

Weltrekord! KAHL Unternehmensgruppe meistert mit Goldhofer den schwersten Transport aller Zeiten

Am 24. Januar 2018 gegen 22 Uhr gaben André Krause, Projektleiter bei der KAHL Unternehmensgruppe und sein Team grünes Licht. Der Transport der Superlative setzte sich unter den Blicken vieler Schaulustiger in Bewegung. Nur langsam rollte der Koloss durch die Nacht,

denn bei der Ladung handelt es sich um den aktuell leistungsstärksten Transformator der Welt: ein 1100 KV UHVDC von Siemens mit einem Eigengewicht von 535 t. „Für einen solchen Einsatz kommt selbstverständlich nur innovativstes Equipment aus unserem Fuhrpark in Frage. Deshalb setzten wir für dieses Projekt unsere Goldhofer Module, THP/ST 10 P (1+1) vorne sowie hinten PST/SL-E 10 P (1+1.) parallel im Koppelverband und natürlich unsere Seitenträgerbrücke G² I K600 von Goldhofer und Greiner ein. Diese erfüllt zum einen die statischen Anforderungen, zum anderen werden die Restriktionen in Bezug auf das gegebene Lichtraumprofil der Transportstrecke eingehalten.“

Im Mai 2015 war die weltweit erste Seitenträgerbrücke G² I K600 in einer feierlichen Zeremonie an die KAHL Unternehmensgruppe übergeben worden und kam seitdem mehrfach zum Einsatz. Das außergewöhnlich günstige Verhältnis von Eigengewicht und Nutzlast ermöglicht auch beim Transport schwerster Güter eine Reduzierung der Achslasten und stellt somit ein weltweites Alleinstellungsmerkmal in der Transportbranche dar. Die Seitenträgerbrücke G² I K600 ist auf eine Konfiguration von maximal 2 x 24 Achsen und eine maximale Nutzlast von beeindruckenden 600 Tonnen ausgelegt. Je nach Ladegut lässt sie sich ganz flexibel nicht nur als Seitenträgerbrücke, sondern auch als Kesselbrücke, Hochbrücke oder Tragschnabelbrücke mit freitragender Ladung einsetzen. Bereits in der frühen Planungsphase für den Transport war den Spezialisten von KAHL klar, dass man mit dem bevorstehenden Transport einen neuen Gewichtsrekord aufstellen würde. Mit einer Länge von 63 m, einer Breite von 7,45 m und einer Höhe von 6,10 m brachte es die beladene Fahrzeugkonfiguration auf rekordverdächtige 875 t. „Dieses Transportkonzept ist in dieser Kombination erstmalig im Einsatz. Durch die parallel

gekoppelten Schwerlastmodule und Selbstfahrer von Goldhofer konnten wir die Transportlänge gering halten, um ausreichend manövrierfähig für die kritischen Streckenpassagen, wie die Unterführung an der Minervabrücke, zu sein.“

Um die Lastfahrt bestmöglich vorzubereiten, benutzte André Krause vorab die Spezialsoftware EasyTrack und EasyLoad von Goldhofer. Die Software kommt bei den Spezialisten aus Moers regelmäßig zum Einsatz, um zum einen die jeweils anstehende Transportstrecke möglichst realitätsnah zu simulieren und zum anderen das Transportgut bezüglich Gewichtsverteilung und Ladeschwerpunkt optimal auf dem Fahrzeug zu positionieren. Dass eine Simulation immer nur einen begrenzten Ausschnitt der Realität abbilden kann, mussten André Krause und sein Team gleich zu Beginn der Fahrt erfahren. Nachdem die Ladung mit mehr als 30 Ketten in der Seitenträgerbrücke gesichert worden war und sich der Transport langsam in Bewegung setzte, stand bereits unmittelbar nach der Werksausfahrt von Siemens in Nürnberg ein unkalkulierbares Hindernis im Weg. Ein falsch parkender LKW verengte die Fahrspur und machte ein Durchkommen unmöglich. Der herbeigerufene Abschleppdienst beförderte kurzerhand ein auf der gegenüberliegenden Seite parkendes Fahrzeug per Kran in die Luft und schaffte so eine enger als zuvor berechnete, aber für den Transporter passierbare Durchfahrt. Ein wenig verspätet, aber ohne weitere Hindernisse rollte der Rekordtransport durch die Nacht und erreichte am nächsten Morgen den Nürnberger Hafen.

„Die monatelange Vorbereitung hat sich einmal mehr ausgezahlt“, lobt André Krause sein Transportteam. „Natürlich war es bei einigen Kurven notwendig, noch einmal nachjustieren. Ohne den Falschparker wären wir aber haargenau in unserem Zeitplan geblieben!“ Nach knapp 20 Stunden Einsatz erreichte der Rekordtransport schließlich den Nürnberger Hafen. Dort konnte der Transformator anschließend problemlos auf ein Binnenschiff Richtung Antwerpen umgeladen werden, um über den Seeweg die insgesamt 3300 km lange Reise nach China fortzusetzen. André Krause: „Der Rekordtransport war für uns eine gelungene Premiere, denn es warten noch drei Transporte solcher Giganten für die Stromindustrie auf uns. Vor allem die SeitenträgerbrückeG² I K600, die bereits bei vielen nationalen und internationalen anspruchsvollen Projekten zum Einsatz kam, konnte mich bei diesem Einsatz ein weiteres Mal mehr überzeugen. Ich bin stolz darauf, dass wir aufgrund unseres

innovativen und umfangreichen Fuhrparks und einem großartigen Team derart anspruchsvolle Transportvorhaben realisieren können.“



Auch zu später Stunde beobachten Schaulustige entlang der gesamten Transportstrecke den spektakulären Rekordtransport.



Nur wenige Zentimeter trennten die Ladung zur Decke der Unterführung





Der rund 875t schwere Transport hat sein Ziel, den Nürnberger Hafen erreicht.