



Von Georg Stratmann

Nach der Auslieferung eines neuen LKW mit Ladekran ist eine neue Ära im Brückenbau. Der MAN ersetzt einen Krupp-Fachgruppe. Und die kann auf eine über 40-jährige Erfahrung zurückblicken. Doch auch in anderen Bereichen sind neue Maßnahmen im Einsatz. In der Zusammenarbeit werden auch zu anderen Ortsverbänden...

Der THW-Ortsverband Müllheim (Baden) im Markgräfler Land wurde im Dezember 1967 gegründet und hat sich in den vergangenen 46 Jahren mehrfach gewandelt sowie an neue Anforderungen angepasst. Seit der letzten großen Umstrukturierung zum 2003/2004 gibt es einen Technischen Zug mit zwei Bergungsgruppen sowie der Fachgruppe Brückenbau.

Ob es um das Ausleuchten einer Einsatzstelle, das Trockenlegen eines Überschwemmungsgebietes oder den Bau einer Brücke geht, das Engagement der Helfer sowie viel Spezialtechnik macht es möglich. Unterstützung gibt es vom örtlichen Förderverein.

Brückenbau seit 1968

Der Schwerpunkt liegt bei den Müllheimern im Brückenbau sowie im Transport von schweren Materialien, hierzu gibt es eine Örtliche Gefahrenabwehr (ÖGA) Transport. Bis 1968 gehen die Aufzeichnungen des Brückenbaus zurück. In den Anfängen wurden noch Bailey Brücken gebaut, ab 1978 vermehrt D-Brücken. Die D-Brücke ist eine von Krupp und MAN entwickelte Brücke, die freitragend eine Länge von rund 70 Metern überbrücken kann und dabei noch für den LKW-Verkehr zugelassen ist.

Durchschnittlich zwei- bis dreimal jährlich ist der Ortsverband mit Brückenbauprojekten und grösseren Übungen beschäftigt.

Dabei nehmen Planung, Vorbereitungen als auch die Transportlogistik viel Zeit ein. In einem separaten Lager wird ein kleiner Teil von Bailey-Brückenteilen vorgehalten. Der größere Teil im D-Brückenbau besteht aus Einzelteilen und ergibt eine Gesamtlänge von rund 80 Metern, gemessen einwandig und einstöckig. Somit ist man in der Lage, zeitnah das benötigte Material zusammenzustellen.

Das erklärt auch die Beschaffung einer zusätzlichen Zugmaschine samt Auflieger

im Jahr 2004. Auslöser waren Erfahrungen beim Elbhochwassers 2002, dort baute man insgesamt fünf Brücken in verschiedenen Längen und Ausführungen. Seit 2010 beschäftigen sich die Brückenbauer auch mit Eisenbahnbrücken für die Deutsche Bahn. Dabei geht es um Behelfsbrücken mit einer Tragfähigkeit von bis zu 1000 Tonnen und einer Länge bis zu 120 Metern, die bundesweit zum Einsatz kommen. Die Ausbildung erfolgt im Brückenbaulager der Deutschen Bahn in Konz (bei Trier).



Die Brückenbauer



... beginnt beim THW Müllheim (Baden) eine ...-Autokran und steigert so die Schlagkraft der ... fahrung beim Bau von Bailey- und D-Brücken ... die Südbadener aktiv – Brücken der Zusam- ... und Feuerwehren in der Region geschlagen.

In Gefahrenabwehr eingebunden

Das THW Müllheim ist außerdem sehr stark in die örtliche Gefahrenabwehr im Raum Breisgau-Hochschwarzwald, bei den Feuerwehren Müllheim, Neuenburg,

Bad Bellingen im Süden sowie Heitersheim im Norden eingebunden. In den vergangenen Jahren waren die Helferinnen und Helfer des Müllheimer Ortsverbandes gemeinsam mit den Kameraden aus Breisach verstärkt in den Führungsgruppen der

Feuerwehr tätig. Hieraus entwickelten sich mehrere Beleuchtungs- und Abstützeinsätze. Dabei kam das Einsatzgerüstsystem 1-4 zur Abstützung von Brandgebäuden zum Einsatz. Auch die Baufachberater wurden mehrfach angefordert.

Wie in Baden-Württemberg üblich, sind entlang der Autobahnen die Ortsverbände in den Sommermonaten mit dem THW-Dienst (Technische Hilfeleistung auf Verkehrswegen) vertreten. Zusammen mit dem THW Lörrach deckt man auf der Autobahn A5 den Abschnitt von Basel bis nach Bad Krozingen ab. In den vergangenen Jahren sind die Einsätze jedoch zurückgegangen. Zum Teil liegt das an Geschwindigkeitsbegrenzungen und deren Überwachungen.

Gemeinsame Ausbildungen mit den Feuerwehren, dem Deutschen Roten Kreuz, Rettungshundestaffel und DLRG stehen regelmäßig auf dem Übungsplan. Auf Bundesebene sind einige Helfer auch in den Arbeitsgruppen Brückenbau sowie Fachgremien auf Landes- und Bundesebene vertreten.

55 Helfer sind derzeit aktiv dabei, weitere 17 Helfer sind in der Reserve. Besonders stolz ist die Führungsebene auf seine Althelfer mit teilweise 70 Jahren oder älter. Diese Kameraden sind zum Teil Gründungsmitglieder, treffen sich auch noch in der Unterkunft und stehen trotz des hohen Alters immer noch mit Rat und manchmal auch mit Tat zur Verfügung.





Drei Generationen Autokräne

Bis 1987 verfügten die Brückenbauer in Müllheim über einen Eckhauber-Autokran aus LSHD-Zeiten. Auf einem dreiachsigen Fahrgestell von Klöckner-Humboldt-Deutz war ein von Krupp-Ardelt in Wilhelmshaven entwickelter Kranaufbau montiert. Vier baugleiche Kräne beschaffte der Luftschutzhilfsdienst von 1965 bis 1967 für den damaligen Schwimmbrückendienst. Nach der Auflösung des LSHD im Jahre 1968 kamen diese Kräne zu den neu aufgestellten THW-Brückenbauzügen. Die neuen Standorte waren Freising, Pforzheim, Mainz und Müllheim.

1989 kam dann ein vom Bund neu beschaffter Mobilkran der 25-Tonnen-Klasse. Das von Krupp entwickelte Fahrzeug wurde ebenfalls in Wilhelmshaven gebaut. Dabei passte man die Serienkräne an die THW-Vorgaben an. So entfiel die Klappspitze am Hauptausleger komplett, stattdessen wurde eine Treibmatik-Seilwinde von Rotzler nachgerüstet. Diese hatte im direkten Zug acht Tonnen Zugkraft. Sieben dieser Fahrzeuge wurden von 1989 bis 1990 gebaut.

2012 der nächste Quantensprung: Das

THW beschaffte eine neue Krangeneration, diesmal mit anderer Konzeption. Anstatt eines Autokrans mit festem Ausleger fällt die Entscheidung diesmal zugunsten eines 3-achsigen LKW mit schwerem Ladekran. In 2008 waren in einem Krantest an der Bundesschule in Hoya verschiedenste Kranfahrzeuge getestet worden. Herausgekommen ist ein MAN TGS 28.400 6x4-4 mit Palfinger-Ladekran PK 78002 SH. An der Entscheidung waren auch Mitglieder des Fachgremiums Brückenbau beteiligt.

Fahrzeuge Brückenbau

Neben dem neuen Autokran gehören noch ein Mannschaftslastwagen (MLW) Mercedes 917 AF 4x4 sowie ein Anhänger 18 Tonnen zur Fachgruppe. Ein von der Fördervereinigung beschaffter Einachsanhänger samt Schlauchboot rundet die Ausstattung für den Brückenbau ab.

Der Kipper mit langer Pritsche und Seilwinde wurde Anfang der 1990er Jahre für Hilfsgütertransport in die GUS nachträglich mit Plane und Spriegel versehen. Kipper sowie ein Gabelstapler und alte Krupp-Kran stehen derzeit zur Aussonderung an.

Actros Sattelzugmaschine

Für den Transport der schweren Bauteile steht eine Zugmaschine Mercedes Actros 2643 zur Verfügung. Das im Jahr 2000 gebaute Fahrzeug kam 2004 mit einem Tachostand von knapp 200.000 km nach Müllheim.

Hinter dem Führerhaus ist ein Ladekran Typ Hiab 140 AW verbaut. Das Fahrzeug samt Auflieger war zuvor in Belgien zugelassen. Fahrgestell und Ladekran befand sich in einem desolaten Zustand, während das Fahrerhaus noch top dastand.

Den Helfer machte es aber sichtlich Spaß die Zugmaschine von Grund auf zu sanieren. Vieles wurde komplett zerlegt und von Grund auf überarbeitet und anschließend lackiert. Reichlich Platz in der Halle erleichterte die Restaurierung.

Neben dem Funkeinbau wurden auch Blaulicht und Sondersignalanlage nachgerüstet. Um auch vorhandene Anhänger bewegen zu können, erhielt der Actros zusätzlich eine Anhängerkupplung, nachgerüstet durch eine Fachfirma. Als alles fertig war, machte man sich umgehend an den Tiefader.





Tiefhlade-Auflieger

Diese Aufgabe entwickelte sich jedoch schnell in ein Stunden- und Groschengrab, so dass man nach umfänglichen Arbeiten in Eigenleistung auf die Ressourcen einer Fremdfirma angewiesen war. Nach den ersten Gesprächen musste jedoch festgestellt werden, dass die Massnahmen so umfänglich ausgefallen wären, dass eine Finanzierung nicht gesichert war. So entschloss man sich schweren Herzens, das Projekt vorerst auf Eis zu legen.

Drei Jahre suchte man nach Alternativen, schließlich konnte man sehr günstig einen Sattelaufleger von Kässbohrer Baujahr 2008 übernehmen. Der aus Überproduktion stammende Trailer wurde erst im Jahr 2013 zugelassen. Der Tiefbettauflieger ist normal knapp 11,50 Meter lang und lässt sich auf knapp 16 Metern verlängern. Auch in der Breite ist der Auflieger erweiterbar. Beidseitig sind 30 cm lange ausziehbare Stützen angebracht. Somit kann eine maximale Breite von über drei Metern erreicht werden. Das Eigengewicht beträgt knapp 10 Tonnen. Die Zuladung darf bis zu 28 Tonnen schwer sein, daraus ergibt sich ein zulässiges Gesamtgewicht von 38.000 kg. Neben Fahrzeugen können auch Normcontainer transportiert werden. Ein Auffahrampen gehören zur Ausstattung. Eine entsprechende Sonderfahrgenehmigung für Überbreite, Überlänge und Gewicht liegt aufgrund eines Gutachtens vor und war Voraussetzung für die THW-Zulassung.

Hubarbeitsbühne

Die ersten Ideen zu einer Hubarbeitsbühne mit Erweiterung zur Lichtmastausstattung entstanden bereits frühzeitig in den Jahren 2003 bis 2004. Er sollte als Ersatz- bzw. Ergänzung zur bestehenden Beleuchtungsausstattung dienen, dies vor allem in Anbetracht der Autobahneinsätze. Zudem war eine Verwendung im Bereich Brückenbau vorgesehen, unter anderem bei Wartungen und Montagen.

Auch hier wurde akribisch nach Angebo-

ten gesucht, so dass auch eine Fahrt durch halb Europa stattfand. Man entschied sich dann für das Modell Simon Boxer 170 D 4x4. Für die Umsetzung der THW-Anforderungen übernahm der stellvertretende Ortsbeauftragte, beruflich als Maschinenbauingenieur tätig, die komplette Planung. Den anschließenden Umbau übernahmen die Müllheimer in Eigenleistung.

Dabei wurde unter anderem der bestehende Motor (ca. 15 kW) entfernt und durch ein 40 kVA-Aggregat eines italienischen Herstellers mit Deutz-Motor ersetzt. Diese selbstfahrende Arbeitsbühne Baujahr 1997 wurde über den Förderverein 2005 beschafft.

Die maximale Arbeitshöhe beträgt 16,8 Meter, die seitliche Ausladung bis zu neun Meter, so dass das Gerät ideal für den Brückenbau eingesetzt werden kann. Die Steigfähigkeit liegt bei 50 %, das entspricht eine Steigung von 27 Grad. Die Geländebereifung in Vollgummi ist nahezu für jedes Gelände perfekt. Die Traglast beträgt 225 kg, durch das hohe Eigengewicht von 6,5 Tonnen ist eine seitliche Abspannung nicht nötig. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt fünf km/h.

Der Hubkorb wurde zusätzlich mit Hal-

terungen für Beleuchtung (4 x 1500 W Halogen und 4 x 400W HQI) versehen. Darüber hinaus besteht noch genügend Reserve für weitere Leuchtmittel oder externe Verbraucher. Eine Stromversorgung im Korb war vorhanden, wurde jedoch den heutigen Standards angepasst und saniert. Nach dem Umbau wurde aus Sicherheitsgründen eine komplette Neuabnahme durchgeführt, so dass den Anpassungen und Änderungen aus Sicht der Sicherheit und UVV Sorge getragen wurde. Daher lautet auch der Herstellername: THW Müllheim mit dem Zusatz Simon Boxer 170 D 4x4

Für den Transport gibt es aufgrund der zahlreich vorhandenen Anhänger mehrere Transportmöglichkeiten.





Beleuchtungsanhänger

Seit Ende Juni 2013 steht ein neuer Beleuchtungsanhänger in der Garage, beschafft durch den Förderverein. Der Vorgänger, ein Eigenbau aus den frühen 1990er Jahren auf Basis eines 1961 gebauten Bundeswehr-Anhängers war schon lange nicht mehr zeitgemäß. Das Aggregat hatte mit 20 kVA zu wenig Leistung und stammte ebenfalls aus den 1960er Jahren. Auch über Schallschutz hat man sich seinerzeit wenig Gedanken gemacht.

Der Neue erfüllt alle aktuellen Normen. Durch eine Wechselzugvorrichtung lässt sich der Anhänger sowohl von einem Mannschaftstransportwagen (System Kugelkopf) als auch von größeren Fahrzeugen (Maulkupplung) ziehen.

Der Mast erreicht eine Höhe von neun Metern und ist mit sechs Scheinwerfern bestückt (2 x 1500 Watt Halogen, 4 x 400

W HQI). Per Fernbedienung lassen sich der pneumatische Lichtmast ein- oder ausfahren. Auch die elektrische Dreh- und Schwenkvorrichtung werden über die Fernbedienung gesteuert. Somit können die Scheinwerfer punktgenau eingestellt werden und lassen sich einzeln ein- oder ausschalten. Mit der elektrischen Leistung von 60 kVA und den diversen Steckdosen hat man an der Einsatzstelle alle Möglichkeiten, externe Verbraucher bzw. weitere Leuchtmittel zu betreiben.

Claas Geländestapler

Gabelstapler gehörten schon immer zur Grundausrüstung beim THW Müllheim. Die Altersschwäche eines O&K-Staplers war Startschuss für eine Ersatzbeschaffung. Nach fast zweijähriger Suche wurde man in Germersheim (Rheinland-Pfalz) fündig. Dort konnte man günstig einen Claas Unitrac

kaufen, zuvor eingesetzt bei BASF für interne Transportfahrten. Das erklärt auch die vorhandenen Anschlüsse für Druckluftbremse und 12 V-Stromversorgung.

Nach der Aussonderung wurde dieser durch einen BASF-Mitarbeiter bei dessen Umbau seines Anwesens genutzt. Nach Fertigstellung der Baumassnahmen wurde der Stapler in Gelb umlackiert und stand dann zum Verkauf. Der Stapler ist mit Dieselmotor, Geländebereifung und Arbeitsscheinwerfern ausgestattet. Wird der Stapler für den Anhängertransport eingesetzt so müssen die Gabeln eingeklappt werden. Die Zinkenverstellung ist obligatorisch.

