

Mega-Transport Einen solchen Transport hat es in unserem Kreis noch nicht oft gegeben: Drei je 56 Meter lange Windrad-Rotoren wurden in der Nacht zum Freitag zum neuen Windpark bei Merchingen gebracht. Unsere Redaktion hat den spektakulären Konvoi begleitet. SZ-Reportage, Teil 1.



60 Meter lang sind die Schwertransporte mit den drei Windrad-Rotoren, die in der Nacht zum Freitag nach Merchingen zum neuen Windpark gebracht werden - hier beim Verlassen der Autobahn. FOTOS: RUPPENTHAL

Fünf Stunden Fahrt für 40 Kilometer Strecke

Logistischer Kraftakt: Schwertransport mit drei Windrad-Flügeln durchquert den Kreis Merzig-Wadern bis nach Merchingen



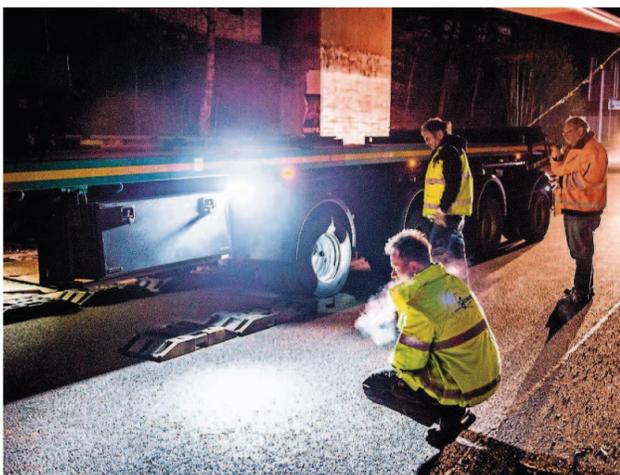
Hubert Drechsel, einer der Fahrer der drei Riesen-Transporte.



Viel Platz bleibt nicht bei der Fahrt durch die Straßen-Unterführung.



Die Polizei begleitet den nächtlichen Mega-Konvoi.



Millimetersache: Die Hinterachse muss am Kreisell unterbaut werden.

Von SZ-Redakteur
Christian Beckinger

Donnerstag, kurz vor 22 Uhr. Der Mond scheint voll und prall von dem nahezu wolkenlosen Nachthimmel herab. Sein kaltes, kräftiges Licht erleuchtet die nicht alltägliche Szenerie auf dem Autobahn-Rastplatz Sötern auf der A 62: Drei gewaltige Gefährte stehen dort. 56 Meter lang, 15 Tonnen schwer, silbrig-grau und ein wenig an ein riesiges Kanu erinnernd – so liegen die drei Windrad-Rotoren auf den Aufliegern mächtiger Sattelzüge. Sie sollen in dieser Nacht nach Merchingen gebracht werden, zum Standort des künftigen Windparks Merchingen II. Es sind die Flügel für das letzte der drei Windräder, die dort in den kommenden Wochen errichtet werden sollen. Dass die drei mächtigen Flügelblätter die gut 700 Kilometer von ihrer Fertigungsstätte in Lauchhammer (Oberlausitz) in den Hochwald bislang unbeschadet überstanden haben, dafür haben Hubert Drechsel und sein Team Sorge getragen. Sie befördern für das Spezialtransport-Unternehmen Schwandner mit Sitz in der Oberpfalz das ganze Jahr über Windrad-Komponenten von deren Produktionsstätten zu ihren künftigen Standorten. Drechsel führt dabei den Konvoi an. Der 47-jährige Sachse fährt nicht nur als erster los, er hat auch die notwendigen Transportpapiere bei sich, trifft die Absprachen mit den begleitenden Polizei-Streifen, sagt dem Tross immer wieder über Funk, wann es wie weitergeht.

Für die drei Rotoren steht nun die letzte Etappe ihrer Reise zum Bestimmungsort an. Aber die hat es in sich. Auf den letzten 40 Kilometern von der Autobahnausfahrt Braunschhausen bis zum Windpark geht es über schmale Landstraßen, teilweise durch enge Kurven, Straßenkreuzungen und über Verkehrskreisel hinweg. Ein logistischer Kraftakt, bei dem auch die Polizei Unterstützung leistet: Sie wird den gigantischen Tross von der Raststätte aus begleiten. Gerade tauchen die Polizei-Fahrzeuge mit blinkendem Blaulicht dort auf. Ein paar Kontrollen an den Fahrzeugen, ein Blick in die Papiere – der Konvoi ist startbereit. Hubert Drechsel startet den 510-PS-Motor seiner Volvo-Zugmaschine, langsam setzt sich der Mega-Schwertransport in Gang. Jedes der drei rund 60 Meter langen Gespanne wird von einem Kleinbus begleitet, dessen Fahrer in den kommenden Stunden eine zentrale Rolle spielen werden. „Wir sind die ‚Augen‘ von hinten für die Fahrer“, erklärt Wolfgang Decker, einer der Transport-Begleiter. Und nicht nur das: Die Transport-Begleiter sichern die überlangen Schwertransporte nach hinten ab. Immer wenn es eng wird, übernehmen sie auch die Steuerung des hinteren Zugendes: „Die

hinteren vier Achsen des Aufliegers werden vom Begleiter per Fernbedienung gelenkt“, sagt Hubert Drechsel. Dafür kann er im Führerhaus die Steuerung der Hinterachsen abkoppeln, so dass diese autonom rangiert werden können.

Bei Hubert Drechsel passt „Manni“ auf, dass am hinteren Ende alles klappt. Manni, das ist Manfred Meermann, ein unter-setzter schnaubbärtiger Münstlerländer mit gelber Schutzweste. Für Drechsel ist er mehr als nur ein Arbeitskollege: „Die Chemie zwischen uns stimmt hundertprozentig. Ich weiß, dass ich mich jederzeit auf ihn verlassen kann. Das klappt auch ohne große Worte.“ Zumal es für diese Art von Spezialtransporten kein spezielles Training oder eine besondere Ausbildung gibt, sagt der 47-Jährige, der aus dem sächsischen Königswalde bei Annaberg stammt. „Das ist alles ‚learning by doing‘, keiner ist dazu geboren, solche Geschosse um die Ecke zu bringen.“ Man benötigt räumliches Denken und viel Fingerspitzengefühl für die kniffligen Fahrmanöver, sagt Drechsel.

Bevor er vor rund vier Jahren

„Kommunikation ist sehr wichtig bei dieser Art von Transporten.“

Hubert Drechsel,
Lkw-Fahrer

damit begonnen hat, riesige Windradteile quer durch Europa zu kutschieren, hat er schon einiges erlebt: Noch in DDR-Zeiten machte Drechsel eine Ausbildung zum Bäcker, hat nach der Wende einige Zeit lang im Westen, in Nürnberg, in seinem Lehrberuf gearbeitet. Irgendwann lief es dort nicht mehr so, es folgte der Einstieg ins Transportgewerbe: „Fahren, das war schon immer meine Sache“, sagt Drechsel. Ganz früh habe er den Moped- und Motorradführerschein bekommen, auch die Lkw-Fahrerlaubnis damals noch in der Landwirtschaftlichen Produktionsgenossenschaft (LPG) nahe seiner Heimatstadt gemacht. Ein paar Jahre arbeitete er als Kurierfahrer in Nürnberg, seit einem guten Jahrzehnt ist er nun mit großen Transporten unterwegs.

Was unterscheidet eine solche Fahrt von den Aufgaben eines „normalen“ Brummifahrers, der „auf Plane“ mit Waren unterwegs ist? „Der Faktor Zeit spielt hier keine so große Rolle. Wer hier hektisch aufkommen lässt, ist fehl am Platz. Das geht bei solchen Geschossen meistens schief“, sagt Drechsel. Denn nicht immer laufen die Touren so ab, wie sie sollen. Zwar ist allein die Vorbereitung solcher Spezialtransporte beinahe ebenso aufwendig wie die Transporte selbst: Wochen vorher nehmen Streckenplaner und Disponenten die vorgesehe-

ne Route unter die Lupe, messen Engstellen aus, notieren sich, an welchen Stellen entlang der Strecke Schilder vorübergehend abgebaut, Straßenrabatte verstärkt oder Randbepflanzungen entfernt werden müssen. Das alles ist auch Bestandteil des Genehmigungsantrages an die zuständigen Behörden. Und doch kann es während des Transports ganz anders laufen als vorgesehen.

So ist es auch in dieser Nacht: Kaum hat der Konvoi sich vom Rastplatz aus in Bewegung gesetzt und steuert die Ausfahrt Braunschhausen auf der A 1 an, ist schon wieder Stopp: In der Überleitung der A 62 auf die A 1 hat sich ein Unfall ereignet, ein Pkw ist ins Schleudern gekommen und blockiert nun den Fahrstreifen. Gut eine Stunde dauert es, bis die Fahrbahn wieder frei ist. Erst gegen 23.20 Uhr geht es weiter. Wenige Minuten später hat Drechsel mit seiner übergroßen Fracht die Ausfahrt erreicht. Hier wartet die erste knifflige Passage auf ihn. „Langsam, Hubert“, mahnt Mannis Stimme aus dem Bordfunkgerät, mit dem Fahrer und Begleiter sich während der ganzen Fahrt verständigen. „Kommunikation ist sehr wichtig bei dieser Art von Transporten“, sagt Drechsel, während er im Schrittempo mit seiner gigantischen Fracht die Ausfahrt hinabkriecht. Und so gibt er seinem Begleiter hinter ihm auch immer wieder durch, was ihn auf der Strecke erwartet. „Ich mach jetzt nach links rüber. Rechts haben wir ein Hinweisschild, aber das dürfte uns nicht weiter stören.“ Kurz und knapp die Antwort aus dem Begleitbus: „Jo.“

Das Abbiegen von der Ausfahrt auf die Landstraße funktioniert noch relativ glatt. Dann aber gilt es, einen Kreisverkehr zu passieren. Und der ist nicht flach in die Straßendecke eingebaut, sondern nach oben gewölbt. Die Hälfte des inneren Rings ist mit Stahlplatten ausgelegt, damit die tonnschweren Gefährte diese Stelle passieren können, ohne im Erdreich einzusacken. Doch eine der Stahlplatten hat sich im Laufe der zahllosen Transporte, die

in den letzten anderthalb Wochen über diese Stelle gerollt sind, verschoben, liegt jetzt auf einer anderen Platte auf und ragt somit etwas höher auf als die anderen. Genau das bereitet Probleme. Denn es besteht die Gefahr, dass das Bodenblech des Spezialaufliegers beim Überfahren des Kreisels aufsetzt. Nicht gut, weiß Hubert Drechsel: „Da läuft die ganze Verkabelung für die Elektrik durch. Da kann schnell was kaputt gehen.“ Darum müssen die Transportteams ihre Gefährte nun unterbauen. Zwar können sie den Auflieger hydraulisch um einige Zentimeter nach oben ausfahren, aber das reicht in diesem Fall nicht. Vor dem hinteren Achsengespann platzieren Drechsel und Meermann, unterstützt von ihren Kollegen aus den anderen beiden Gespannen, darum hintereinander mehrere schwere rechteckige Kunststoff-Halter, in die üblicherweise Bauzäune oder Verkehrsschilder zum Aufstellen gesteckt werden. Ganz langsam steuert Drechsel seinen Auflieger auf diese Unterlage, ganz leicht hebt sich das Bodenblech an. Doch das reicht schon: Wenige Millimeter schwebt es nun über

„Wir sind die ‚Augen‘ von hinten für die Fahrer.“

Wolfgang Decker,
Transportbegleiter

dem Boden. Nun werden die hinteren Kunststoff-Füße, über die die Räder der Hinterachse schon gerollt sind, wieder davor gelegt, damit die leicht erhöhte Position des Aufliegers erhalten bleibt. Zentimeter um Zentimeter schafft sich das 60 Tonnen schwere Gefährt nach vorne, ehe die Gefahr des Aufsetzens gebannt ist. Sanft schieben sich die Räder der Hinterachse die Randsteine des Verkehrskreisels hinauf, ebenso sanft finden sie wenige Meter dahinter wieder auf die Straße zurück. Dann ist es geschafft: Der erste Rotor hat den Kreisell passiert. Nur leicht schwankt die Spitze der gewaltigen Konstruktion in gut vier Metern Höhe. „Die Rotoren sind zwar mit einem Gestell auf dem Auflieger fixiert. Das ist aber frei gelagert, damit die Kräfte, die bei einem Bremsmanöver oder dem Überfahren eines Hindernisses wirken, abgefedert werden und ihnen nicht zusetzen können“, erläutert Hubert Drechsel. Zweimal noch wiederholt sich die zeitraubende Prozedur am Kreisell, ehe es über den so genannten Kasteler Berg in Richtung Wadern geht.

> Wird fortgesetzt.



SZ-Redakteur Christian Beckinger bestiegt das Führerhaus der 500 PS-starken Zugmaschine.

PRODUKTION DIESER SEITE:
WOLF PORZ
MARGIT STARK