

# Ergänzung oder Alternative?



**Lohnt sich für den klassischen Krandienstleister überhaupt noch das Geschäft mit 2- und 3-achsigen AT-Kranen? Durchschnittspreise von 65 Euro für einen 2-Achser legen die Vermutung nahe, dass die Antwort „nein“ sein muss.**

Als im vergangenen Jahr die KM-Redaktion Doron Livnat, Managing Director Hovago, interviewte, zog dieser eine klare Grenze, ab welcher Geräteklasse sich für Krandienstleister seiner Ansicht nach das Vermietgeschäft anfängt zu rentieren.

Ab „70 oder 80 t“, so sein Statement, habe man „die Chance“, „ein bisschen am Break-Even-Point zu spielen“.

Das gilt natürlich für den „klassischen“ Krandienstleister, der aufgrund seiner Betriebsstruktur mit 65 Euro kaum



*Dieser Daimler-Benz-4-A-Lkw, Typ 4144 8x4/4 mit Palfinger Ladekran PK85002 wird ebenfalls durch ES-GE angeboten. Dieser Ladekran bietet ein maximales Lastmoment von 80 t, das sind 25 t Tragkraft am kurzen Ausleger. Ab etwa dieser Größenordnung des Ladekrans und erst recht, wenn es in die Bereiche über 100 mt geht, ist die Lkw-Kran-Einheit in erster Linie ein Kran, die verbleibende Nutzlast reicht aber auf jeden Fall, diesen Kran in Vollausrüstung auf die Straße zu bringen und gegebenenfalls noch Zubehör für einen größeren Kran zu transportieren und zu heben.*



*Heben und transportieren: Diesen DAF-3-Achs-Lkw XF 105.460 SC mit MKG-Ladekran HLK 541 bietet ES-GE an. Hier wurde ein Ladekran der 50 mt-Klasse mit einem Container-Pritschenaufbau kombiniert. Bild: ES-GE*

glücklich wird. Und ein Blick zu unseren niederländischen Nachbarn beziehungsweise in das Mitgliedsverzeichnis des VVT (Anm.: dem Pendant zur BSK) belegt, dass auf dem Hintergrund dieser Preisstruktur ein neuer Kranbetriebertypus entstanden ist: Betriebe mit lediglich einem oder zwei Kranen, bei denen der Besitzer den Kran selbst bedient und die Büroarbeit von der Familie, in

der Regel der Frau übernommen wird. Für derart schlanke Unternehmen ist es eben noch möglich, 2- und 3-Achser wirtschaftlich zu betreiben. Ein Phänomen, das auch Jörg Senn, Geschäftsführer der Senn AG, für die Schweiz beschrieben hat: „Wenn Sie eine Erbschaft oder einen Gewinn gemacht haben, davon einen Kran kaufen, diesen Kran selber fahren



## Fragen an ... ... die Palfinger AG:

**KM: Welche Entwicklungen sind aus Ihrer Sicht die maßgebenden bei der Konstruktion von Ladekränen in der jüngeren Vergangenheit?**

Sicherlich die Kniehebel im Hauptarm und Knickarmbereich sowie die Anwendung der „Finite Elemente“-Technik zur Optimierung des Verhältnisses Eigengewicht zu Tragkraft. Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die aktive Schwingungsdämpfung, welche ein schnelleres punktgenaues Arbeiten ohne Lastschwung ermöglicht. Außerdem resultieren daraus geringere Belastungen für Fahrgestell und die Krankomponenten und damit eine enorme Kostenersparnis, auf die Lebenszeit eines Ladekrans betrachtet.

**KM: Wie hat sich der Ladekranmarkt in Deutschland entwickelt?**

Die besten Jahre waren von 1990 bis 1992, damals nahm der deutsche Markt etwa 10.000 Knickarmkrane auf. Die schlechtesten Jahre waren 2002/2003 mit vielleicht 3.500 Einheiten. Zurzeit schätzen wir den Markt in Deutschland auf 4.000 Stück pro Jahr.

**KM: Wie hat sich die Nachfrage nach Ladekränen jenseits etwa 50 mt Lastmoment entwickelt und wer sind die Betreiber?**

Sehr gut! Viele Krandienstleister aus der Telekranvermietung erkennen die Notwendigkeit, in diesem für sie eher kleinen Traglastbereich, Krane anbieten zu können, mit denen es möglich ist, Lasten schnell und flexibel zu bewegen.

**KM: Wohin wird sich der Ladekranmarkt entwickeln?**

Die Zukunft gehört eindeutig den Systemanbietern. Technisch wird die Elektronik aufgrund der zu erwartenden Vorschriften noch mehr leisten können und müssen.



Ein ganz wichtiger Punkt wird aber die Serviceabdeckung sein. Nur wer schnell und unbürokratisch im Sinne des Kunden agieren kann, wird auf Dauer erfolgreich sein können. Denn ein schneller Service erspart immense Stillstandskosten.

**KM: Was sind die wichtigsten unternehmerischen Strategien ihres Unternehmens?**

Ein perfektes Servicenetz über Stationen sowie eine mobile Einsatztruppe, perfekt ausgebildet und innerhalb einer Stunde bei jedem Kunden, aufzubauen. Zudem werden wir einen Fullservice für Großkunden mit kalkulierbaren Kosten über die ganze Kranlebenszeit anbieten.

**KM: Was wäre ihrer Ansicht nach wichtig, um die Rezession schnell zu überwinden?**

Wichtig ist, dass unsere Kunden wieder zu Geld kommen. Die Leitzinssenkung muss bei den Betrieben ankommen. Es wird dann langsam wieder anziehen, das Niveau der letzten Jahre zu erreichen wird allerdings einige Zeit dauern.



Ladekrane übernehmen inzwischen auch Telekran-Aufgaben (im Bild ein Cormach-Ladekran), bieten aber auch zusätzliche Optionen ...  
Bild: Hermann Schulte

und Ihre Frau die Rechnungen schreibt, dann können Sie vielleicht von Kranen leben“, so diktierte er der KM-Redaktion bei einer Recherche in den Notizblock.

Auf der anderen Seite aber steht der immer größer werdende Druck, dass Krandienstleister gezwungen sind oder sich gezwungen fühlen, eine möglichst komplette Dienstleistungspalette anzubieten. Und so erklärt sich vielleicht auch, warum die Vermietparks in diesen Tragkraftsegmenten in den vergangenen Jahren ziemlich abwechslungsreich geworden sind: Lkw-Aufbaukrane, City-Krane, mobile Baukrane und große Ladekrane, neben dem AT-Kran bieten viele Kranbetreiber auch eine ganze Reihe sogenannter „Nischengeräte“.

Während aber der Lkw-Aufbaukran, der City-Kran und der mobile Baukran von vorn-

herein den Krandienstleister als Betreiber im Blick hatten, wurde der Lkw-Ladekran lange Zeit vornehmlich durch Endkunden betrieben, die diesen in der Tat als Ladehilfe einsetzten. Erst mit dem Erscheinen der Groß-Ladekrane jenseits etwa 50/60 mt wurden auch Mobilkrandienstleister auf Ladekrane aufmerksam.

Angesichts der wenig glücklich machenden Vermietpreise setzen Krandienstleister im Tragkraftsegment bis 40/50 t in den vergangenen Jahren zunehmend auf Nischenprodukte. Und zu diesen muss man auch den Groß-Ladekran zählen, der mit Lastmomenten bis zu deutlich über 100 mt, zum Teil auch über 200 mt, das Tragkraftspektrum von Telekränen der 30/40 t-Klasse abdeckt. Doch als Alternative zum Teleskopkran sieht man bei MKG den Ladekran



... wohl auch aus diesem Grund finden sich immer häufiger auch Ladekrane im Vermietpark von Krandienstleistern.  
Bild: Hermann Schulte





Der MKG-Ladekran HLK 671 HPa6, der bei ES-GE aufgebaut auf eine MAN-4-Achs-Sattelzugmaschine, Typ TGS 35.480 8x4 BL, angeboten wird, bietet ein Lastmoment von 62 mt. In Tragkraft ausgedrückt bedeutet dies zum Beispiel 12,35 t bei 4,55 m und 3,05 t bei 16 m. Bei einem solchen 62 mt-Kran, aufgebaut auf eine 4-achsige Sattelzugmaschine verbleibt auch noch eine ganze Menge Sattelast.

trotzdem nicht: Abstützbasis zu groß, nicht geländegängig, nicht wendig genug – so betont man in Garrel.

Dennoch fragen Krandienstleister Groß-Ladekrane verstärkt nach, wie man zum Beispiel

bei der Palfinger AG betont, die folgerichtig in diesem Jahr auch die BSK-Regionaltagung ausgerichtet hat und einen entsprechenden Präsentationsschwerpunkt mit Ladekränen ab 75 mt Lastmoment setzte. Und

auch bei MKG stellt man fest, dass die Nachfrage nach Groß-Ladekränen weltweit „enorm gestiegen“ ist.

Für eine solche Investition sprechen in der Tat einige Aspekte. Einerseits ist der Markt –

wie andere Nischenmärkte auch – noch recht überschaubar, der Wettbewerbsdruck nicht ganz so hoch. Auf der anderen Seite aber bietet die Ladekraneinheit auch handfeste Vorteile gegenüber einem AT. Wie beim Lkw-Aufbaukran der 30/40 t-Klasse besteht die Möglichkeit eine Dauerfahrgenehmigung zu erhalten, was die Flexibilität für kurzzeitig disponierte Einsätze erhöht. Andererseits kann jedes Lkw-Fahrgestell, da es auf hohe Laufleistung ausgelegt ist und in ihm Großserienkomponenten verbaut sind, durch relativ niedrige Betriebskosten punkten.

Darüber hinaus aber sind Groß-Ladekrane bei einigen Einsätzen eine gute Alternative zu den „konventionellen“ Teleskopkränen. So lassen sie sich, wenn sie mit einem Knickarm ausgestattet sind, trotz größerer Abstützbasis näher an Störkanten platzieren und können die Tragkraft auf diese



Ein Ladekran der 90 mt-Klasse (im Bild der Palfinger PK 85002) ist aufgrund seines Knickarms in einigen Einsatzbereichen dem „konventionellen“ Teleskopkran überlegen. KM-Bild



Auf der IAA wurde diese MAN-SZM mit MKG-Ladekran präsentiert.  
KM-Bild



## Fragen an ...

### ... MKG Maschinen- und Kranbau GmbH:



Dieser 5-achsige Volvo mit MKG-Ladekran wurde für einen Betreiber in der Schweiz realisiert.  
KM-Bild

Weise besser nutzen. Bei waagerechter Knickarmstellung ist es außerdem möglich, Lasten in Gebäudeöffnungen hinein zu teleskopieren. Und dann ist da ja noch die Tatsache, dass der Lkw-Kran-Einheit mit Ladekränen der 70/80 mt-Klasse noch so viel Nutz-, Sattel- oder Anhängelast verbleibt, dass neben der Kran- auch noch eine Transportdienstleistung angeboten werden kann. Möglich wurde dies durch die Verwendung hochfester Feinkornstähle, die den Ladekran immer leistungsfähiger und leichter gemacht haben.

Diese Einsatzflexibilität, die durch optional erhältliches Anbauequipment wie Hubgabeln, Arbeitsbühnen oder Greifer noch erhöht wird, ist wohl der wichtigste Grund, warum Kranbetreiber und auch Schwertransportunternehmen ihren Gerätepark zunehmend mit Lkw-Ladekran-Einheiten ergänzen. Auch in Zukunft werden sie die 2- und 3-achsigen ATs damit nicht völlig verdrängen, aber sie werden schon heute vielfach dort eingesetzt, wo man vor wenigen Jahren noch einen klassischen Teleskopkran gesehen hat. **KM**

**KM: Welche technischen/technologischen Entwicklungen im Ladekranbereich halten Sie für die wichtigsten der vergangenen zehn bis 15 Jahre?**

Das Senken des Kraneigengewichtes im Verhältnis zur Hubkraft sowie die Sicherheitseinrichtungen.

**KM: Wie hat sich der Ladekranabsatz in Deutschland entwickelt (im welchem Jahr wurden die meisten Ladekrane abgesetzt, im welchen die wenigsten und wie viele werden aktuell abgesetzt)?**

Die meisten Krane wurden in den Jahren nach der Wende 1990-1994 abgesetzt, die wenigsten wahrscheinlich im Jahr 2000.

**KM: In welcher Ladekranklasse werden stückzahlmäßig in Deutschland die meisten Ladekrane abgesetzt?**

In der leichten Klasse von 8-11 mt.

**KM: Wie hat sich in den vergangenen Jahren der Absatz in der Großkranklasse (größer 60/70 mt) entwickelt?**

Weltweit ist die Nachfrage enorm gestiegen, in Deutschland noch verhalten, jedoch mit steigender Tendenz.

**KM: Wer sind die Hauptabnehmer von Großkränen?**

Kranbetreiber, Schwerlasttransporteure, Hallenbauer, Hausbaubetriebe.

**KM: Konnten Sie feststellen, dass klassische Mobilkranbetreiber aufgrund des rapiden Vermietpreises falls in der 30 t Tragkraft-Klasse und auch aufgrund recht langer Lieferzeiten der Mobilkranhersteller vermehrt Ladekrane in der Großkran-Klasse nachgefragt haben?**

Nein, der schwere Ladekran ist keine vernünftige Alternative zum Mobilkran, aufgrund seiner sehr großen Abstützweiten und seiner mangelnden Geländegängigkeit und seiner mangelnden Wendigkeit.

**KM: Welche technischen Trends sehen Sie für die Zukunft?**

Den Einzug von noch mehr Elektronik in der Ladekranüberwachung und Bedienung.

**KM: Welche Ziele verfolgen Sie speziell auf dem deutschen Markt?**

Unsere Kunden bestens betreuen und weiterhin auf die Kundenbedürfnisse zugeschnittene Lösungen bieten.

**KM: Wie sehen Sie und Ihr Unternehmen die derzeitige Finanzkrise?**

Die Kunden sind im Moment etwas verhalten. Sicherlich wird ein Aufschwung, wenn auch nicht so stark wie von vielen gewünscht, Anfang 2010 zu erwarten sein.



Vorteil Knickarm: An Störkanten kommt ein Groß-Ladekran ohne Probleme vorbei. Bild: Fa. Meister