

## Schwer was los im Kelheimer Hafen

**Am Montag gingen die ersten von 87 Biertanks auf die letzte Etappe einer Reise mit besonderem Anspruch: brückenfrei von Kelheim nach München.**



**Gegen 19 Uhr setzte sich der Konvoi in Bewegung.  
Fotos: Hutzler**

Von Martina Hutzler

Kelheim. In großen Maßstäben denkt Rainer Schmid von Berufswegen. Aber die Dimension dieses Auftrags ist auch für den Geschäftsführer der Firma Hermann Paule GmbH & Co. KG durchaus ungewöhnlich: Insgesamt 87 Gär- und Lagertanks sind es, die Schmid's Schwertransporter in den nächsten Monaten jeweils nächtens vom Kelheimer Hafen nach München transportieren sollen. Am Montag wurden am Hafen-Nordkai die ersten drei, etwas kleineren Tanks auf Spezialtransporter verladen; bei den richtig großen, die in den nächsten Monaten auch noch auf Reisen gehen, erreicht so ein Transport bis zu 75 Tonnen Gewicht und bis zu 40 Meter Länge!

Ihr Ziel ist München-Neuwied: Dort baut „Paulaner“ eine komplett neue Brauerei als Ersatz für die bisherige in der Münchner Innenstadt. Die Tanks für Neuwied werden im unterfränkischen Bürgstadt gefertigt. In Kelheim ist für sie Endstation auf dem Wasserweg. Die im Hafen ansässige Firma TKB ist zuständig für die Verladung vom Schiff auf die Straße.

### **Kran nimmt Tanks an den Haken**

Dazu war am Montag der große Kran des Hafen-Zweckverbands im Einsatz: In Millimeterarbeit hob er die raketartigen Tanks aus dem Schiffsbauch und lud je einen huckepack auf den Schwertransporter. Der heißt korrekt eigentlich „Hubhebelkesselbrücke“ und hat einen besonderen Trick auf Lager, wie Rainer Schmid erklärt: Das Gefährt kann seine Ladung auf minimalsten Abstand zur Straße absenken – oder auch bis zu 1,50 Meter hoch anheben: So wird manches Hindernis, etwa ein Verkehrskreisel, viel einfacher passierbar.

### **Jedes Mal Auf- und Abbau nötig**

Dennoch stellten die Kessel wegen ihrer großen Abmessungen die Transporteure vor enorme Herausforderungen. „Die Fahrzeuge passen unter keiner Brücke durch“ – weshalb eine Route via Autobahn von vornherein ausschied, schildert Schmid. Bevor seine Firma den Paulaner-Auftrag überhaupt annehmen konnte, musste genau geprüft werden, ob es eine „brückenlose“ Routenführung gibt.

Gibt es zwar, aber so manch anderes Hindernis muss für die Konvois jedes Mal wieder beseitigt werden: Ein Voraus-Fahrzeug hebt Leitungen an, dreht Ampeln weg, baut Schilder ab; dem Konvoi hinterher fährt dann ein zweites Servicefahrzeug, das alles wieder zurecht rückt.

### **Zwei Lenker pro Transporter nötig**

Die Schwertransporter selbst brauchen je zwei Lenker, erklärt Peter Ernst, der schon seit 20 Jahren diese Maßarbeit leistet: Ein Fahrer sitzt ganz normal am Lenkrad und steuert den Riesen-Brummi. Ein zweiter Fahrer sitzt als „Nachlenker“ im Folge-Fahrzeug: Wo es zum Beispiel um enge Kurven geht, kann er per Fernbedienung das „Hinterteil“ des Schwertransporters separat lenken.

Kein Wunder, dass die von der Polizei eskortierten Konvois im Schnitt nur auf etwa 30 Kilometer pro Stunde kommen: Zwar sind auf gerader Strecke auch mal 60 km/h drin. Aber an Engstellen heißt es dafür oft mal: abwarten. Entsprechend benötigt jeder Konvoi zwei Nächte bis Neuwied. „In der ersten Nacht wollen wir jeweils bis kurz vor



Dachau kommen“, sagt Toni Keller, der für die Streckenplanung verantwortlich ist. Im Raum Kelheim sei dies kein allzu großes Problem – so richtig knifflig werde es aber im Raum Dachau.

**Per Schiff kamen die Tanks am Main-Donau-Kanal nach Kelheim.**



**Bis Dezember jetzt regelmäßig unterwegs: der Biertank-Konvoi**



**In Millimeterarbeit hievt der Hafenkran den Tank auf den bereitstehenden Spezial-Schwertransporter.**

**URL:** <http://www.mittelbayerische.de/index.cfm?pid=10062&lid=0&cid=0&tid=0&pk=1108697>