

# Viele Wege führen nach Straßburg



**Der Eppenbergtunnel zwischen Aarau und Olten ist am 2. Februar 2018 durchstochen worden. Mit dem Durchstich wurde die Tunnelbohrmaschine obsolet und der Rückbau sowie der Abtransport dieser Maschine konnte in Angriff genommen werden.** Text und Bilder: Erich Urweider

Die einzelnen Teile wurden vom Raupenkran CC 2400 des Kran- und Schwertransportdienstleisters Toggenburger & Co aus der Baugrube gehoben und auf Schwerlastkombinationen von Friderici Spécial verladen. Diese nahmen anschließend unterschiedliche Wege, um das Ziel in Straßburg zu erreichen.

Insgesamt werden es etwa 130 Transporte, bis die gesamte Maschine abtransportiert ist. Davon sind aber längst nicht alle bewilligungspflichtig. Ein Teil der Maschine erreicht also

---

*Richtig zur Sache ging es dann am letzten Mittwoch im März, nachdem der Antrieb zuvor von zwei Kranen aus der Grube gehoben und abgelegt worden war.*

---

ganz normal über die Straße das Ziel. Schwere oder voluminöse Bauteile hingegen werden per Schwertransport transportiert. Die schwersten Teile nutzen den Modalsplit, werden also auf der Straße und auf dem Wasser transportiert.

Mitte März begann der Abtransport der Teile des Bohrkopfes. Als Erstes ging das Schneidrad auf den Weg. Die Seitenteile gingen via Schönenwerd – Stafflegg – Bad Säckingen auf die Straße. Das Schneidradzentrum wurde von der Baustelle in Gret-

zenbach durch das Dorf nach Kölliken und von dort via Entfelden nach Aarau und so über die Stafflegg transportiert.

Allerdings verlief die Transportroute danach nicht nach Deutschland, sondern in den Auhafen. Das Schwergut wird dann per Schiff nach Straßburg transportiert, um große Umwege aufgrund maroder Brücken zu verhindern. Wie in STM 72 bereits beschrieben, sind auch in der Schweiz nicht alle Brücken tragfähig genug für solche Lasten. Hinzu kommt, dass der



Das Schneiradzentrüm ist auf dem Tiefflader, ein Schildsegment wurde bereits demontiert. Der Rest des Bohrkopfes ist noch in der Baugrube.



Dunkle Wolken liegen hinter dem Schwertransport, der ein Teil des Schildes transportiert.



Die Ladung ragt weit oben aus, was das Vorwärtskommen erleichtert.



Suhr, nicht jeder Autofahrer begreift auf Anhieb, wo er stehen bleiben soll. Zum Glück ist die Kreuzung ausreichend groß.



Der Kreisverkehr bei Buchs ist glücklicherweise einseitig überfahrbar.



Ein Kreisverkehr liegt hinter dem Transport, es folgt eine Unterführung.



Im Aufstieg zur Staffelegg befindet sich dieser Kreisverkehr, der großzügig dimensioniert wurde.

Transport sonst jeweils unmittelbar neben dem Raupenkran beladen worden wäre und so die Baustelle praktisch blockiert hätte, denn die Hilfsbrücke neben der Baustelle trägt schließlich lediglich 40 t, was definitiv überschritten worden wäre. Daher wurde diese Route gewählt, die ab Kölliken wieder auf einer offiziellen Schwerlastroute verläuft.

Zwei Tage später wurde das erste Schildsegment ebenfalls über Kölliken transportiert. Ein weiteres Schildsegment und der Tübingerrektor folgten dann im Konvoi in der Folgeweche. Bei allen Schildtransporten, wie auch dem Schneidradzentrum, lag die maximale Breite relativ hoch, was das Vorwärtskommen erleichterte. Denn so sind nicht ganz so viele Baustellenabschränkungen und Verkehrsleit-einrichtungen im Weg.

Trotzdem war die Vorhut, die jeweils alles im Weg befindliche demontierte, gefordert. Der Wiederaufbautrupp natürlich ebenso, denn alles, was demontiert wurde, muss auch wieder montiert werden.

Richtig zur Sache ging es dann am letzten Mittwoch im März, nachdem der Antrieb zuvor von zwei Kranen aus der Grube gehoben und abgelegt worden war. Der Transport des über 200 t schweren Antriebs machte Schubhilfe notwendig.



Dazu kam die MAN TGX 41.680 von Senn zum Einsatz.

Im strömenden Regen setzte sich der Transport in Marsch, gezogen von einem Mercedes-Benz Actros MPII 4161 und geschoben von der erwähnten MAN-Zugmaschine. Für das beachtliche Gewicht und die immense Breite kam der Transport zügig voran. Dieser konnte aber von Frick her nicht dem Rhein entlang in den Auhafen fahren. Er durfte noch einen zusätzlichen Bergpreis absolvieren und bewegte sich von Eiken über Wegenstetten nach Möhlin, wo er wieder auf die Strecke der leichteren Transporte mit Ziel Auhafen gelangte.

Das letzte Schildsegment wurde wieder mit Schubunterstützung gefahren. Da ein weiterer Transport von Friderici spécial in Zofingen abgestellt war, kam die Schubmaschine

*Da ein weiterer Transport von Friderici spécial in Zofingen abgestellt war, kam die Schubmaschine von dort kurzzeitig zum Einsatz ...*

von dort kurzzeitig zum Einsatz, um dem Schildsegment etwas Schubhilfe über den Berg nach Kölliken zu gewähren. In Kölliken wurde sie dann abgehängt und fuhr zum ursprünglichen Transport zurück. Dessen Start dafür auf 23:30 Uhr angesetzt wurde.



Die erste Steigung in Gretzenbach.

Die Transportbegleitung erfolgte mit Ausnahmetransportbegleitern (ATB) der Firma Senn AG aus Oftringen. Obwohl der Kanton Solothurn erst ab 1. April 2018 offiziell die ATB-Richtlinie umsetzt. Die Transportroute

Großen und Ganzen nur kleine Probleme auftreten, die es bei der Begleitung durch die Polizei jeweils auch gab. Die Zusammenarbeit wird auf Gegenseitigkeit beruhen, da in der Romandie (Anm. d. Autors: der mehrheitlich französischsprachige Teil der Schweiz) eine Auslagerung der Ausnahmetransportbegleitung ebenfalls geprüft wird.

Die Zusammenarbeit macht insbesondere darum Sinn, da die Behörden jeweils voraussetzen, dass sich der ATB in der Begleitregion auskennt und dass er die Sprache der Region beherrscht (Anm. d. Autors: die Schweiz hat vier Landessprachen). **STM**



In diesem Kreisverkehr kommt man gut durch, da er auf solche Transportbreiten ausgelegt wurde.



Das Bild kann den Sound der beiden V8-Motoren im Umfahrungstunnel leider nicht wiedergeben.