

WZ, 1.6.16

# Bahn frei für Schwertransporte

Der Thurgau aktualisiert sein 1973 festgelegtes Netz für besonders schwere und voluminöse Ausnahmetransporte. Obwohl der öffentliche Raum immer mehr verbaut wird, müssen die Wege gewährleistet sein.

THOMAS WUNDERLIN

**FRAUENFELD.** Von Felben nach Wellhausen können seit 1979 keine Transformatoren für Unterwerke mehr transportiert werden. Denn der Bahnübergang wurde damals durch eine Unterführung ersetzt. Die Strecke blieb im Netz der Versorgungsrouten, das 1973 in einer kantonalen Verordnung festgelegt wurde. Es dient Fahrzeugen, die samt Ladung bis zu 5,2 Meter hoch sind; die Tragfähigkeit reicht bis 240 Tonnen. Auf den Nebenästen gilt eine Maximalhöhe von 4,8 Metern und eine Tragfähigkeit von 90 Tonnen. Üblicherweise dürfen Lastwagen maximal 4 Meter hoch und 40 Tonnen schwer sein.

## Mehrere zusätzliche Zacken

Nun hat der Regierungsrat das Routennetz aktualisiert, wie er kürzlich mitteilte. Nach dem Bau der Unterwerke sei es in Vergessenheit geraten. Mit der Revision werde gewährleistet, dass die Unterwerke mit Ausnahmetransporten erreichbar blieben. Die Haupttroute von Basadingen nach Roggwil, die auch als Verbindung in den Kanton St. Gallen dient, hat zusätzliche Zacken erhalten. Der eine bedeutet einen Umweg über Langrickenbach. Die direkte Verbindung Bürglen-Amriswil ist nicht mehr möglich, da die SBB-Unterführung bei



Ein Tieflader liefert einen 63 Tonnen schweren Grosstransformator beim EKT-Unterwerk Bischofszell ab.

Bild: pd

Riedt nicht 5,2 Meter lichte Höhe hat. Ein weiterer Zacken liegt in Engwilen; die direkte Verbindung Müllheim-Märstetten wurde offenbar beim Bau der A7 versperrt. Auch der Bau des Autobahnzubringers Arbon machte einen Umweg nötig.

## Schweizweites Netz

In den 1960er- und 1970er-Jahren wurde schweizweit das elektrische Netz ausgebaut, und es wurden Unterwerke zur Versorgung der Gemeinden erstellt,

erklärt Mario Töngi, Abteilungsleiter im kantonalen Tiefbauamt. «Die Transformatoren haben eine gewisse Grösse, die man nicht weiter zerstückeln kann.» Die Baudirektoren definierten über die Kantons Grenzen hinweg die Routen für diese Ausnahmetransporte. Diese dienen auch der Schweizer Industrie für ihre Exporte, beispielsweise von Winterthur zum Basler Rheinhafen. «Die Entwicklung fand irgendwann ein Ende», sagt Töngi. «Heute werden keine neuen

Unterwerke mehr gebaut, nur bestehende allenfalls ausgebaut.» Manche Unterwerke kamen nicht an den geplanten Standort, viele kamen an andere Orte, als zunächst gedacht war. «Der Abgleich wurde nie gemacht.» Da der Kanton nur über die Kantonsstrassen disponieren kann, mussten die Gemeinden die Streckenzusagen für ihre Strassenabschnitte erteilen. Die Schwachstellen der Versorgungsrouten lagen einst bei den Brücken. Heute ist die Tragfähig-

keit kaum noch ein Problem, sagt Abteilungsleiter Töngi. «Stattdessen wird der öffentliche Raum zunehmend verbaut.»

## Besonders schwere Transporte

Trotz der veralteten Plankarte gab es all die Jahre besonders schwere Ausnahmetransporte. So erreichten Ende Oktober 2014 zwei 63 Tonnen schwere Transformatoren aus dem Siemens-Werk Linz das EKT-Unterwerk Bischofszell. Sie wandeln den von der Axpo angelieferten Hochspannungsstrom (110 000 Volt) auf Mittelspannung (17 000 Volt) um und kosten mehrere hunderttausend Franken. Laut Urban Mauchle, Leiter Netzbetrieb beim EKT, wurden letztes Jahr nebst in Bischofszell auch in Sulgen und Arbon die Transformatoren ersetzt. Die Häufung habe damit zu tun, dass die Axpo ihr Netz von 50 000 Volt auf 110 000 Volt umgestellt habe.

## Manchmal Teile abmontieren

Das EKT verfügt über 15 Unterwerke. Auch die Axpo hat drei Transformatoren im Kantonsgebiet. Ferner betreibt die SN Energie ein Unterwerk in Arbon, die Stadt Konstanz eines in Tägerwilen. Die Zufahrt zu den Unterwerken ist laut Mauchle immer möglich. Bei Engstellen müsse man manchmal beim Transformator überstehende Teile abmontieren.