



Auf zwölf Achsen durch Kassel: Begleitfahrzeuge sichern den Schwerlast-Lkw auf der Dresdener Straße nach hinten ab. Weil die Fahrzeuge vor allem in Kurven extrem langsam fahren müssen, dürfen solche Fahrten nur nachts stattfinden.

Foto: Koch

Respekt vor 110 Tonnen

Schwertransporte beförderten am Donnerstagmorgen Stahlträger zur Hafenbrücke

VON WILHELM DITZEL

KASSEL. Autobahnabfahrt Kassel-Nord, Donnerstagmorgen, 1.30 Uhr. Für Thomas Wilk (28) beginnt das letzte Stück einer dreitägigen Reise, die am späten Montagabend in Wittenberge (Brandenburg) begann. Dort hatten der 28-jährige Fahrer des 63 Meter langen Schwertransports und zwei weitere Kollegen des Transportunternehmens Universal ihre ebenso schwere wie lange Ladung aufgenommen: drei jeweils 55 Meter lange und 40 Tonnen schwere Stahlträger für den Neubau der Kasseler Hafenbrücke.

Ein normaler Lkw ist 15 Meter lang, die Schwertransporte,

jeder wiegt inklusive Fracht 110 Tonnen, messen mehr als das Vierfache. Da muss jeder Schritt exakt geplant sein. Verantwortlich für die Abwicklung des Transports ist Volkmar Anspach. Er hat in den letzten fünf Wochen die Strecke abgefahren, jede Kurve vermessen und für die Transportbegleiter eine Liste erstellt, was wo zu beachten ist.

So gab es auf der gesamten Strecke nur vier Parkplätze, auf denen der Transport Rast machen und die Fahrer in ihren Kojen tagsüber schlafen konnten. Jetzt sind sie kurz vor dem Ziel.

An der Autobahnabfahrt übernehmen die Polizeioberkommissare Dieter Engler und

Jürgen Bachmann von den Kollegen der Autobahnpolizei das Geleit des Schwertransports. Im Schritttempo fährt Wilk die kleine Steigung hinauf. In der Linkskurve muss er den Transporter bis an den Rand der Gegenfahrbahn rüberziehen, um anschließend die Rechtskurve stadteinwärts nehmen zu können. Die Verkehrsschilder im Ausfahrbereich hatten die Kollegen von der Transportleitung kurz zuvor abmontiert.

45 Minuten benötigt der Schwerlast-Lkw für die drei Kilometer über die Dresdener Straße zur Hafenbrücke. Immer wieder muss Wilk die zur Verfügung stehende Fahrbahnbreite bis zum letzten Zentimeter ausnutzen, um selbst kleine Kurven zu nehmen. Zwischen ihm und dem Begleitemann, mit dem er permanent per Funk verbunden ist, herrscht eine konzentrierte Arbeitsstimmung. An der Kreuzung Dresdener Straße/Sandershäuser Straße muss ein aus Niestetal-Sandershausen kommender Tanklastzug die Transportkolonne passieren lassen. Im Vergleich mit Wilks Gefährt sieht der Lastzug winzig aus.

Kurz vor halb drei trifft der Transport an der Hafenbrücke ein und wird dort eingeparkt. Thomas Wilk geht kurz um sein Fahrzeug herum und sichert es vorschriftsmäßig.

„Angst habe ich bei solch einem Transport nie“, sagt er, „aber man darf den Respekt vor der Ladung und ihren Besonderheiten nie verlieren.“

Während er sich auf die Nachtruhe vorbereitet, die ja bei seinem Beruf eher eine Tagruhe ist, sind seine Kollegen von der Transportplanung und die Polizei bereits wieder auf dem Weg zur Autobahnabfahrt. Die Begleitung des zweiten Transporters hat per Funk durchgegeben, dass man über die Abfahrt Lutterberg gerade passiert hat und bald in Kassel-Nord eintrifft.

HINTERGRUND

Zahlen und Fakten zum Transport

Bei den Schwerlast-Lkw des Paderborner Unternehmens Universal handelt es sich um 600 PS starke Zugmaschinen des Lastwagenbauers MAN. Zugmaschinen und Nachläufer haben insgesamt zwölf Achsen. Universal hat in Deutschland zehn Niederlassungen, fünf in Osteuropa und eine in Australien. Das Unternehmen verfügt über 260 eigene Transportfahrzeuge und beschäftigt weltweit 400 Mitarbeiter.



Millimeterarbeit: Die beiden Stromkästen an der Abfahrt Kassel-Nord mussten nicht abgebaut werden. Sie passten unter die Ladung. Volkmar Anspach und sein Kollege Mike Heese (rechts) hatten dies bereits vor Wochen vor Ort recherchiert.

Foto: Koch