

Über große Umwege nach Bremen

Zu niedrige Brücken und nicht ausreichende Schleusenmaße zwingen teilweise zum Improvisieren. Per Ponton transportierte Komponenten für den Offshore-Windpark »Nordsee One« mussten deswegen eine deutlich längere Wegstrecke zurücklegen.

Von Thomas Wägener



In Uffeln bei Ibbenbüren wurden die Serviceplattformen an Bord eines Pontons gehievt, der sie über diverse Wasserstraßen zum Zwischenzielort Bremen brachte

Foto: Thomas Wägener

Schon der Transport von der Produktionsstätte des Herstellers BV Anlagenbau in Holsterfeld bei Rheine über die Straße zum Hafen gestaltete sich schwierig. Nachdem erstmals im November vergangenen Jahres mit dem Binnenschiff sieben sogenannte Serviceplattformen für die Offshore-Industrie bis zum Zwischenzielort nach Bremen gebracht worden waren, galt es nunmehr, in drei weiteren Fuhren – zwei davon im Januar, eine im Februar dieses Jahres – jeweils acht solcher Komponenten in die Hansestadt zu transportieren. Für die Organisation der drei Konvois von Holsterfeld nach Bremen zeichnete das niederländische Unternehmen Wagenborg verantwortlich.

Knapp vier Monate sei der Transport zusammen mit Wagenborg geplant worden. »Eigentlich wollten wir über den nahe gelegenen Hafen Spelle-Venhaus verschiffen«, sagt Thorsten Raatgering, Leiter Materialwirtschaft bei BV Anlagenbau. Schnell wurde jedoch klar, dass die Schleusen dafür nicht breit genug sind. Die Alternative war rasch gefunden: der Umschlagplatz der Firma Albert Bergschneider in Uffeln bei Ibbenbüren – laut Raatgering der einzi-

ge Hafen, der halbwegs in der Nähe lag und über den die Ladung an Bord eines Pontons gebracht werden konnte.

Zunächst mussten die Komponenten auf Lkw verladen werden. Aufgrund der Maße von 11 x 11 x 2 m konnte jeweils nur ein Teil pro Sattelschlepper ins rund 20 km entfernte Uffeln gebracht werden. Kein leichtes Unterfangen, denn für die Schwertransporte mit Überbreite mussten die Bundesstraße B70 und auch ein etwa 14 km langes Teilstück der Autobahn A30 Richtung Osnabrück jeweils für rund zwei Stunden voll gesperrt werden. Auch wenn alle Transporte an Sonntagen erfolgten, führte dies durchaus zu Verkehrsbehinderungen.

Auf dem Gelände von Bergschneider stand schon der für Lasten bis zu einem Gewicht von 130 t ausgelegte Spezialkran Grove GMK-5130 bereit, der die jeweils rund 13 t schweren Komponenten an Bord des Pontons »Datrans 17« hievte. Dieses knapp 55 m lange, 11,40 m breite und für einen maximalen Tiefgang von 2,50 m ausgelegte Fahrzeug ist im Besitz des niederländischen Unternehmens Aquatrans und wurde von Wagenborg gechartert.

Neben dem »Datrans 17« kam auch Wagenborgs eigene »Barge 6« für die anderen Transporte zum Einsatz.

Fünfeinhalb Tage bis Bremen

Nachdem alle acht Serviceplattformen an Bord verstaut waren, legte der vom Schubboot »Flevo Trans« des gleichnamigen niederländischen Unternehmens und Tochter von North Trans Scheepvaartsbedrijf, geschobene Tross ab und nahm Kurs auf den Dortmund-Ems-Kanal (DEK) Richtung Ruhrgebiet. Die Strecke führte durch den Rhein-Herne-Kanal bis nach Duisburg. Von dort ging es den Rhein abwärts und über das niederländische Kanalsystem bei Kampen ins IJsselmeer, um dieses bei Lemmer über den Streamkanaal wieder zu verlassen. Über weitere niederländische Kanäle fuhr der Tross an Groningen vorbei bis nach Delfzijl und von dort über die Ems bei Dörpen in den rund 70 km langen Küstenkanal. Nachdem dieser vollständig durchfahren worden war, bog der Schubverband bei Oldenburg in die Hunte ein und schließlich bei Elsfleth in die Weser bis nach Bremen. Ganze fünfeinhalb Tage dauerte der Transport über den Wasser-

weg zum Zwischenzielort. Und doch sei dies die schnellstmögliche Route gewesen, sagt Raatgering.

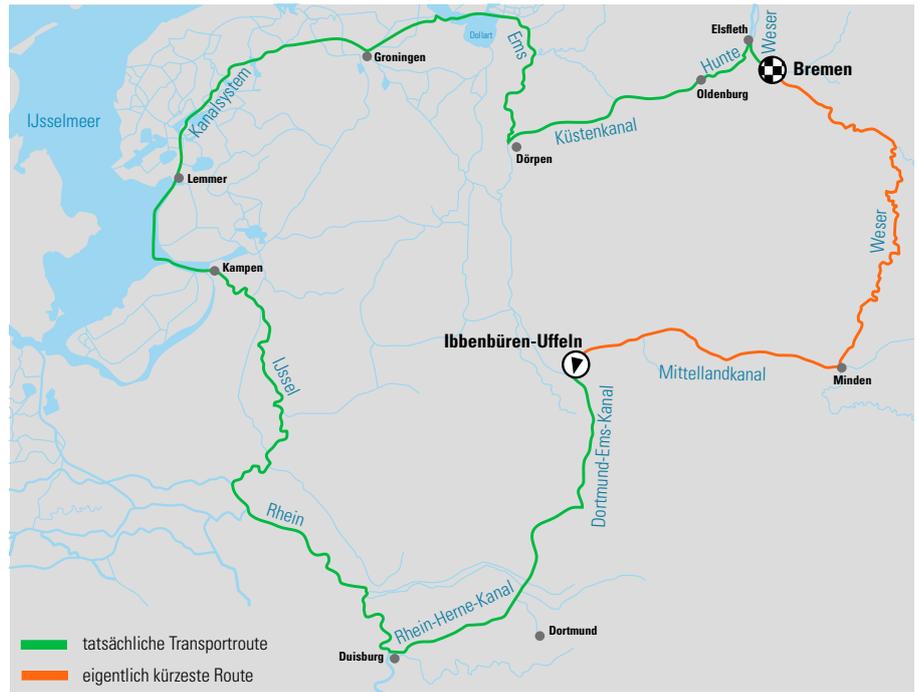
Der von der Strecke her kürzeste Weg hätte über den Mittellandkanal bis nach Minden geführt und von dort über die Weser bis nach Bremen. Da die Bauarbeiten an der neuen Schleuse in Minden jedoch noch immer nicht abgeschlossen sind, kam diese Route nicht in Frage, denn die Abmessungen der bestehenden Schachtschleuse reichen für den Schubverband nicht aus.

In der Hansestadt wurden die Serviceplattformen von einem nicht näher genannten Kunden an die Türme geschweißt und noch einmal nachbeschichtet. Dies sei in einem Zelt geschehen, so Raatgering. Von Bremen aus ging es danach weiter nach Cuxhaven, wo die vollständige Montage erfolgte. An Bord des Errichterschiffs »Innovation« wurden die fertigen Teile schließlich zum etwa 40 km nördlich der Insel Juist gelegenen Offshore-Windpark »Nordsee One« gebracht. Dieser gehört zu 85 % dem kanadischen Unternehmen Northland Power, die übrigen 15 % hält RWE Innogy. Den Auftrag für den Transport ab Cuxhaven und die Installation der Windkraftanlagen in 25 bis 29 m Tiefe bekam Geosea, ein Offshore-Unternehmen der belgischen DEME-Gruppe. Nach der Fertigstellung soll der Windpark über insgesamt 54 Windenergieanlagen verfügen, die mit Turbinen von Senvion ausgestattet werden. Die Gesamtleistung von »Nordsee One« ist mit 332 MW angegeben.

Transport von 54 Plattformen

Alle 54 Serviceplattformen wurden von BV Anlagenbau gefertigt, 31 davon wurden über den Wasserweg befördert, während beim Transport der ersten 23 Serviceplattformen für die komplette Strecke von Holsterfeld zum Zwischenzielort Bremen Lkw genutzt wurden. Pro Nacht fuhr eine Plattform über die Autobahn in die Hansestadt. Da die Fracht geteilt wurde, musste die Autobahn nicht gesperrt werden. Pro Plattform kamen somit zwei Sattelschlepper zum Einsatz – einer transportierte die 6 m breite Hälfte, der andere die 5 m breite. Bis auf ein Mal, als eine unangemeldete Nachtbaustelle geräumt werden musste, habe dies auch gut geklappt, sagt Raatgering.

Gegen Ende des vergangenen Jahres sei das Zusammenschweißen in Bremen aus Witterungsgründen dann nicht mehr möglich gewesen, sodass die Plattformen ab dem Produktionswerk in einem Stück transportiert werden mussten. »Dafür war das Binnenschiff die einzige Transportmöglichkeit«, beschreibt der Materialwirtschaft-



Karte: Binnenschifffahrt

Leiter. Trotz der deutlich längeren Wegstrecke sei der Transport über den Wasserweg für BV Anlagenbau eine echte Alternative zur Straße, so das Unternehmen.

Ausbau von Schleusen

Der Großbaukomponenten-Hersteller hofft, in Zukunft die sperrige Ladung über den Hafen Spelle-Venhaus verschiffen zu können. Bis dies bei großen und schweren Projektladungen wie den Serviceplattformen geschehen kann, müssen jedoch erst die Schleusen am DEK ausgebaut werden. »Für unser Unternehmen wäre das ein Wettbewerbsvorteil«, sagt Raatgering, der den angekündigten Ausbau der Schleusenwerke daher begrüßt.

Der Baubeginn an der Schleuse Rodde soll noch in diesem Jahr erfolgen. Nach Auskunft des Wasserstraßen-Neubauamtes (WNA) Datteln soll sie im Jahr 2020 für den Schiffsverkehr freigegeben werden. Dann soll die Kammerbreite 12,50 m anstatt der bisherigen 10 m betragen. Das gleiche Zeitfenster ist für die Schleuse Hesselte vorgesehen, bevor die Schleuse Venhaus erneuert werden soll. Der Baubeginn ist derzeit für das Jahr 2019 geplant, die Fertigstellung frühestens für 2024.

BV Anlagenbau wird sich also noch gedulden müssen, bis die Großbauteile über den Hafen Spelle-Venhaus verschifft werden können. ■



Der Schubverband auf dem Dortmund-Ems-Kanal bei Riesenbeck

Foto: Thomas Wägener