



Brückenteile sind gesichert, die Fahrzeuge überprüft. Wenn die Polizei-Eskorte eintrifft, kann von Elster in Richtung Berlin gestartet werden.

FOTOS: KUNZE

75-Tonnen-Kolosse auf acht Achsen in Richtung Berlin

SCHWERLASTTRANSPORT Brückenteile für den Westhafen werden aus Elster geliefert. An den Nadelöhren geht es um Zentimeter. Ampelanlagen müssen abgebaut werden.

VON H.-DIETER KUNZE

ELSTER/MZ - Beinahe überdimensionale, schwere und vor allem lange Brückenteile sind die „Spezialstrecke“ der C+P Industriebau GmbH & Co. KG in der Niederlassung Elster im ehemaligen Betonwerk. Kürzlich waren in zwei Transporten jeweils drei 50 Meter lange, zwei Meter hohe und 75 Tonnen schwere Doppel-T-Träger-Konstruktionen von Elster über Bundesstraßen und Autobahn nach Berlin unterwegs. Ziel war das Gelände des Westhafens, wo die neue Ludwig-Hoffmann-Brücke einen Kanal überspannen soll. Volkmar Anspach aus Jessen leitete die zwei nächtlichen Transporte. Er ist operativer und technischer Leiter bei der Universal Transporte & Logistik GmbH mit Sitz in Taucha bei Leipzig.

Es war nicht das erste, wohl aber aufgrund der Länge der Träger ein sehr kniffliges Unterfangen dieser Art. Wochenlang mussten die Transporte beantragt, genehmigt und Auflagen erfüllt werden. Ein dicker Ordner kommt zusammen, ehe sich überhaupt ein Rad auf der Straße drehen kann. Der kürzeste Weg nach Berlin wäre zwar die Strecke über Coswig und dann die Autobahn. „Aber“, so Volkmar Anspach, „schon an der Autobahnauffahrt wäre Schluss gewesen. Die Einfahrt hat einfach einen zu engen Radius.“ So musste eine andere Strecke gewählt werden. Von Elster über die B 187 bis Brandis, dann über Herzberg und Bad Liebenwerda weiter auf der B 101. Von Elster-



Transportleiter Volkmar Anspach (rechts) bespricht mit den Fahrern letzte Details, bevor sich der Konvoi aus drei Schwerlastern auf die Straßen begibt.

werda aus ging es über die B 169 bis zur Autobahnauffahrt Schwarzheide, dort über die A 13 bis nach Berlin. Zahlreiche Nadelöhre mussten gemeistert werden, für Volkmar Anspach und die Fahrer kein unlösbares Problem. Denn so manche knifflige Transportaufgabe wurden schon bewältigt. Die erste war diesmal die rechtwinklige Auffahrt von der Betonwerkstraße auf die B 187. So um die 40 Stundenkilometer konnten auf gerader Strecke trotz der immensen Last schon vorgelegt werden. Zentimetergenau und in diesem Fall im Uhrzeigersinn ging es durch den Kreisel in Jessen.

Die Fahrer wurden über Sprechfunk vom Transportleiter eingewiesen, per Knopfdruck steuerten sie von ihrer 540 PS starken Zugmaschine die zwei hydraulisch betriebenen, lenkbaren Achsen des Nachläufers. Andere „kribblige“ Stellen waren die Einmündung der B 187 auf die B 101 bei Brandis und vor allem ein weiterer Kreisel in Schwarzheide. Auf der Autobahn kamen die drei Lastzüge dann voran. Ein wahrer Nervenkitzel war die Stadtdurchquerung in Berlin. Gleich fünf Streifenwagen mit Blaulicht lotsten die Schwerlasttransporte durch die teilweise engen Straßen der Hauptstadt. Am Jakob-Kaiser-Platz mussten sogar im Vorfeld Ampeln vorübergehend demontiert werden. Aber alles ging glatt, gegen halb sechs in der Frühe war der um 20 Uhr in Elster gestartete Konvoi sicher am Ziel. Für die Fahrer war die Mission zunächst beendet, sie mussten die vorgeschriebene lange Ruhepause einhalten, nachdem sie unterwegs schon kurze Zwischenstopps eingelegt hatten. Eine Nacht später folgten die nächsten drei Brückenteile. In nur zwei Nachtschichten wurden die insgesamt sechs Träger zentimetergenau über den Kanal verlegt. Die Zugmaschinen und Nachläufer fuhren zwar leer zurück, aber eine Spazierfahrt war es für die Fahrer trotzdem nicht. Denn keinesfalls darf sich Routine einschleichen, kein Transport gleicht dem anderen. Das bestätigte Fahrer Thomas Wilk. Er steuert seit drei Jahren eine Zugmaschine von

Universal Transporte. „Der Job ist zwar nicht leicht, aber er macht trotzdem Spaß“, meint er. Er brachte vor ein paar Monaten mit Kollegen das längste, bisher in Elster gefertigte Brückenteil nach Kassel. Mit 55 Metern war es fünf Meter länger als die Teile für Berlin. Damit wäre die Grenze des Machbaren erreicht gewesen, noch länger ginge kaum, meint Volkmar Anspach zur MZ.

„Der Job ist zwar nicht leicht, aber er macht trotzdem Spaß.“

Thomas Wilk
Fahrer

Ausdrücklich lobt er die Zusammenarbeit mit den Polizeibeamten aus Dessau, Wittenberg und Jessen, die die Transporte bis zur jeweiligen Grenze des Dienstbereiches begleiten. Dann übernimmt die nächste zuständige Polizeistelle den Konvoi. Von Elster aus waren es sieben Polizeiübernahmen in Sachsen-Anhalt, Brandenburg und Berlin. „Da muss alles stimmen. Vor allem die Transportunterlagen vollständig und mängelfrei sein. Viele Polizisten haben dafür einen sehr scharfen Blick, aber auch die ordnungsgemäße Sicherung der Ladung und der technische Zustand der Fahrzeuge werden mit Argusaugen begutachtet“, weiß Volkmar Anspach aus jahrelanger Berufserfahrung.