

Dürener Stahlbauer Queck liefert zwei 60 Meter lange und insgesamt 160 Tonnen schwere Verkehrszeichenbrücken.

Queck regelt den Verkehr am Elbtunnel



Mit einem Autokran wurden die bis zu 40 Tonnen schweren Teile der beiden 60 Meter langen Verkehrszeichenbrücken für die Elbtunnel-Einfahrt auf der A7 nördlich von Hamburg am Donnerstag auf vier Schwertransporter verladen. Foto: Jörg Abels

VON JÖRG ABELS

LENDERSDORF An diesem Donnerstagmorgen ist auf dem Gelände der Claus Queck GmbH wieder einmal Maßarbeit gefragt. Mit einem großen Autokran müssen zwei jeweils rund 60 Meter lange und insgesamt 160 Tonnen schwere Verkehrszeichenbrücken auf vier Spezialtransporter verladen werden. Ihr Ziel: der Elbtunnel der A7 nördlich von Hamburg.

„Die beiden Verkehrszeichenbrücken bestehen aus je zwei Teilen, die jeweils rund 40 Tonnen auf die Waage bringen“, erläutert Queck-Projektleiter und Prokurist Volker Laufenberg. Das Besondere: Die Verkehrszeichenbrücken, wie sie deutlich kleiner auch auf der A4 zwischen Köln und Aachen in regelmäßigen Abständen zu sehen sind, wurden in den vergangenen Monaten nicht nur beim Lendersdorfer Stahlbauer gefertigt,

sondern auch bereits von Spezialfirmen mit der benötigten Verkehrstechnik, sprich Schildern und elektronischen Hinweistafeln, ausgestattet.

Die Zeit drängt

Denn bei der Montage im hohen Norden drängt die Zeit, schließlich muss der Elbtunnel, die Lebensader der Stadt Hamburg, voll gesperrt werden. „Von Freitagabend, 22 Uhr, bis Montagmorgen, 5 Uhr, bleiben gerade einmal 55 Stunden, um die alten Verkehrszeichenbrücken abzubrechen und unsere beiden neuen aufzustellen“, sagt Volker Laufenberg, der deshalb am Freitag selbst mit weiteren Kollegen aus Lendersdorf nach Hamburg reist, um mit einem örtlichen Team die neuen Brücken, die dem aus Norden Richtung Hamburg fahrenden Verkehr den Weg weisen, zu installieren.

Bei einem derart eng getakteten Zeitplan darf beim Transport natürlich nichts schiefgehen. „Wenn alles klappt, schaffen wir es bis Freitagmorgen bis in die Nähe von Lübeck“, sagt der Fahrer des Düsseldorfer Schwertransportspezialisten Max Goll, mit dem Queck bereits seit vielen Jahren gut zusammenarbeitet, wie Laufenberg betont. Schwertransporte gehören bei einem Stahlbauer schließlich zum Standardprogramm. Kleinteilig geht's in Lendersdorf eher seltener zu.

Aber Lübeck? Liegt das nicht nördlich von Hamburg? „Wir dürfen auf der Hinfahrt den Elbtunnel selbst nicht benutzen“, erläutert Laufenberg. Der ist nur für Fahrzeuge mit einer maximalen Last von 60 Tonnen ausgelegt, die vier Schwertransporte aus Lendersdorf bringen es inklusive Zugmaschine und Auflieger auf jeweils knapp 70 Tonnen.

Und das ist nicht der einzige Umweg, den die Fahrzeuge nehmen müssen. Weil die marode Rheinbrücke bei Leverkusen tabu ist, müssen sie schon rund um Köln andere Wege nehmen. So verlängert sich die eigentlich nur rund 440 Kilometer lange Strecke vom Werk an der Lendersdorfer Industriestraße bis zum Elbtunnel auf rund 600 Kilometer. „Drei Monate hat die Genehmigung des Schwertransports gedauert“, berichtet Projektleiter Laufenberg. Behörden in gleich vier Bundesländern waren involviert. Auch der Kreis Düren.

Anders als bei früheren Megatransporten „umschiffte“ der Queck-Konvoi dieses Mal aber das Dürener Stadtgebiet. Grund sind die Kanalbauarbeiten der Stadt in der Veldener Straße. Laufenberg: „Wir fahren dieses Mal durch Niederau am Tierheim vorbei Richtung B56n und dann weiter zur A4“. Größere Engpässe auf der Route erwarten die Fahrer dabei nicht. „Nur an einer Stelle wird für uns eine Baustelle abgebaut“, ist zu hören.

Die beiden Verkehrszeichenbrücken für den Elbtunnel, ein Auftrag mit einem Volumen von rund einer Million Euro, sollen nicht das letzte Queck-Projekt dieser Art bleiben. Im

Gegenteil: Das Unternehmen, das außer Großprojekten im Gebäude- und Sportstättenbau auch bereits an der Lärmschutzeinhausung der A1 bei Köln-Lövenich beteiligt war, sieht im Verkehrssektor großes Potenzial, weitere Aufträge stehen bereits in den Büchern. Außer Verkehrszeichenbrücken zählt dazu vor allem der Neubau zahlreicher maroder Brücken. So baut Queck auch die neue Rurbrücke bei Obermaubach, 32 Meter lang und drei Meter breit. Zunächst aber gilt die ganze Aufmerksamkeit dem Abschluss des Elbtunnel-Projekts.