



Mit Polizei-Eskorte starten die mit Nagelplattenbindern beladenen Schwertransporte in Jachenhausen. Die Fahrzeuge füllen fast die ganze Straßenbreite aus. Foto: Ehrlich

# Schwer auf Achse

*Um Dachstühle und Fertighäuser zum Kunden zu bringen, muss die Riedenburger Firma Jura-Holzbau im Jahr rund 70 Schwertransporte organisieren. Dabei steht die Sicherheit der anderen Verkehrsteilnehmer und der eigenen Fahrer im Mittelpunkt.*

Von Harald Rast

**Riedenburg** (DK) Die 90 hölzernen Nagelplattenbinder sind mit Spanngurten und Kettenzügen verzurrt. Die Begrenzungsleuchten an der weit über das Fahrzeug ragenden Ladung sind verdrahtet und befestigt. Die Route ist perfekt ausgetüftelt und ausgekundschaftet. Die Genehmigungspapiere des Kelheimer Landratsamts sind vollständig vorhanden. Die beiden Fahrer der jeweils 480 PS starken Lastwagen sind detailliert instruiert. Nun heißt es warten auf die Nittendorfer Polizei und das Begleitfahrzeug mit der Wechselverkehrszeichenanlage auf dem Dach. Dann kann der Schwertransport der Firma Jura-Holzbau in Jachenhausen pünktlich um 20 Uhr starten. Es sind nur Nachtfahrten erlaubt. Wenn das Ziel nicht um 6 Uhr morgens erreicht ist, dann steht der Sattelaufleger bis zum Abend und darf keinen Meter mehr bewegt werden.

„Schwertransporte sind kein Kindergeburtstag“, sagt Herbert Goß und blickt nachdenk-

## „Schwertransporte sind kein Kindergeburtstag.“

Herbert Goß, Disponent bei Jura-Holzbau

lich auf die beiden monströsen Fahrzeuge, die gleich auf die Reise gehen. Der Riedenburger muss es wissen. Schon 20 Jahre ist er Disponent bei Jura-Holzbau und bereitet jährlich etwa 70 derartige Transporte vor. Und jedes Mal stellen sich neue Herausforderungen. Fehler darf sich Goß bei seiner Arbeit nicht erlauben. Es würden Gefahren für Leib und Leben der Brummilenker sowie anderer Verkehrsteilnehmer und ein enormer Schaden für das Unternehmen drohen. Doch dank akribischer Vorbereitung sind die Schwertransporte von Jura-Holzbau bislang von Katastrophen jeglicher Art verschont geblieben. „Heruntergefallen ist uns noch nie etwas.“ Nur einmal habe es einen kapitalen Reifenplatzer bei der Zugmaschine gegeben, berichtet Goß. Das Fahrzeug sei brachial abgebremst worden. „Das war leider höhere Gewalt.“ Aber kein Mensch kam zu Schaden. Worauf Goß sehr stolz ist: „Die tonnenschwere Ladung war perfekt befestigt, sie hat sich um keinen Millimeter verschoben.“

Die in Jachenhausen produzierten Nagelplattenbinder, die an diesem Nachmittag zum Abtransport bereitstehen, werden in Ettenkofen nahe Neufahrn in Niederbayern bereits erwartet. Mit 21 Metern freier Spannweite werden sie den Dachstuhl eines Hähnchenstalls bilden, der etwa 100 Meter lang und 21 Meter breit wird. Goß schätzt die



Die Schwertransporte werden von Disponent Herbert Goß (v.l.) und Firmenchef Christian Hierl auf die Reise geschickt. Die Räder können um bis zu 60 Grad gedreht werden. Fotos: Rast, Ehrlich



Ladung auf ein Gewicht von 18 Tonnen. Die Masse ist nicht das Problem, denn Holz ist ein eher leichter Baustoff. Aber die Kubatur der Ladung ist dennoch gewaltig. Deren Höhe beträgt 4,30 Meter, doch der Knackpunkt ist die Breite: 4,85 Meter. Die Fahrbahnbreite auf der Landstraße liegt bei sechs

Metern – beide Fahrspuren einberechnet. Wenn sich entgegenkommende Autofahrer nicht diszipliniert verhalten und den Randstreifen nutzen, wird es kritisch. Goß appelliert deshalb an alle Verkehrsteilnehmer, den Hinweis auf dem Begleitfahrzeug, dass ein Schwertransport kommt, unbe-

dingt ernstzunehmen: „Üben Sie sich in Geduld und haben Sie Verständnis“, mahnt er. An Überholen ist sowieso nicht zu denken. Doch immerhin rollt der Spezialtransport auf der Landstraße mit Tempo 60, wie jeder andere Brummi auch. Auf der Autobahn sind sogar 80 Stundenkilometer erlaubt.

Sorgen bereiten Goß vor allem die vielen Kreisverkehre. Zu seinem Leidwesen werden immer mehr Kreisel gebaut. Als hilfreich erweist sich hier eine spezielle Technik am Ende des Sattelauflegers. Die hinteren Reifen können per Fernsteuerung um bis zu 60 Grad gedreht werden. Wenn auch das nicht mehr hilft, werden schon mal Verkehrszeichen kurzfristig demontiert. Eine zweite technische Besonderheit besteht darin, dass der Auflieger mit einem Teleskoprohr auf eine maximale Länge von 27 Metern gedehnt werden kann. Sobald die Nagelplattenbinder am Zielort mit einem Kran abgeladen sind, wird der Auflieger wieder auf seine normale Länge gestaucht und die Heimfahrt gestaltet sich so unproblematisch wie bei jedem anderen Lastwagen. Rückfrachten sind ohnehin nicht erlaubt.

„Das ist ein Spezialfahrzeug, das rund 300 000 Euro kostet“, berichtet Firmenchef Christian Hierl. Es wurde nach den Vorgaben von Jura-Holzbau konstruiert und ist wie die Zugmaschine ein deutsches Fabrikat. „Solche Fahrzeuge kann man nicht mieten“, weiß Hierl. Sie sind nur für den Werksverkehr zugelassen und dürfen nicht an andere Unternehmen verliehen werden. Auch die Lenker der riesigen Gefährte sind Mitarbeiter von Jura-Holzbau. Sie brauchen nach Angaben ihres Chefs zwar keine spezielle Ausbildung für die Schwertransporte, aber langjährige Erfahrung

## „Das Fahrzeug kostet rund 300 000 Euro.“

Christian Hierl, Chef von Jura-Holzbau

beim Führen von Lastwagen. „Ich bewundere unserer Fahrer“, ergänzt Goß.

Er selbst hat mehrere Wochen Vorleistung erbracht, ehe der Schwertransport den Fabrikhof in Jachenhausen verlassen kann. Der Streckenverlauf muss analysiert werden, dann wird beim Landratsamt die Genehmigung beantragt. Die Kelheimer Behörde stimmt sich noch mit Autobahnmeistereien und Straßenbauämtern ab. Dabei sind aktuelle Straßenbauarbeiten zu beachten. Eine gewaltige Aufgabe, wenn der Transport beispielsweise von Riedenburg bis nach Berlin führt. Erst wenn alle Behörden per Stellungnahme ihre Zustimmung erteilt haben, ergeht der Genehmigungsbescheid und die Motoren können gestartet werden.

Doch die viele Arbeit hat sich gelohnt, wenn der Schwertransport heil sein Ziel erreicht hat. „Am wichtigsten ist immer, dass kein Unfall passiert“, erklärt Herbert Goß.

## BLECHROLLEN UND BETONFERTIGTEILE

Durchschnittlich 646 Schwertransporte werden jährlich im Kreis Kelheim genehmigt. Nach Angaben des Landratsamtes werden fast 100 Prozent von Firmen beantragt, die ihren Sitz im Kreis haben,

eine Ausnahme bilden die Schwertransporte, die über den Hafen laufen. Weitere 1857 Schwertransporte von außerhalb haben im vergangenen Jahr den Kreis Kelheim passiert. Die Ladung besteht

überwiegend aus Presswerkzeugen, Blechrollen, Nagelplattenbindern und Betonfertigteilen. Die Rahmengebühr für die Genehmigung bewegt sich zwischen 10,20 und 767 Euro. DK