



## Ein Rückblick und ein vorsichtiger Blick nach vorne



Dipl.-Ing. Wolfgang Draaf

Nun neigt sich das Jahr 2009 dem Ende zu und es ist sicherlich angesagt, einen Rückblick auf diese doch sehr turbulente Zeit vorzunehmen. Dieses Jahr war gekennzeichnet durch Begriffe wie „Finanzkrise“, „Wirtschaftskrise“, „Kurzarbeit“ und nun „Kreditklemme“. Eine Entwicklung, die auch und gerade an dem Gewerbe nicht spurlos vorbei gegangen ist, das auf eine eher industriell anmutende Investitionsnotwendigkeit zurückgreifen muss: die Unternehmen des Großraum- und Schwertransports, des Autokrangewerbes wie die der Montagelogistik.

Insbesondere die Unternehmen, die in Bereichen tätig sind, die dem klassischen Neumaschinenbereich zuzuordnen sind und dort ihren unternehmerischen Tätigkeiten nachgehen, haben sehr früh schon – bereits im Oktober 2008 waren die Anfänge zu bemerken – diese Entwicklung zu spüren bekommen. Und auch die Unternehmen, die im „kleinen“ Schwertransport wie Traglastbereich tätig sind, waren anders von der Entwicklung betroffen als Unternehmen, die sich im Bereich der schwersten Lasten wie im Großkranbereich bewegen. Eine Entwicklung, die bereits frühzeitig mit einem Verfall der Preise einherging. Eine Abwärtsspirale, die diesem Gewerbe aber so gar nicht gut zu Gesicht gestanden ist und stehen wird.

Die Krise hat nicht nur die Unternehmen dieses Gewerbes getroffen, sondern auch die Wirtschaftsbereiche, die für diese Gewerbe unverzichtbar sind: die Banken- und Fi-

nanzierungsbranche. Es muss klar festgehalten werden, dass eigentlich der Ursprung im Bankenbereich angesiedelt ist und umso bedauerlicher ist die Tatsache zu bewerten, dass die Banken sich bei der Vergabe neuer Kredite sehr zurückhalten. Dies, obwohl sie in den letzten Monaten zu ausgesprochen günstigen Konditionen Geld zur Verfügung gestellt

len kann oder will. Eine Entwicklung, die gerade in Zeiten der Überkapazität eine flexible Anpassung des Fuhrparks an die Marktnachfrage erheblich erschwert.

Ebenso wenig kann das Gewerbe mit der Situation auf dem Genehmigungssektor zufrieden sein, kann doch schon seit nunmehr drei Jahren nur noch von einem Stau oder ei-

---

*Sicherlich kann man festhalten, dass über das gesamte Jahr gesehen nicht jedes Unternehmen in Deutschland gleichermaßen von einem erheblichen Rückgang der Nachfrage betroffen war.*

---

bekommen haben. Es ist zu hoffen, dass der „Kreditgipfel“ in der 49. Kalenderwoche in Berlin positive Signale gesetzt hat, dass der viel bescholtenen Kreditklemme nun nachhaltig begegnet werden kann.

Neben dieser Entwicklung ist dann auch zwangsläufig ein herber Rückgang auf dem Gebrauchtfahrzeugmarkt einhergegangen. Sicherlich waren die Preise in den letzten Jahren eher einem Hype geschuldet, einer unnatürlichen Überhitzung des Marktes, die dazu geführt hatte, dass man zum Beispiel für gebrauchte Fahrzeugkrane fast den Neupreis bezahlen musste. Nun bewegen sich diese Preise gut 30 % unter den Werten aus dem Jahr 2008. Heute ist es schon nahezu unmöglich, für Fahrzeugeinheiten – Auflieger wie Zugmaschinen gleichermaßen – einen Abnehmer zu finden, der wenigstens einen annähernd akzeptablen Preis zah-

ner Verweigerungshaltung zur Modernisierung der Verordnungen gesprochen werden. So stellen die Regelungen über flächendeckende Dauergenehmigungen in vielen Bundesländern das Gewerbe nicht zufrieden. Hier sind erste Gespräche in den betroffenen Bundesländern entweder bereits gelaufen oder in der Vorbereitung. Denn parallel dazu hat sich auf der VEMAGS-Schiene eine Entwicklung eingestellt, die zu einer erheblichen Verteuerung der Genehmigungen beitragen wird. Es sollen nur noch maximal zehn Strecken beantragt werden dürfen. Streckenbezogene Dauergenehmigungen sind die einzige Alternative zu den flächendeckenden Dauergenehmigungen, sodass zu hoffen ist, dass hierüber noch nicht das letzte Wort gesprochen ist. Denn es können durchaus nachvollziehbare Bescheide geschrieben werden, die mehr als zehn Strecken be-

inhalten. Es ist lediglich eine Frage des Aufwands, den man als ausstellende Straßenverkehrsbehörde betreiben möchte oder auch nicht.

Und hier krankt die Entwicklung seitens VEMAGS nach wie vor. VEMAGS führt die ausstellenden Straßenverkehrsbehörden dermaßen in Versuchung, auf Kosten der Nachvollziehbarkeit, aber mit Blick auf Geschwindigkeit einfach und teilweise unreflektiert Auflagen einfach zu übernehmen und somit erscheinen diese x-fach im Bescheid. Zwar kann auch in VEMAGS eine Zusammenfassung erfolgen, aber dies geht eindeutig auf Kosten der Zeit der Ausstellung. Bei größeren Transporten ist eher ein höherer Zeitbedarf anzusetzen.

Einen sehr guten Weg begeht die BSK auf dem Polizeisektor. Insbesondere in Nordrhein-Westfalen hat sich die Arbeit seit Ende 2006 dahingehend gelohnt, dass die BSK zusammen mit allen Koordinierungsstellen und den betroffenen Ministerien an einem „runden Tisch“ sitzt, der 2009 bereits zweimal stattfand und bislang sehr gute Ergebnisse hervorgebracht hat. Auch auf dem Gebiet der sequenziellen achsweisen Verwiegung bei Fahrzeugen/Fahrzeugkombinationen mit einem Ausgleichssystem haben tiefgreifende Recherchen der BSK dazu geführt, dass bei der Polizei im Bundesgebiet ein Umdenken eingesetzt hat. Die bisherigen Verwiegeergebnisse haben speziell dann nicht viel getaugt, wenn nur mit dem Pflichtausgleich verwogen worden ist.

Und für 2010 sind die Aus-sichten wohl zunächst eher düster, da man im Grunde von einem recht schwierigen ersten Halbjahr ausgehen muss. Im Schwergutbereich hinkt man bekanntlich immer etwas hinter der „normalen“ Entwicklung her, sodass die Auswirkungen der Krise sich wohl erst in 2010 so richtig bemerkbar machen werden. Dies auch dann, wenn erste Ansätze zum Beispiel im Maschinenbau auf eine Verlangsamung der Abwärtsentwicklung hinweisen.

Für die BSK keine einfache Aussicht, da Verbände bekanntlich kaum Chancen haben, in das Marktgeschehen einzugreifen. Gleichwohl wird man sich dahingehend positionieren, dass man Erleichterungen auf dem Genehmigungs-sektor einfordert. VEMAGS hilft, wie dargestellt, in dieser Form eher wenig, da auch bestimmte Wege der einfachen

Zustimmungseinholung so verwehrt sind. Also sind dringend die Grundlagen zu verändern – was im Übrigen auch von den VEMAGS-Verantwortlichen so gesehen wird. Hierzu wird sich die BSK mit den großen Verbänden der Industrie und der Bauwirtschaft zusammen-tun und ein entsprechendes Forderungspapier zusammenstellen.

Ein weiterer Schwerpunkt der Tätigkeiten der BSK in diesem Jahr wird der Vertiefung der positiven Entwicklung in Fragen der Privatisierung polizeilicher Angelegenheiten gewidmet sein. Ein Ansatz, der viele Möglichkeiten offen lässt und zudem ein sehr spannendes Thema ist. Wenn man rechtlich gehbare Wege aufzeigen kann, steht dem Gewerbe ein weiterer Schritt bevor, wie er 1989/1990 mit der Einführung des BF 3 gegangen worden ist.

Nicht zu leugnen sind die stetig steigenden Schwierigkeiten auf dem Gebiet der Tragfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur, die vermehrt große Streckenprobleme mit sich bringen. Hier will die BSK ebenfalls neue Wege gehen und zusammen mit den Trägern der Baulast nach neuen Wegen suchen, wie Routen auf Dauer sichergestellt werden. Denn: ohne funktionierende Strecke kein Produktionsstandort in der Bundesrepublik Deutschland. Hierbei muss dann auch Berücksichtigung finden, dass es nicht zu Querschnittseinschränkungen durch Kreisverkehre, Rückbauten oder Kunstbauwerke kommt. Ein ziemliches Puzzlespiel, da die verschiedensten Behörden betroffen sind.

Aus- und Weiterbildung sind auch in Zeiten der Krise ein wichtiger Baustein, sich im Markt zu platzieren. Ers-

te Erfolge hat die BSK in 2009 mit der Einführung von Qualifizierungsmaßnahmen für die Binnenschifffahrt erzielen können. Ein Ergebnis der sehr wichtigen Arbeit des BSK-Ausschusses „Binnen-, See und Fährschifffahrt. Ein weiterer Arbeitskreis beschäftigt sich mit den Fragen des neuen Berufsbildes „Fahrzeugkranführer/Fahrzeugkranführer“ mit Unterstützung der BG Verkehr, ehemals Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen (BGF). Diesem Berufsbild hat die Arbeitgeberseite bereits zugestimmt. Für den Transportbereich wird sich die BSK für Qualifizierungsmaßnahmen in Zusammenarbeit mit der zuständigen IHK einsetzen. Auch hier sind bereits Gespräche geführt worden.

STM

DIE SCHNELLE ANTWORT PER FAX: +49 (0) 61 55 / 82 30 32

Ja, ich will das  
STM-ABO!



SCHWER  
TRANSPORT  
MAGAZIN

- Ja, schicken Sie mir das Schwertransport-Abonnement.**  
Ich erhalte das Schwertransport-Magazin sechsmal jährlich zum Preis von 38,00 EUR incl. Porto und Versand (Ausland 43,00 EUR).  
\*Das Abonnement verlängert sich nur dann um ein weiteres Jahr, wenn es nicht sechs Wochen vor Ablauf des Kalenderjahres schriftlich gekündigt wird.

- Abo-Kranmagazin\***  
Inland: 38,00 €, Ausland: 43,00 €
- Kombi-Abo Kranmagazin + Schwertransportmagazin\***  
Inland: 70,00 €, Ausland: 80,00 €
- Abo-Bühnenmagazin\***  
Inland: 38,00 €, Ausland: 43,00 €

**Abonnet**

Name/Vorname \_\_\_\_\_ Firma \_\_\_\_\_

Straße/Postfach \_\_\_\_\_ PLZ/Ort \_\_\_\_\_

Den Betrag buchen Sie bitte von meinem Konto ab.

Konto-Nr. \_\_\_\_\_ BLZ \_\_\_\_\_

Scheck liegt bei  Überweisung

Eurocard  Visa  American - Express gültig bis: \_\_\_\_\_

Card-Nr. \_\_\_\_\_

Datum \_\_\_\_\_  Unterschrift \_\_\_\_\_

Für Rückfragen und Informationen: Tel. \_\_\_\_\_ Fax \_\_\_\_\_ eMail \_\_\_\_\_

**Werber**

Name/Vorname \_\_\_\_\_ Firma \_\_\_\_\_


Straße/Postfach \_\_\_\_\_ PLZ/Ort \_\_\_\_\_


Ihre Prämie:  Buch  Modell

Immer mehr Leser informieren sich im Schwertransportmagazin, wenn sie über die neuesten Entwicklungen im Schwerlast- oder Nutzfahrzeugbereich auf dem Laufenden bleiben wollen. Denn sie wissen, dass das Schwertransportmagazin kompetent und sachlich über die aktuellen Trends der Technik und Neuentwicklungen sowie Einsätze unterrichtet. Und darum entscheiden sich Tag für Tag mehr Leser für das Schwertransportmagazin.

Abonnement über den Buch- und Zeitschriftenhandel (ISSN 1435-3326) oder bei:

**KM Verlags GmbH**  
Eichendorffstraße 47  
D-64347 Griesheim

 +49 (0) 61 55 / 82 30 30

 +49 (0) 61 55 / 82 30 32

 [hardt@kranmagazin.de](mailto:hardt@kranmagazin.de)