

UNIVERSAL HAFFEN

PORT OF HAMBURG MAGAZINE

DER AKTUELLE HAFENENTWICKLUNGSPLAN 2040 BETONT AUSDRÜCKLICH DIE VIELSEITIG- KEIT DES HAMBURGER UNIVERSALHAFENS.



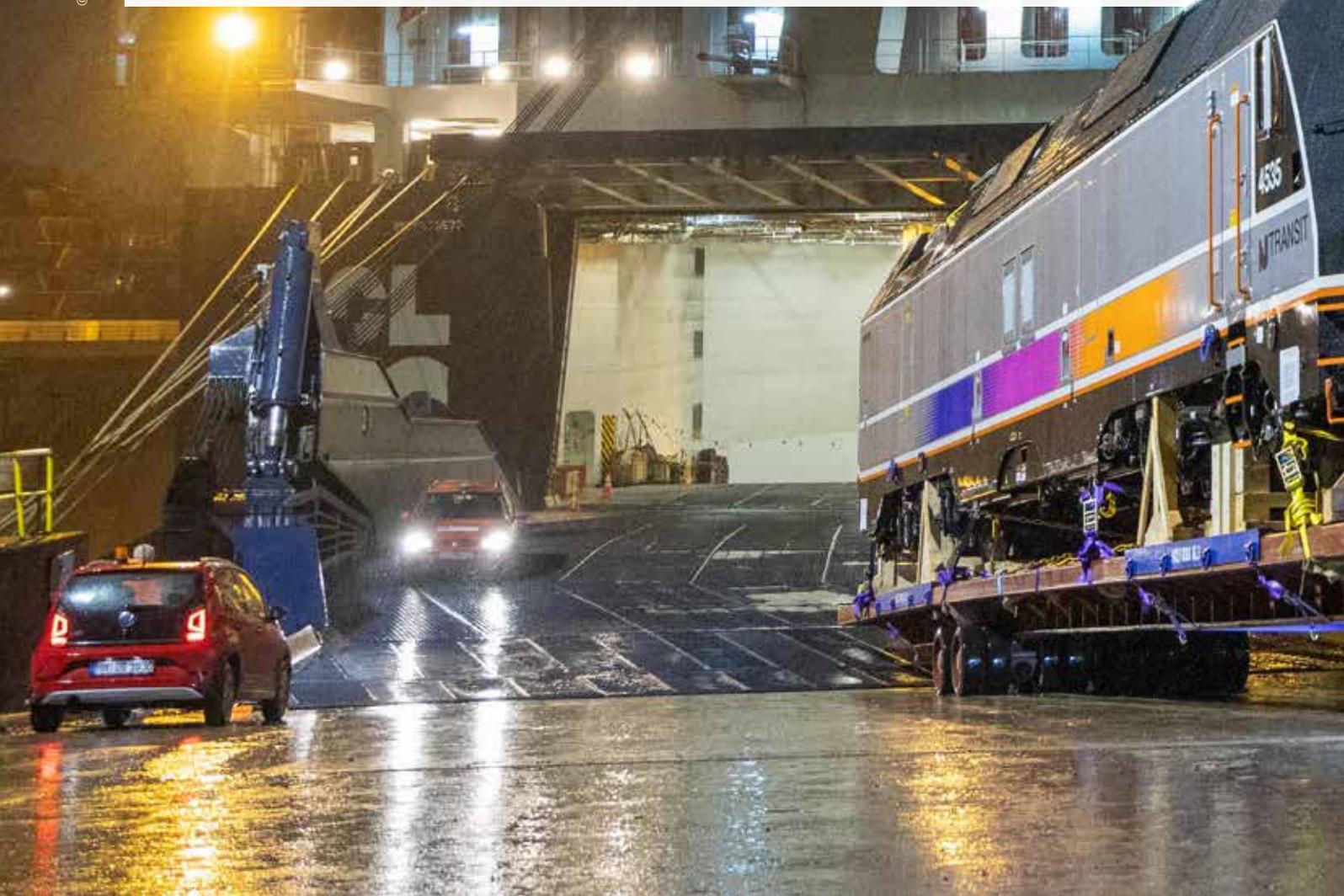
136 Räder für eine Lok

Gruber Logistics transportierte 25 Loks von Kassel nach New Jersey. Bei einem Gewicht von etwa 200 Tonnen pro Lok gab es bis zur Verladung im Hamburger Hafen einige Hürden zu überwinden.

VON RALF JOHANNING

Wer sich zwischen New Jersey und New York in einen Zug setzt, könnte von Loks aus Kassel gezogen werden. Die von Alstom gebauten 25 Lokomotiven des Typs „ALP-45DP DualPower“ haben alle eine weite Reise hinter sich. Es war eine logistische Mammutaufgabe, der sich Gruber Logistics stellte. Denn die Loks konnten nicht einfach über das deutsche Schienennetz zum Hamburger Hafen transportiert werden. Ihre Achslast war mit 32 Tonnen statt der hier zulässigen maximal 22,5 Tonnen deutlich zu schwer. Zudem passten die Loks auch nicht

auf die deutschen Schienen. Die Radprofile und technischen Parameter sind in den USA andere. So blieb nur der Transport über die Straße. „Wir haben mit der Planung bereits ein Jahr vor dem ersten Transport begonnen. Es ist immer wieder ein sehr langwieriger Prozess, bis alle Genehmigungen und Freigaben für die geplante Strecke vorhanden sind. Dadurch verzögert sich dann auch oft der Transportbeginn“, analysiert Holger Dechant, Geschäftsführer für den Bereich Großraum- und Schwertransporte bei Gruber Logistics. Immerhin



Etappenziel erreicht: Jetzt geht die Lok aufs Schiff.





Mit einer Spezial-Kesselbrücke, die sich auf zwei Zentimeter absenken lässt, ging es von Kassel bis nach Hamburg.

musste es gelingen, Zugkombinationen von 60 Metern Länge, einer Breite von knapp vier Metern und einer Höhe von 4,55 Metern über die Straßen zum Hamburger Hafen zu bekommen.

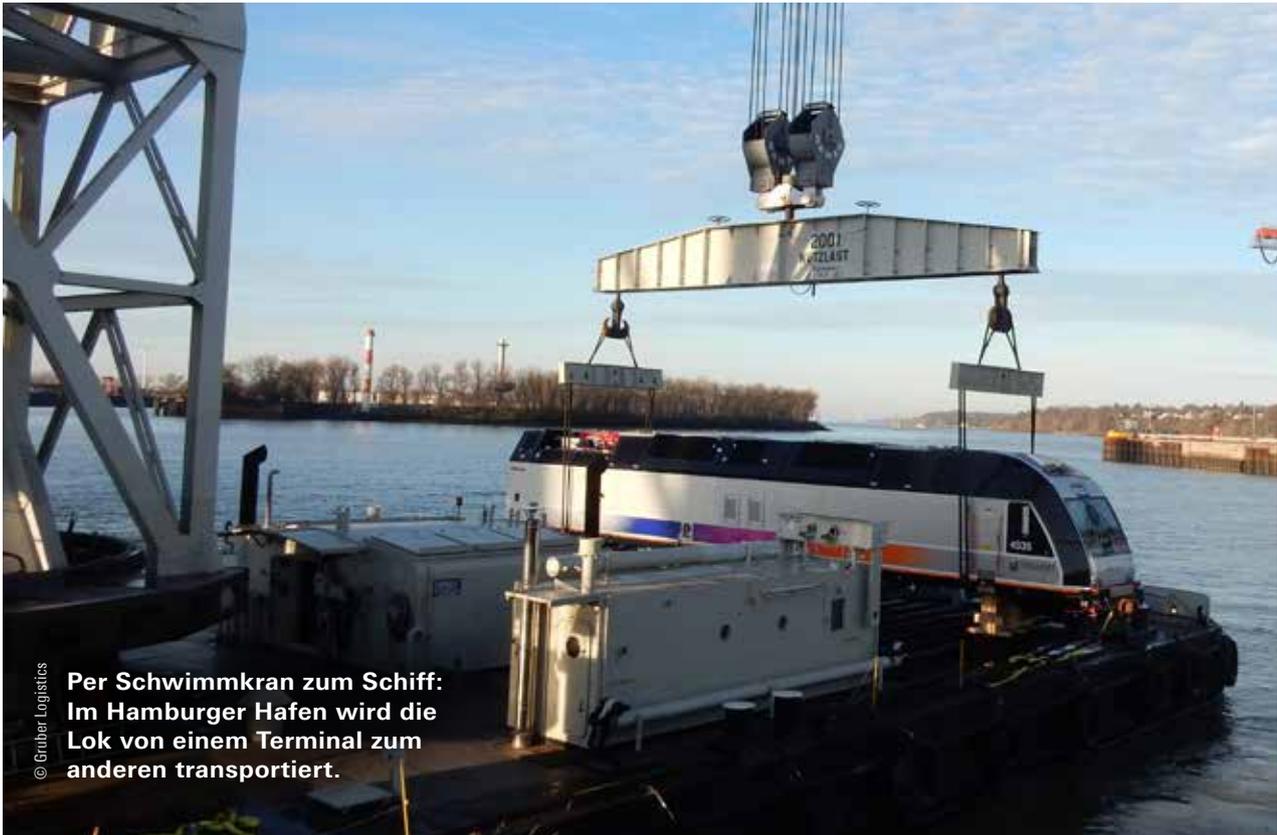
Die erste Lok konnte Anfang des Jahres 2021 auf die Reise nach Amerika gehen. Dafür war es unter anderem nötig, einen Kreisverkehr bei Paderborn umzubauen und eine Mittelspur zu asphaltieren. „Tatsächlich war aufgrund der maroden Infrastruktur in Deutschland nur eine einzige Streckenführung möglich – und auch hier war einiges erforderlich, um Hindernisse zu überwinden“, betont Dechant.

Für den Transport der Züge wurde darüber hinaus eigens eine Spezial-Kesselbrücke konzipiert und gebaut. Diese kann auf bis zu zwei Zentimeter über der Fahrbahn abgesenkt werden, um die Durchfahrt unter niedrigen Brücken auf der Strecke zu ermöglichen. Für die erste Etappe von Kassel nach Hamburg, insgesamt 360 Kilometer, benötigten die 90 Tonnen schweren Lokkästen jeweils vier Nächte. Für Steigungen und Gefälle kam dabei eine zusätzliche zweite Sattelzugmaschine zum Einsatz, die von hinten schieben und abbremsen konnte.

Federführend organisierte der Projektlogistiker Züst & Bachmeier, ein 100-prozentiges Tochterunternehmen der Gruber Logistics, den Transport und die Entladung im US-amerikanischen Hafen. Die Umsetzung aller notwendigen Maßnahmen zur Vorbereitung der Strecke sowie die Transportbe-

gleitung mit insgesamt vier Fahrzeugen verantwortete StB Verkehrstechnik. Die Straßentransporte übernahm ausschließlich das Unternehmen selbst. Es dauerte insgesamt fast drei Jahre, bis alle 25 Loks auf Schiffe verladen werden konnten. „Obwohl wir immer wieder mit außergewöhnlicher Fracht zu tun haben, war dies auch für uns ein besonderes Projekt. Aufgrund der langen Laufzeit mussten wir unsere Planungen immer wieder überprüfen und aktualisieren. Die unternehmensübergreifende Zusammenarbeit unserer unterschiedlichen Teams hat es aber letztendlich möglich gemacht, dass wir auch dieses Projekt reibungslos zum Abschluss bringen konnten. Alle 25 Transporte zusammengenommen haben wir mit den Loks übrigens viermal die Erde umrundet“, sagt Dechant.

Auf den letzten Kilometern durch die Hansestadt Hamburg mussten die Loks noch einen zusätzlichen Umweg nehmen. Denn die Ellerholzbrücke, die direkt zum Abfahrtsterminal Unikai geführt hätte, konnte der Schwerlastkonvoi aufgrund seines Gesamtgewichts von 230 Tonnen nicht überfahren. Die Loks wurden daher am Burchhardkai mit einem Schwimmkran vom Lkw gehoben und rund sechs Kilometer über die Elbe an das eigentliche Abfahrtsterminal gebracht. Dort erhielten sie noch ihre Drehgestelle und wurden dann auf ein RoRo-Schiff verladen, das sie die 6.000 Kilometer bis nach New Jersey brachte. ■



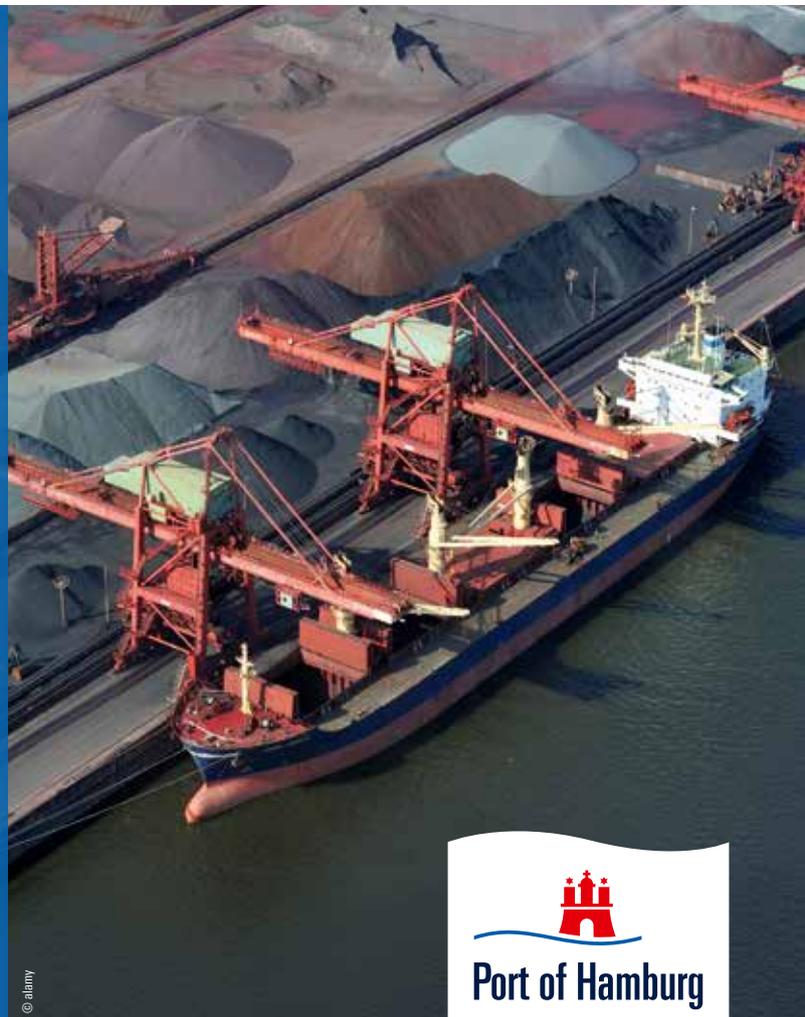
© Grüber Logistics

Per Schwimmkran zum Schiff:
Im Hamburger Hafen wird die
Lok von einem Terminal zum
anderen transportiert.

HAMBURG DEIN UNIVERSAL- HAFEN

global
transPORT
solutions

portofhamburg.com
info@portofhamburg.com
in @portofhamburg



© alamy

