mussten die drei Transporte in ein Wohngebiet abbiegen. Nachdem die zwei kürzeren Transporte ohne Probleme die Kreuzung gemeistert hatten, folgte nun das längste der drei



Warten auf das Entfernen der Mittelleitplanke um die Behelfsausfahrt zu der Baustelle befahren zu können.

Da war nicht mehr viel Platz für weitere Fahrzeuge...



Turmstücke. Aber auch dieses Nadelöhr meisterte Fahrer Robert Stiles, sehr zur Begeisterung der zahlreichen Schaulustigen, souverän.

Weiter ging es durch enge

Wohnstraßen, deren Häuser von den gigantischen Stahlröhren fast überragt wurden, zum Highlight der Strecke.

Um den Autobahnzubringer zu erreichen, hatte Gerd Men-

nen einen schmalen und stark abfallenden Fußweg so weit verbreitern lassen, dass die Tieflader ihn passieren konnten.

Hier musste die begleitende Polizei auch schon etwas ener-

Technische Daten: Transport 3. Turmteil

Länge:	41 m
Breite:	6,7 m
Höhe:	7,80 m
Leergewicht:	95 t
Gewicht der Last	90 t
Gesamtgewicht:	185 t

Schneller als die Polizei „erlaubt“.

gischer werden, denn schließlich wollten alle Zuschauer möglichst in der ersten Reihe stehen, wenn die Transporte in Schrittgeschwindigkeit die mit Hölzern ausgelegte Behelfsstraße befuhren. Nachdem alle drei Fahrzeuge innerhalb kürzester Zeit den Autobahnzubringer erreicht hatten, musste der Konvoi kurz verhalten.

Da nämlich der Zeitplan für die 30 km lange Strecke um eine Stunde unterschritten worden war, hatte die Polizei es noch nicht geschafft, die Autobahn zu sperren. Sehr zum Leidwesen der zahlreichen Autofahrer, die bei strahlendem Sonnenschein an die Nordsee wollten, wurde schließlich die A 27 komplett für den Fahrzeugverkehr gesperrt. Und so setzten sich die drei Kolosse wieder in Bewegung, um zur extra angelegten Behelfsausfahrt zu gelangen. Dort hatte die Autobahnmeisterei bereits mit der Demontage der Mittelleitplanke begonnen. Anschließend wurden noch einige Stahlplatten ausgelegt und dann konnten die Tieflader sämtliche Fahrspuren queren und auf einem Schotterweg die Fundamente der Windkraftanlagen erreichen.

Einige Wochen später lieferte ein zweiter Konvoi die noch fehlenden Turmteile an, damit die Anlage kurz darauf in Betrieb genommen werden konnte.

Das gibt es nicht alle Tage: Ein Schwerlastkonvoi im Wohngebiet.

