

Und es geht doch!

Text | Fotos Peter Leuten

Zur Bewältigung seiner vielfältigen Aufgaben orderte der in Süddeutschland beheimatete regionale Energieversorger Pfalzwerke Netz AG ein Einsatzfahrzeug, das sich im Einsatz in allen möglichen Situationen bewähren sollte und schuf damit ein Fahrzeug, das auf der Welt in dieser Form wohl einzigartig ist





Anspruchsvolles Manöver: Der untere Teil des Masts muss unter der Stromleitung durchtauchen, um in der Grube abgestellt zu werden. Anschließend wird der zweite Teil des Masts abgeladen und vormontiert

Münchweiler am Klingbach, vormittags um 10.30 Uhr: Ein dreiköpfiges Team des regionalen Energieversorgers Pfalzwerke Netz AG hat hier im Ortszentrum Am Mühlenweg Stellung bezogen. Der Auftrag: In diesem einsam, in einem engen Tal gelegenen Flecken den bestehenden, mehr als fünfzig Jahre alten Endmast einer Mittelspannungsleitung mit 20 kV zu ersetzen, der hier zugleich als Verteiler für eine noch immer praktizierte Stromversorgung von Dach zu Dach fungiert. Mit dabei an diesem Montag ist Netzinstandhaltungsmeister Volker Anton - und das nicht von ungefähr. Anton will sich persönlich davon über-

zeugen, wie sich das neue Einsatzfahrzeug der Dienststelle bewährt. Der Mercedes Axor 1833 ist für die Flotte von Kommunen und öffentlichen Körperschaften eigentlich kein untypisches Fahrzeug und daher selbst mit Ladekran im Grunde nichts Besonderes. Anders in diesem Fall, denn auf dem geländegängigen Neuzugang der Pfalzwerke Landau ist ein Fassi F365A-Ladekran montiert, ein enorm leistungsfähiger Kran, der mit seinem Eigengewicht die zulässige Nutzlast des Fahrzeugs fast völlig ausreizt. Hinzu kommt jedoch auch noch die ganz spezielle, in dieser Form wohl einzigartige Ausstattung. Der Energieversorger hatte nämlich nicht nur einen leistungsstarken Ladekran mit

einem Hubmoment von mindestens 34 Metertonnen und einer Ausladung von mindestens 20 Metern verlangt, sondern von der Lkw-Kran-Kombi zudem auch noch einen rundherum gleichbleibenden Aktionsradius verlangt.

Das war eine harte Nuss, die es zu knacken galt. „Wir wussten schon, dass das nicht ganz einfach wird“, erklärt Anton.

„Schließlich ist es nicht das erste Fahrzeug, das wir so bestellt haben. Mit der X-Abstützung und einem Kran dieser Leistung zählte bei dem Fahrzeug am Ende jedes Kilo, das man einsparen konnte. Doch ohne X-Abstützung können wir viele Einsätze nicht durchführen. Es ist oft so wie hier: Man kann sich eben nicht immer aussuchen, wie man das Fahrzeug hinstellt.“

Doch jetzt heißt es erst einmal, den bei der Anfahrt auf einem Transportanhänger mitgebrachten zweiteiligen Mast abzuladen und ihn anschließend in der rund zwei Meter tiefen Baugrube abzusetzen. Keine ganz leichte Aufgabe, denn der Mast soll in einer Ecke eines Grundstücks zum Stehen kommen, dessen Einfahrt von einer kleinen Mauer gesäumt ist. Rückwärtig von einem Bach und seitlich von der Wasgauhalle begrenzt, bleibt dem Team von Benjamin Baumgartner, der normalerweise den Trupp leitet, nichts anderes übrig, als das Kranfahrzeug in der Einfahrt zu parken. Um zumindest die in Richtung der Baugrube weisenden Abstützungen voll auszufahren, muss das Fahrzeug mit ausgefahrener Stütze sogar noch einmal ein Stück vorgefahren werden, sodass eine der Stützen nunmehr über die Mauer reicht. Dennoch gilt es, eine satte Entfernung zu überbrücken, um den außerhalb des Grundstücks geparkten Anhänger mit dem Mast zu erreichen.

Zunächst einmal tut sich jedoch nichts an diesem Montagvormittag. Mit der Fernsteuerung des Fassi F365A in der Hand schaut Netzinstandhaltungsmeister

Anton ratlos drein: „Ich habe hier die Rückmeldung: Nicht zulässig“, schimpft er, „keine Ahnung warum.“ Ein kurzes Telefonat mit dem für die Kraninstallation verantwortlichen Unternehmen Link Fahrzeugbau in Heidelberg folgt. „Ach was“, entfährt es Anton, „na wenn das so ist!“ Über das IOC-Ferndiagnosesystem



Pragmatisches Vorgehen: Der Mast wird mit einer ersten, rund einen Meter hohen Betonschicht eingegossen

von Fassi kommt das Unternehmen der Ursache für die Arbeitsverweigerung des F365A schnell auf die Spur: Es ist die über die Mauer greifende Stütze vorne links, die hier unglücklicherweise genau dort zum Stehen kam, wo das Erdbauunternehmen den Aushub der Baugrube aufgehäuft hatte. In dem locker aufgeschütteten Aushub verschwindend ist diese Stütze nach Rückmeldung eines im Fuß angebrachten Drucksensors nicht ausreichend belastet.

Ein kurzer Handgriff und schon bohrt sich die Andruckplatte der Stütze tief in den lockeren Untergrund. Nun lässt sich der Kran bis zur geforderten Ausladung ausfahren. Behutsam hebt Anton den unteren Mastteil von dem Transportwagen und legt ihn zunächst einmal neben der Baugrube ab. Denn um den Mast in die Grube

zu stellen, muss er - statt in der Mitte - zunächst an seiner Spitze angeschlagen werden. Beim anschließenden Aufrichten des Masts zeigt sich dann die nächste Schwierigkeit. Um den Mast mit seinem unteren Ende über die Baugrube zu schwenken, müsste er so weit angehoben werden, dass der Ladekran nun nicht mehr an der Hochspannungsleitung vorbeikäme. So bleibt Anton nichts anderes übrig, als mit dem Mast in einem anspruchsvollen Manöver unter der Leitung durchzutauchen.

„Das klappte ja ganz gut“, zeigt er sich zufrieden, „der Fassi-Kran reagiert wirklich auf die leiseste Bewegung der Steuerhebel.“ Nachdem er den Mast millimeterge-



nau in der Grube abgestellt hat, überlässt er Fachvormeister Baumgartner die Steuerung, um selbst die exakte Ausrichtung des Masts zu überprüfen. Als Anton schließlich sein Okay gibt, stoppt Baumgartner per Fernbedienung den 240 kW starken Dieselmotor des Axor und bringt - wie Anton, Christian Manger und Martin Roth - eine der vier auf allen Seiten befestigten Greifzüge zur Sicherung des Masts auf Spannung. Sie sollen ihn in Position halten, bis er einbetoniert ist. Bestens gesichert kann der Mast indessen vom Kran gelöst werden. So startet Baumgartner den Motor wieder und schwenkt, nachdem die Rundschlinge von der Mastspitze entfernt wurde, den Kran erneut herüber zum Transportanhänger, um den oberen Teil des Masts abzuladen und zur Montage von Isolatoren und anderen Einrichtungen neben der Baugrube abzulegen.

Zeit für eine erste Bestandsaufnahme. Wird der Fassi F365A den in ihn gesetzten Erwartungen gerecht? „Den Ausschlag für die Kaufentscheidung“, holt Netz-instandhaltungsmeister Anton etwas weiter aus, „gaben bei uns letztlich zwei Faktoren: Die Flexibilität, mit der man bei Fassi auf unsere Anforderungen reagiert hat, und natürlich der Preis. Gerade vor diesem Hintergrund freut es mich natürlich, bei diesem Einsatz festzustellen, dass das nicht auf Kosten der Qualität geht.“ „Ganz im Gegenteil“, präzisiert Benjamin Baumgartner, „ich bin überrascht, wie feinfühlig und präzise sich der 365er manövrieren lässt. Das ist natürlich ein Riesenvorteil auf Baustellen wie dieser, wo wir in einem Abstand von wenigen Metern an einer stromführenden 20 kV-Leitung arbeiten.“ Am nächsten Morgen, der Mast hat sich mit der ersten,



Der Fassi F365A hat den oberen Teil des Masts noch am Haken, doch an der Nahtstelle wird schon für eine dauerhafte Schraubverbindung gesorgt. Um den Mastfuß herum ist bereits die Schalung für den Guss des Sockels zu sehen





Nach getaner Arbeit: Das Einsatzfahrzeug wird für den Abmarsch vorbereitet

etwa einen Meter hoch eingefüllten Betondecke untrennbar verbunden, steht zunächst der Aufbau der Schalung für den Betonsockel an, der den Mast von hier an bis leicht über das Niveau des umgebenden Erdreichs umschließt. Den Lkw mit dem Fassi F365A hat Manger, um mit den Stützen nicht noch einmal Probleme zu bekommen, heute andersherum geparkt. Das nun bevorstehende Manöver hat es in sich: Der obere Teil des Leitungsmasts mit der Quertraverse für die Isolatoren muss behutsam auf den unteren Teil abgesenkt und dabei die Führungswinkel über den von unten himmelwärts ragenden Stumpf gestülpt werden. Der Kran steht dabei unter dem Kommando von Manger, der dazu auf dem Transformatorenhäuschen Stellung bezogen hat und von hier alles bestens im Blick hat. Doch auch der Jüngste im Team macht nun

Bekanntheit mit den Sicherheitssystemen des Fassi F365A. Kaum hat er das Teil am Haken, gibt die Kranelektronik einen Warnton aus. Das beim 365er serienmäßige IMC/ADC hat sich aktiviert. Dieses Schwingungsdämpfungssystem reduziert ab einer bestimmten Ausladung die Operationsgeschwindigkeit des Krans und schließt damit jedes Pendeln der Last aus. Dermaßen dicht an der Leitung ein echtes Sicherheitsplus. Dann geht alles sehr schnell. Während seine Kollegen den Maststumpf emporklettern, gelingt es Manger, die Stahlkonstruktion optimal in Position zu bringen. Der voll ausgefahrene Kran reagiert auch jetzt noch überaus feinfühlig auf die Steuerbefehle. Nach gut einer halben Stunde ist die Montage abgeschlossen. Was fehlt, ist noch die zweite Füllung Beton zum Ausgießen des Sockels. △