PFAU NACHRICHTEN

Ausgabe 23
April 2026



Als Bürgermeister Rainer Viehof sein Amt in Eitorf 2020 antrat, da fehlten der Kommune 120 Kita-Plätze. Dass es bald, zum Start ins neue Kindergartenjahr im September, erstmals eine 100-prozentige Abdeckung mit Plätzen im Siegstädtchen geben wird, liegt unter anderem am enormen Tempo, mit dem der Holz-Hybrid-Modulbau-Kindergarten „KiKu Kleine Dichter“ in nur einem halben Jahr schlüsselfertig errichtet worden sein wird. Dass es so schnell ging, hat auch mit der termingerechten Anlieferung von Raummodulen zu tun. Dabei hat die Logistikabteilung von Pfau mit einem Spezialfahrzeug geholfen, das hier vor dem Hellwerden in Eitorf eintrifft.

Seite 2



„Normale“ Lkw, Fahrzeuge mit üblichen Abmessungen, interessieren Stephan Reich wenig. Er mag es, mit Ausnahmegenehmigung und einem „Tiefbett“ unterwegs zu sein. Denn dabei arbeite man „mehr mit dem Kopf“.

Seite 9

PFAU NACHRICHTEN

Ausgabe 23
April 2026

Mal lang, mal hoch, mal breit

Bis heute hat die Firma Kleusberg ihren Hauptsitz in Wissen. Durch die 8.700-Einwohner-Stadt im nördlichen Westerwald fließt die Sieg in Richtung ihrer Mündung in den Rhein. Folgt man dem über 150 Kilometer langen Fluss von Wissen gen Westen, kommt man irgendwann auch nach Eitorf. Dorthin ist Stephan Reich gerade unterwegs, allerdings flussaufwärts und auf der Landesstraße 333.

Die windet sich in dem Abschnitt, den Reich just befährt, durch zum Teil enge Kurven zwischen Siegauen auf der linken und den felsigen Siegtalhängen auf der rechten Seite hindurch. Ein Schild warnt vor dem verschlungenen Straßenverlauf. Kommen andere Fahrzeuge entgegen, wird es mitunter knifflig: Denn Stephan Reich ist „zu lang, zu hoch, zu breit“, lacht er – wie meist, wenn er im pfauroten „Volvo“ seiner Arbeit nachgeht, den er hinsichtlich der Ausdehnungen meint – und nicht etwa sich selbst.

Drei Stunden früher: Stephan Reich hat sein Tagwerk mitten in der Nacht um drei Uhr auf dem Rastplatz „Soester Börde Nord“ begonnen. Dort, neben der A 44, hat er elf Stunden Pause gemacht, ist gut eine Stunde vor dem Start in den Arbeitstag aufgestanden, hat sich die Zähne geputzt, rasiert, Kaffee gekocht – ganz wie zu Hause. Nur halt in der Fahrerkabine seines „Volvo 540“.

An dem hängt ein Tiefbett-Sattelauflieger des Fahrzeugbauers Doll. Denn Pfau bietet in seiner Logistiksparte auch den Transport von Dingen an, die auf keinen „normalen“ Lkw passen. Reich hat schon Linienbusse, Kranteile für den Bau von Windrädern, eine mobile Brecheranlage, Stahlkonstruktionen, Agrargeräte, elektrische Betonmischer oder gebrauchte Kehrmaschinen damit durchs Land gefahren.

Logistiksparte

Auch mit Forstmaschinen wie „Harvestern“ ist er oft unterwegs, die Pfau beispielsweise vom Verkäufer oder Vermieter zum Kunden schafft oder zwischen verschiedenen Standorten des deutschen Generalimporteurs der anerkannten „PONSSE“-Forstmaschinen aus Finnland fährt. Die transportiere er besonders gerne, schmunzelt Stephan Reich: „Ich darf die selbst auf den Auflieger fahren – das ist halt Männerspielzeug!“ Gleichwohl sei es eine echte Herausforderung, wenn er beispielsweise Harvester direkt aus dem Wald hole.

Der besondere Auflieger

Fortsetzung Seite 3



„Normale“ Sattelzüge dürfen 2,55 Meter breit (Ausnahme Isothermfahrzeuge mit 2,60), 4,00 Meter hoch, 16,50 Meter lang sein. Diese Länge bezieht sich auf das gesamte Gespann aus LKW und Auflieger. Da liegt Stephan Reich oft drüber und fährt dann mit entsprechenden Sondergenehmigungen, so wie bei diesem Raummodul.



Der Begleiter fährt vor dem Schwertransport.



Ralf Beil lenkt die beiden Hinterachsen, während Stephan Reich rückwärts auf die Baustelle fährt.

Fortsetzung von Seite 2

dazu sei „teleskopierbar", erläutert der Fachmann. Was es damit auf sich hat, wird noch deutlich werden, wenn der Pfau-Mitarbeiter seine aktuelle Fracht gut sechs Stunden später abgeladen haben wird.

Diese Fracht hat wiederum mit Kleusberg aus Wissen zu tun. Die Westerwälder Firma hat sich nach eigener Darstellung auf die Planung, Fertigung und Montage von Modulbauten sowie die Vermietung und den Verkauf von Containersystemen und Halleneinbauten spezialisiert. Und so ein von Kleusberg hergestelltes Raummodul, es ist für die Errichtung einer neuen Kindertagesstätte vorgesehen, hat Stephan Reich an diesem Morgen fest verschraubt im Tiefbett stehen und tags zuvor – vor seiner nächtlichen Pause bei Soest – im Saalekreis bei Halle abgeholt.

Inzwischen hat er die etwa 170 Kilometer aus der Soester Börde bis nach Eitorf geschafft. Es lief super heute, keine Unterbrechungen, kein Stau, freie Autobahnen. Reich musste vor sechs Uhr, ehe die verkehrsreichere Tageszeit und der Berufsverkehr anbrechen, auf einem Parkplatz unweit des Ortseingangs von Eitorf sein, so stand es in der Genehmigung für diesen er-



Bauleiterin Lara Neumeister und ihr Kollege Timo Stock haben den Pfau-Schwertransport schon erwartet. Fotos (13): Schmalenbach

Fortsetzung Seite 5



Auch mächtige Forstmaschinen wie diesen „PONSSE Scorpion Giant“ transportiert Pfau mit dem Tiefbett. Der PONSSE-Generalimporteur Wahlers Forsttechnik lobt in einem Social-Media-Post zu diesem Panorama in der Obersteiermark: „Ein großes Dankeschön an die Pfau GmbH für den reibungslosen und professionellen Transport!“ Foto: Reich



Im Westerwald-Dorf Derschen ist die Firma Simek zu Hause. Sie fertigt Stahlkonstruktionen. Für die neue Kita hat Simek große Winkel hergestellt – und ist sehr froh gewesen, dass Stephan Reich sie auf seinem Auflieger ebenfalls unterbringen konnte und gemeinsam mit dem Modul zur Kleusberg-Baustelle gefahren hat.



Ein perfektes Timing ist für den Baufortschritt essentiell.

Fortsetzung von Seite 3

laubnispflichtigen Schwertransport. Dort soll er auf dem eigens für nächtliche Schwertransporte abgesperrten Gelände – drei Kollegen mit ihren Lkw sind bereits vor Ort und haben die Nacht in ihren Fahrerkabinen verbracht – warten, bis ein „Begleiter“ ihn abholt. So ein Begleitfahrzeug sehen die Straßenverkehrsbehörden immer dann vor, wenn ein Schwer- oder Großraumtransport die zulässigen Maße oder Gewichte überschreitet.

„Wir haben drei Meter Breite, wir haben 24 Meter Gesamtlänge, das Modul selbst ist 11,59 Meter lang, die Höhe habe ich jetzt auf 4,12 Meter“, erklärt der Fahrer. Also in allen drei Richtungen größere Ausdehnungen, als ein Lkw ohne Ausnahmegenehmigung aufweisen darf. Warntafeln am Heck des Tiefbettaufliegers markieren das Ende des Moduls, „und dann kommen halt noch 2,80 Meter, das Fahrwerk“, ergänzt der Pfau-Mitarbeiter.



Durch die Möglichkeit, den Auflieger variabel auszuziehen, ist das Fahrzeug der Pfau-Logistiksparte ideal für Transporte wie den aus Sachsen-Anhalt zur Eitorfer Baustelle.



Kurz vor dem Ziel wird es noch einmal eng.

Fast drei Stunden Geduld muss er haben, bis er auf der Eitorfer Baustelle an der Reihe ist und Ralf Beil mit seinem rot-weißen Begleitfahrzeug zum Parkplatz kommt. Die beiden besprechen sich kurz. Reich fragt, welchen Kanal für den Funk Beil nutzen werde. Es sei 5 FM, antwortet der aus Großlohra stammende Fahrer des „Begleiters“.

Per Funk halten die zwei Kontakt auf dem letzten Streckenabschnitt bis auf die Kleusberg-Baustelle. Der vorausfahrende Ralf Beil gibt Stephan Reich auf diese Weise Informationen zum Streckenverlauf oder wenn er vorzieht, um im Kreuzungsbereich den Gegenverkehr anzuhalten, damit Reich sein großes Gefährt gut „um die Ecken bringen“ kann.

Auf den letzten paar hundert Metern seiner Strecke wird es noch einmal deutlich enger, es geht durch ein Wohngebiet, an welches angrenzend die in der kommunalen Planung „West III“ genannte Kita gebaut wird. Überall sind Halteverbotsschil-

Fortsetzung Seite 6

Fortsetzung von Seite 5

der aufgestellt worden: Würde hier jetzt noch ein Pkw geparkt, gäbe es kein Durchkommen mit dem Modul auf dem Pfau-Tiefbett.

Das jedoch ist wichtig: Auf der Baustelle wartet unter anderem schon Kleusberg-Bauleiterin Lara Neumeister auf den Schwertransport. Acht Module, wie der Pfau-Schwertransport gerade eines heranschafft, könnten pro Tag maximal „gestellt" werden, schildert sie. 32 davon seien insgesamt nötig für den Neubau des Kindergartens, der in Eitorf entsteht.

Die Bauleiterin sagt, dass so ein Projekt eine enorme Teamleistung sei: „Jeder Handwerker ist wichtig, jeder einzelne." Und sie sagt auch, dass die Module, wie Stephan Reich gerade eines abliefert, in der vorgesehenen Reihenfolge und im richtigen zeitlichen Ablauf kommen müssen: „Wir können nicht einfach eines auf die Wiese stellen, wenn eines, das zuvor eingebaut werden muss, nicht da ist!", betont Neumeister. Das sei im ersten Obergeschoss, für



Vom Pfau-Tiefbett direkt an die endgültige Position im ersten Obergeschoss: Nach nur einer Woche gibt es aufgrund der modularen Bauweise bereits eine geschlossene Gebäudehülle!

das das von Pfau gefahrene Modul benötigt wird, schon aufgrund statischer Erwägungen unmöglich, da die Module stets auf Trägern des darunter befindlichen positioniert werden müssten.

Mit anderen Worten: Dass Reich – und seine Fracht – termingerecht an der Baustelle sind, ist entscheidend für die zügige Fertigstellung der Kindertagesstätte! Und deren Eröffnung soll schon sehr bald erfolgen: Auf der entsprechenden Internetseite des Rhein-Sieg-Kreises, in dem Eitorf liegt, können Eltern bereits jetzt einen Platz für ihr Kind beantragen. Die Inbetriebnahme der neuen Einrichtung muss demnach bis September erfolgen. Viel Zeit für Verzögerungen beim Bau – mithin bei der Anlieferung von Modulen – ist also nicht.

Diese neue Einrichtung mit knapp 2.000 Quadratmetern Nutzfläche wird Platz für sechs Gruppen bieten, „KiKu Kleine Dichter" heißen – und eine beträchtliche Lücke schließen. Denn die hat es in Eitorf gegeben, und sie ist erheblich gewesen: Bei seinem Amtsantritt 2020 fehlten 120 Kita-Plätze in der Kommune, berichtet deren Bürgermeister Rainer Viehof im Gespräch mit den „PFAU-NACHRICHTEN". In den Jahren zuvor sei in der Kommunalpolitik zwar viel über

Lücke

Kita-Plätze geredet worden, aber wenig passiert, bemängelt der Parteilose.

Doch mittlerweile ist in Eitorf mehr geschehen: Eine erste neue Kita mit Platz für vier Gruppen und rund 70 Kinder wurde in der Eitorfer Parkstraße ab Juli 2025 gebaut und ist inzwischen sogar schon in Betrieb. Damit konnten 53 Kinder umziehen, die zuvor in einer Interimslösung in einem Gewerbegebiet untergebracht werden mussten, erläutert Viehof. Zudem sei mit dem ersten Neubau Platz für weitere 20 Kinder geschaffen worden.

Da Eitorf jedoch Zuzugsgebiet sei und selbst mit der Kita in der Parkstraße noch immer keine 100-prozentige Abdeckung erreicht werden konnte, musste ein weiterer Neubau her, und zwar schnell: die Kita „West III", die, so Viehof, nun die fehlenden Plätze bringen werde. „Wir starten dort zunächst viergruppig", erklärt der Bürgermeister, „aber es gibt Platz für sechs Gruppen, so dass wir für die Zukunft Potenzial haben für weitere Kinder." Auf der Wiese, auf der die Einrichtung gerade gebaut wird, soll außerdem bald schon ein Neubaugebiet entstehen. Dessen junge Bewohner hätten ihren Kindergarten dann quasi nebenan.

Erstmals kann Eitorf mit Fertigstellung der Kita „Kleine Dichter", für die das von Pfau transportierte Modul gebraucht wird, also das geforderte Betreuungsangebot machen. Die Notwendigkeit, ein öffentliches Bauprojekt nicht über zig Jahre zu ziehen, wie es in Deutschland oft der Fall ist, sondern sehr rasch fertig zu werden, ist ein idealer

Fortsetzung Seite 7

Fortsetzung von Seite 6

Anwendungsfall für die Arbeitsweise von Kleusberg. Erst Ende 2025 ging es auf der aktuellen Baustelle los, als mit den Gründungsarbeiten angefangen wurde, unterstreicht Bauleiterin Neumeister. „Und wir peilen an, spätestens im August fertig zu werden – so dass die Kinder im neuen Kita-Jahr sicher hier einziehen können“, bestätigt sie.



Per Fernbedienung löst Stephan Reich die Bolzen.

Kleusberg ist Generalunternehmer, stellt das Objekt schlüsselfertig hin. „Die Besonderheit, die wir hier haben, ist, dass wir ein DGNB-Zertifikat in Gold anstreben“, sagt Lara Neumeister. Die DGNB, die Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen, sieht vor, dass für diese Auszeichnung nur Baustoffe mit einer definierten CO_2-Bilanz verwendet werden. „Und wir müssen ebenso nachweisen, dass alles rückbaubar ist“, nennt die Bauleiterin ein weiteres Kriterium, „es muss alles angegeben werden – jede einzelne Schraube, jede Gipsplatte muss geprüft werden, dass sie die Voraussetzungen erfüllt.“ Eine weitere Besonderheit der Eitorfer Kita sei der Holzbau: „Wir haben hier links und rechts Module stehen, und das Treppenhaus dazwischen wird als Holztafelbau gefertigt“, so Neumeister. Ein Gründach sowie eine Holzfassade sollen die Optik aufwerten.

Die Bauleiterin hat 2020 bei Kleusberg angefangen. Sie hat Bauingenieurwesen studiert und hebt hervor: „Ich finde das total schön, wenn man sieht, wie in dem Gebäude, das man selber vom ersten Stein an errichtet hat, Kinder ihren Alltag verbringen. Das ist eine echt schöne Sache!“

Unterdessen haben Monteure ihres Unternehmens vier

Etage

Ketten am Modul befestigt, das Stephan Reich an diesem frühen Morgen termingerecht nach Eitorf gebracht hat. Daran hängend zieht ein Autokran den „Baustein“ nach oben und setzt ihn im Kita-Gebäude direkt an seinen endgültigen Platz in der ersten Etage.

Die Ladefläche, die im Pfau-Tiefbett genutzt werden kann, mit dem Stephan Reich zur künftigen Kita „Kleine Dichter“ gefahren ist, lässt sich stufenlos bis auf 12,50 Meter ausziehen. „Das Gute ist halt: Das geht alles mit Fernbedienung! Ich drücke hier aufs Knöpfchen“, deutet Stephan Reich auf die Funkfernsteuerung des Trailer-Management-Systems in seinem „Volvo“. „Dann gehen die Bolzen raus, der ‚abfahrbahre Schwanen-

Fortsetzung Seite 8



Nach dem Abladen „verkürzt“ Stephan Reich das Tiefbett, indem er es mit der Zugmaschine in den Hauptrahmen zurückschiebt. Durch die…



…„Teleskopierbarkeit“ kann der Auflieger zentimetergenau der Länge der Fracht angepasst werden.

Fortsetzung von Seite 7

hals' ist vom Hauptrahmen gelöst, also der vordere Teil des Aufliegers, und ich kann ihn mit der Zugmaschine herausziehen", erklärt der Schwertransportfahrer.

Jetzt, nach dem Abladen des Moduls, macht Reich jedoch genau das Gegenteil: Er fährt das Tiefbett wieder zusammen. Dazu löst er, am Auflieger stehend, besagte Bolzen per Funk, steigt in die Fahrerkabine und schiebt den vorderen Teil des Tiefbetts in den hinteren.

Apropos Funk: Die hinteren beiden „Doll-panther"-Achsen des Tiefbett-Aufliegers lassen

Funk

sich bis zu 55 Grad einschlagen – ebenso gesteuert mit Hilfe des Trailer-Management-Systems. Die Funkfernsteuerung erlaubt es, die Achsen am Ende des Tiefladers so zu lenken, dass er erheblich manövrierfähiger wird und selbst um enge Biegungen bugsiert werden kann. In Eitorf ist Begleiter Ralf Beil nach der Ankunft an der Baustelle am Heck des Sattelzuges gelaufen, hat die Achsen per Funk dirigiert, während Reich vorne den Sattelzug beim Rückwärtssetzen unter den Kranausleger gelenkt hat.

„Du bist halt sehr flexibel mit diesem Auflieger. Alles, was draufpasst, fahren wir", sagt er dann noch, ehe er einsteigt und heim fährt nach Kirburg, wo er den Lastwagen abstellen und den Feierabend antreten wird. Die vielen verschiedenen Logistikaufgaben reizten ihn, betont Stephan Reich zum Abschied noch einmal: „Mal lang, mal hoch, mal breit. Das macht es spannend!"

Uwe Schmalenbach



Kinder im Alter von vier Monaten bis zur Einschulung können, ab dem Kitajahr 2026/27, die „KiKu Kleine Dichter" besuchen, in der es laut Gemeinde sogar eine Frischküche mit eigener Mensa und ein Motorikzentrum geben wird. In direkter Nachbarschaft soll das Neubaugebiet „West III" entstehen.

PFAU NACHRICHTEN

Ausgabe 23
April 2026

Mehr mit dem Kopf arbeiten

Er lebt inzwischen in Treis-Karden an der Mosel. Dass der gebürtige Rheinländer dort heute sein Zuhause hat, hat auch mit einer jähen Zwangsunterbrechung seiner Arbeit im Traumberuf als Lkw-Fahrer zu tun. Allerdings steuert Stephan Reich keine „normalen" Lastwagen, sondern ist in der Pfau-Logistiksparte mit dem „Tiefbett" unterwegs. Mit diesem speziellen Auflieger werden häufig Schwertransporte durchgeführt, die vielfach erheblich üppigere Abmessungen aufweisen, als es (ohne besondere Genehmigung) im Güterkraftverkehr sonst zulässig ist (siehe „Mal lang, mal hoch, mal breit").

Größere Fahrzeuge haben Stephan Reich seit Kindertagen fasziniert. Vielleicht lag es daran, dass der Stiefvater Busfahrer bei den Bonner Stadtwerken war? Jedenfalls erzählt der super sympathische Pfau-Mitarbeiter noch immer begeistert von jener Zeit: „Da bin ich halt morgens gleich früh mit aufgestanden, und wenn ich frei hatte, bin ich immer mitgefahren."

Seinerzeit wohnte der junge Stephan in Hangelar. Die dortige Kiesgrube zog ihn ebenfalls an: „Da habe ich immer zugeguckt, wie die Laster beladen werden." Dennoch beginnt er später eine Kochlehre. „Als während jener Phase die erste echte Freundin Schluss machte, habe ich alles hingeschmissen! Danach wollte ich eigentlich schon auf den Lkw, aber meine Eltern meinten, das sei doch kein Beruf", schildert er. Also startet der Sohn abermals eine handwerkliche Ausbildung, schließt erfolgreich die Lehre zum Elektriker ab.

Mit 21 jedoch war es endgültig soweit, nach entsprechender Schulung hatte Stephan Reich den vollwertigen Lkw-Führerschein. Zuvor war er schon kleine Lastwagen gefahren und verteilte mit einem 7,5-Tonner Brot im Kölner Raum. Doch das Unternehmen wollte größere Laster anschaffen, Reich besuchte daraufhin abermals die Fahr-

Fortsetzung Seite 10



Am liebsten bewegt Stephan Reich mit seinem „Volvo" ungewöhnliche Frachten der Pfau-Logistiksparte.

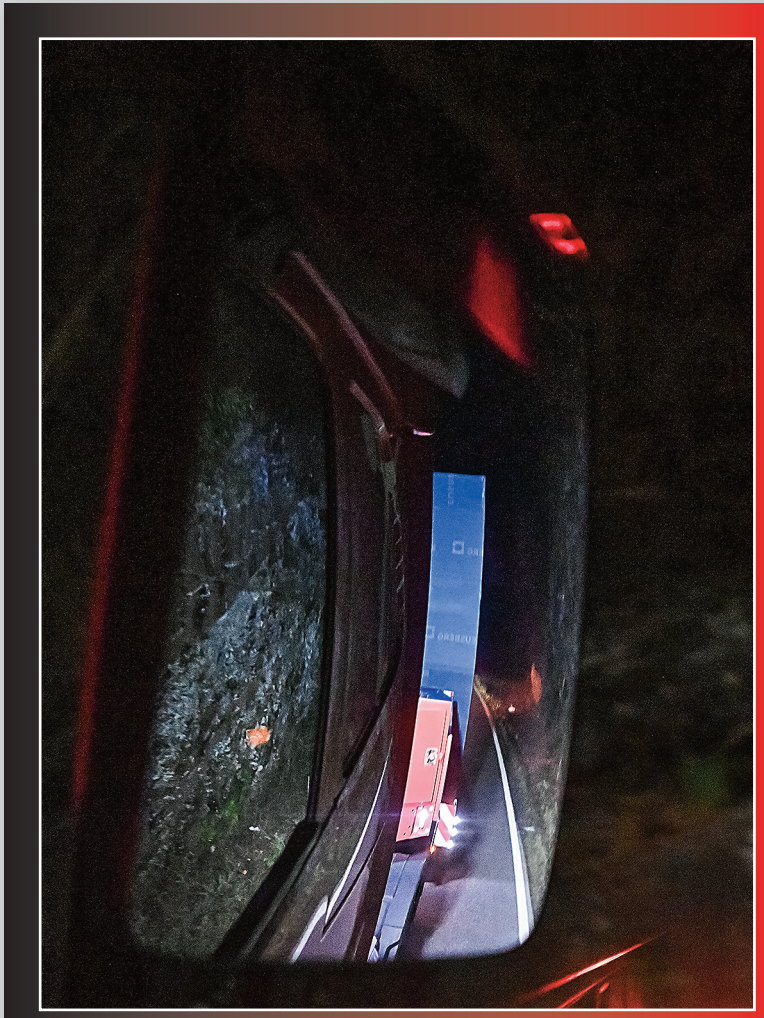
Fortsetzung von Seite 9

schule. „Und der Fahrlehrer kannte den Chef der ersten Firma, bei der ich bald darauf mit dem Schwertransport unterwegs war. So bin ich dorthin gekommen“, sagt er.

Als er bei jenem Kölner Unternehmen gefahren ist, hatte er den Lkw-Führerschein noch recht frisch, „aber ich habe da direkt mit dem Schwertransport angefangen“, berichtet der jetzige Pfau-Mitarbeiter.

Bei seiner nächsten Firma habe er mit „Flügel fahren“ begonnen, also Teile für Windräder transportiert. „Da war ich allerdings nur noch unterwegs, wochenweise! Du stehst mit den Flügeln außerdem immer an ‚toten Parkplätzen‘. Dann haut dein Begleiter ab, du kannst nicht weg und stehst irgendwo in Frankreich alleine im Wald. Da ist nirgendwo eine Toilette und du hängst das ganze Wochenende rum!“

Nach diesen Erfahrungen wollte Stephan Reich darum beim Wechsel zu Pfau eigentlich kein Tiefbett mehr bewegen, da das ja wieder eine Tätigkeit im Schwertransportbereich – und Übernachtungen im Fahrzeug – bedeuten würde. Doch ein „DAF“-Lkw, mit dem Reich daraufhin zunächst beim Westerwälder Unternehmen regional startete, ging kaputt. „Wegen des Motorschadens bin ich auf dieses Auto gegangen“, so Reich, während er mit seinem „Volvo 540“ einen überlangen Auflieger zieht, „und jetzt möchte ich nichts anderes mehr machen. Aber die holen mich auch immer nach Hause!“, hebt er hervor und meint damit, dass er wie andere Arbeitnehmer auch am Freitagmittag ins Wochenende geht.



Nächtlicher Blick in den rechten Außenspiegel: Der Fahrer muss schon ein sehr gutes Gefühl haben, was hinter seiner Zugmaschine noch alles kommt…
Fotos: Schmalenbach

Denn am Wochenende „draußen sein“, so wie früher einmal, das wolle er nicht mehr: „Ich möchte freitags nach Hause – damit ich noch etwas einkaufen gehen kann, die Wäsche der Woche in die Maschine schmeißen kann. Sonst drängt sich alles am Samstag. Und sonntags musst du schon wieder packen für die neue Woche.“

Inzwischen ist der gebürtige Bonner das fünfte Jahr bei Pfau. „Immer gepflegte Autos, die beiden Chefs immer super nett“, urteilt er über seinen Arbeitgeber. Und gerade seinen „Volvo 540“ mag er sehr, wie er betont: „Mega Auto“, unterstreicht Reich. „Der hat zwei angetriebene Achsen, ich kann sie einzeln belasten. Das ist im Wald wichtig.“ 540 PS leistet das Fahrzeug serienmäßig, doch Reich fährt ein optimiertes Zugfahrzeug mit deutlich mehr Leistung und vor allem einem erheblich vergrößerten Drehmoment. Beides mache das Handling beim Schwertrans-

Drehmoment

port wesentlich angenehmer.

Die Bordelektronik zeigt dem Fahrer minutengenau die gemäß der gesetzlichen Vorgaben verbleibende Tageslenkzeit an. Ebenso werden jene Tage aufgeführt, an denen er in der aktuellen Woche zehn Stunden insgesamt unterwegs war. Das ist nur zweimal wöchentlich zulässig, „die restlichen Tage dürfen nur maximal neun Stunden lang sein“, erklärt der Fachmann.

Gleichermaßen gibt die Technik Auskunft über das Ge-

Fortsetzung Seite 11

Fortsetzung von Seite 10

samtgewicht des Fahrzeugs, erlaubt per Kameras den Blick nach hinten oder an die Seite. „Das finde ich gut. Die Kamera geht auch an, wenn ich den Blinker setze – ich sehe noch besser, wenn jemand neben mir ist. Ein Fahrrad zum Beispiel. Es ist ebenso praktisch, wenn man im Wald unterwegs

Kameras

ist und Wurzeln leichter erkennt."

Und nicht nur die technische Ausstattung seines Arbeitsgeräts findet Stephan Reich toll, wie er herausstellt: Da er die Woche über „draußen" ist, also unterwegs und in seinem Lkw auch übernachtet, steuert er normalerweise abseitige Autohöfe anstelle von Rastplätzen direkt an den Autobahnen an. „Da ist es sauberer. Und da sind auch Parkplatzwächter, die Fahrzeuge sind in der Nacht bewacht. Solche Plätze für die Nacht kosten zwar Geld, aber das bezahlt Pfau", lobt der Fahrer. Das gebe es bei vielen Fahrerkollegen in anderen Unternehmen, zumal aus Osteuropa, keineswegs.

Nach Feierabend geht Stephan Reich duschen, macht sich sein Essen in der Fahrerkabine, guckt etwas Fernsehen (selbstverständlich hat sein „Volvo" einen Flachbildfernseher eingebaut), telefoniert noch mit Freundin Cindy, die in Stuttgart lebt und arbeitet. „Eine Nacht ohne Duschen geht, wenn man zum Beispiel mal eine Nacht im Wald übernachtet oder ich Holz fahre", schmunzelt der 57-Jährige. Aber 15 Liter eigenen Wasservorrat habe er ohnehin dabei. „Wenn ich duschen war, bin ich ein neuer Mensch." Es gehe nicht allein um Hygiene, sondern auch um mentale Erfrischung. „Und ich muss mich jeden Tag rasieren, die Haare müssen vernünftig sein, die Klamotten müssen vernünftig sein. Du kommst hier auf viereinhalb Quadratmetern klar. Kommst du nach Hause, weißt du erst einmal, wie gut du es hast. Da habe ich 136 Quadratmeter Wohnfläche."



Obschon er für seine Ruhepausen sonst bevorzugt Autohöfe abseits der Autobahnen ansteuert: An diesem frühen Morgen ist Stephan Reich vom Autobahnrastplatz „Soester Börde" direkt an der A 44 gestartet, wo er auch übernachtet hat. Denn bei diesem Transport gestattete die Genehmigung für die Ausnahmefuhre keinen Abstecher von der Autobahn.

So zufrieden Stephan Reich mit seiner aktuellen beruflichen Situation auch ist: Zwischenzeitlich wurde seine Leidenschaft für außergewöhnliche Lkw-Transporte jäh gebremst, der Berufsweg unterbrochen. Der gebürtige Bonner litt eines Tages an Epilepsie, die dazu führte, dass er keinen Lkw mehr fahren durfte. Schon gar nicht seine geliebten Schwertransporte!

Ehe er wieder beruflich hinter das Steuer durfte, musste er zunächst fünf „anfallsfreie" Jahre nach einer Operation nachweisen. Bei dem Eingriff wurde ihm ein die Krampfanfälle auslösender Tumor entfernt. „Ich war fast ein Jahr lang nur im Krankenhaus…", blickt er auf diese schwierige Zeit zurück.

Im Anschluss an den langwierigen Klinikaufenthalt „habe ich in jenen Jahren halt

Bootshaus

in der Gastronomie gearbeitet", erzählt der Betroffene. Der Bruder Stephan Reichs betrieb schon damals das Bootshaus im Yachthafen von Treis-Kaden. Dort stieg der erkrankte Fahrer ein. „Auch das war eine geile Zeit – ich kam gut zurecht da, wir haben mega Parties geschmissen!", sagt er heute. „Aber nur Gastro? Ich wollte auf den Lkw zurück."

Als Stephan Reich nach jener Phase seinen Lkw-Führerschein zurück haben wollte, waren erst einmal weitere

Fortsetzung Seite 12

PFAU NACHRICHTEN

IMPRESSUM

Die „PFAU-Nachrichten" erscheinen im Auftrag der Pfau GmbH, 57629 Kirburg

Redaktion: UPRESS, Soesttor 12, 59555 Lippstadt,
0 29 41/95 89-111, hallo@upress.info

Chefredakteur: Uwe Schmalenbach (presserechtlich verantwortlich)

Fortsetzung von Seite 11

Hürden zu überwinden: „Ich musste zu einem Amtsarzt, einem Professor, nach Köln sowie zum Psychologen und vorher einen Vorbereitungskurs machen!“, erläutert er. „Beim Psychologen war ich nach fünf Minuten fertig. Und der Professor hat mich dann voll auseinandergenommen. Aber er hat danach gesagt: ‚Gar kein Problem, Sie können fahren.‘ Und das war mein Ziel: dass ich wieder auf den Lkw komme.“

Es hat geklappt, und die jetzige Tätigkeit bei Pfau sei genau sein Steckenpferd. Meist wisse er während der einen Tour noch nicht, was ihn auf der nächsten erwartet, führt Reich aus. „Der Pascal (Anm. d. Red.: gemeint ist Pfau-Disponent Pascal Mudersbach) ruft mich dann an

Steckenpferd

und sagt: ‚Da und da holst du jetzt mal einen Teleskopstapler.‘ Aber was das dann für einer ist…“, schmunzelt er. Den Disponenten und seine Arbeit schätzt der Fahrer sehr. Denn Mudersbach war einst



Der Pfau-Fahrer entfernt Ketten, mit denen seine Fracht auf dem Weg zur Abladestelle gesichert gewesen ist. Das ganze Drumherum neben dem eigentlichen Fahren liege ihm, sagt Stephan Reich. „Geht nicht, gibt es nicht!“

selbst als Fahrer von Schwertransporten aktiv (die „PFAU-NACHRICHTEN“ berichteten). „Der weiß, was drauf geht aufs Tiefbett, kennt sich aus“, lobt sein Kollege.

In der Regel ruft der Pfau-Mitarbeiter die Empfänger seiner großen und schweren Frachten eine Stunde vor dem Eintreffen an. „Dann können die sich darauf einstellen, das wird sehr geschätzt.“ Umgekehrt passiere es erfreulicherweise häufiger, dass er bereits mit Kaffee und Brötchen empfangen werde. „Das habe ich schon öfter erlebt“, freut sich der Pfau-Mitarbeiter und widerlegt damit ein wenig das Vorurteil einer sozial kalten Welt. „Ich habe einmal einen Traktor bei einem Bauern abgeholt. Der hat mich sogar direkt zum Frühstück eingeladen: ‚Jetzt kommst du erst mal rein.‘ Das fand ich super! Man lernt die Leute, die unsere Transportdienstleistung nutzen, dabei noch einmal ganz anders kennen.“

Aber ständig mit einem Zug unterwegs sein, der in jeder Kurve besondere Aufmerksamkeit erfordert, dessen Ende (für einen mitfahrenden Laien) im Dunkeln im Spiegel kaum auszumachen ist und bei dem es immer wieder Überraschungen gibt, weil eben nicht nur genormte Europaletten durch die Lande gefahren werden müssen? „Du musst

Rampen

das halt wollen!“, entgegnet Stephan Reich. „Normalerweise gilt: geht nicht gibt’s nicht.“ Aber zuweilen gebe es tatsächlich unlösbare Probleme. Abzuholende Fahrzeuge, die sich selbst trotz zuvor errichteter Rampen nicht auf das Tiefbett bewegen lassen etwa. „Und mit einem Stapler haben wir zusätzlich gedrückt. Da habe ich zweieinhalb Stunden gedoktert, aber dann musste ich doch aufgeben“, lacht Reich.

Doch insgesamt liebe er es, in seinem Job gefordert zu sein. Und er hat den direkten Vergleich: Einst fuhr er, bei einem früheren Arbeitgeber, Tag für Tag Überseecontainer, und das auf Lkw, die „normale“ Abmessungen hatten. Das Fahren der Pfau-Schwertransporte heute, zwinkert Stephan Reich, sei „eben mehr mit dem Kopf arbeiten“.