

# Wie wird man Schwertransporterfahrer?

## Ein Beitrag zu Ausbildungsgang, Nachwuchssorgen



Die Schwertransportbranche genießt in der Öffentlichkeit ein vergleichsweise gutes Image. Unter den Schwertransportfans erlangen die Fahrer Promi-Status. Doch die Schwerlastbranche könnte ein Nachwuchsproblem bekommen.

Acht Jahre, so Holger Dechant, Prokurist bei Universal Transport in Paderborn, unlängst gegenüber der STM-Redaktion, dauere jede gründliche Ausbildung (S. 16 f.). Das gilt selbstverständlich und erst recht für die Ausbildung zum Schwertransporterfahrer, schließlich werden bei jedem Schwertransport nicht nur Lasten mit ungewöhnlichen Maßen, sondern auch hohe Sachwerte bewegt.

*Der Ausbildungsberuf „Berufskraftfahrer“ scheint bei jungen Menschen nicht so richtig gut „anzukommen“.*









Dabei ist „Schwertransporterfahrer“ im eigentlichen Sinne überhaupt kein Berufsbild, so wünschenswert dies auch sei, wie der BSK-Vorsitzende Wolfgang Draaf in den BSK-News

(S. 50 f.) betont. Der Grund: Es gibt für das Güterkraftgewerbe schon das Berufsbild des Berufskraftfahrers, „Schwertransporterfahrer“ wird man praktisch auf dem Wege der Weiterqualifizierung.

Diese Qualifizierungsmaßnahmen aber sind leicht so umfangreich, wie eine zusätzliche Ausbildung, denn Sondertransporte sind nun einmal etwas Besonderes. Das Transportequipment, die Ladungssicherung, die rechtlichen Rahmenbedingungen – alles ganz anders, als im „normalen“ Speditionsgeschäft. Talent, Praxis, Praxis, Praxis – und immer wieder auch Schulungen machen aus dem Lkw-Fahrer einen Schwertransporterfahrer.

Doch genau darin liegt das Problem. In den nächsten Jahren,



C1 	> 3,5t. < 7,5t max. 8+1 $\lambda$  < 750 kg
C1E 	 > 750 kg max. 12t
C 	 < 750 kg
CE 	 > 750 kg

Der CE-Führerschein ist inzwischen nur ein erster Qualifikationsschritt auf dem Weg zum Berufskraftfahrer.

# Sportfahrer? und Imageproblemen!



*Ro-Ro-Verladungen erfordern Umsicht und Präzision – und sind kein Job für Berufsanfänger.*



## 5 Fragen an: René Wermke, Niederlassungsleiter Dresden Westfracht Spezialverkehre International GmbH

**STM:** *Seit einiger Zeit arbeiten die BSK und Unternehmen der Schwertransportbranche in gewisser Weise an einem Berufsbild „Schwertransportfahrer“. Wie sollte Ihrer Ansicht nach eine solche Ausbildung aussehen? Welche Inhalte sollten vermittelt werden?*

**René Wermke:** Die Ausbildung sollte sich am Berufsbild des Berufskraftfahrers orientieren, über einen längeren Zeitraum gehen und sich in einen theoretischen und praktischen Teil gliedern. Einerseits ist es natürlich wichtig, in der Praxis Erfahrungen zu sammeln, aber ohne ein gesundes Maß an physikalisch-technischen Grundkenntnissen dürfte eine Ausübung dieses komplexen Berufsbildes über längere Zeit zum Scheitern verurteilt sein.

Den Auszubildenden sollten insbesondere die rechtlichen Grundlagen ihres Berufes (Arbeitszeit, Genehmigungen, etc.) und die technischen Details der Fahrzeuge (Aufbau, Funktionsweise, Komponenten) vermittelt werden. Zudem ist es wichtig, dass die Auszubildenden Erfahrungen auf verschiedensten Fahrzeugkombinationen sammeln können.

**STM:** *Wie beurteilen Sie die aktuelle Arbeitsmarktlage? Gibt es ausreichend Schwertransportfahrer und wenn nicht, wie bilden Sie in Ihrem Unternehmen „normale“ Lkw-Fahrer zu Schwertransportfahrern aus?*

**René Wermke:** Aufgrund der derzeit in der Branche weitverbreiteten Fuhrparkreduzierung gibt es unserer Erfahrung nach im Moment genügend qualifizierte Fachkräfte, allerdings ist die regelmässige Schulung der Bewerber in ihren vorherigen Unternehmen oft lückenhaft.

Krafffahrer ohne entsprechende Qualifikationen werden bei uns anhand eines Einarbeitungsplans an ihre spätere Tätigkeit herangeführt, wobei die Abteilungen Disposition/ Fuhrpark (hier vor allem ihre späteren Kollegen)/ Werkstatt dabei eng zusammenarbeiten. Selbst Krafffahrer mit Berufserfahrung im Bereich Schwertransport sind bei uns in der Regel die ersten Wochen nur Beifahrer auf ihrem späteren Fahrzeug, schließlich verhält sich gerade bei uns in der Branche jede Kombination anders und man muss Mensch und Maschine behutsam zusammenführen.

**STM:** *Welche Einstellungskriterien sollten Fahrer, die sich bei Ihnen bewerben, erfüllen?*

**René Wermke:** Neben den allgemeinen Qualifikationen, welche speziell für den Beruf des Krafffahrers nötig sind, zählen für uns Pünktlichkeit, physikalisches und technisches Verständnis, ein sicherer Umgang mit den einschlägigen Rechtsvorschriften, physische und psychische Belastbarkeit, Weitsicht, die Bereitschaft, Neues zu lernen und sich ständig weiterzubilden, gute Umgangsformen, gepflegtes Äußeres sowie Sauberkeit.

**STM:** *Ein sehr wichtiger Aspekt im Berufsleben ist die ständige Fortbildung nach der eigentlichen Ausbildung. Wie sorgen Sie für die ständige Fortbildung Ihrer Mitarbeiter?*

**René Wermke:** Im Rahmen unseres QM- und SCC-Systems halten wir mind. einmal im Monat sogenannte „Toolboxmeetings“ ab, bei denen neben den Aspekten des Arbeitsschutzes auch aktuelle Erkenntnisse zum Thema Ladungssicherung vermittelt werden. Des Weiteren versuchen wir, dass jeder operative Mitarbeiter mind. jedes Quartal eine Weiterbildung besuchen kann.

**STM:** *Gerade der Ladungssicherung kommt beim Schwertransport eine besondere Bedeutung zu. Wie bilden Sie Ihre Mitarbeiter in diesem Bereich aus und fort?*

**René Wermke:** Neben den innerbetrieblichen Toolboxmeetings und Schulungen arbeiten wir im Bereich der Ladungssicherungsaus- und fortbildung seit Jahren eng mit Herr Barfuß vom Verkehrssicherheitsteam zusammen. Außerdem schulen wir unsere Fahrer auch „Fallspezifisch“, das heißt für spezielle Ladungen oder Projekte.

## Fünf Fragen an: Horst Wallek und Markus Geser, Vorstand BigMove AG

**STM:** Seit einiger Zeit arbeiten die BSK und Unternehmen der Schwertransportbranche in gewisser Weise an einem Berufsbild „Schwertransportfahrer“. Wie sollte Ihrer Ansicht nach eine solche Ausbildung aussehen? Welche Inhalte sollten vermittelt werden?

**Horst Wallek und Markus Geser:** Besonders technisches Wissen über Hydraulik, Elektrik und pneumatische Prozesse sollte in Bezug auf den Umgang mit den hochspezialisierten Gerätschaften umfassend und praxisnah vermittelt werden, mit dem Ziel verschleißarmes Arbeiten im Tagesgeschäft zu erlernen. Zudem sollte vorausschauendes und entsprechend sicheres Fahren vermittelt werden. Außerdem sollte eine umfangreiche Ladungssicherungs-Ausbildung nach DIN 2700 4 Bestandteil der Ausbildung sein, profundes Grundlagenwissen über Genehmigungen und rechtliche Rahmenbedingungen. Dieses Grundlagenwissen über Genehmigungen und rechtliche Rahmenbedingungen würde auch die praktische Zusammenarbeit zwischen Fahrern und Dispositionen erheblich erleichtern. Schließlich sollte der Umgang mit Kunden, Polizei und Kollegen gelehrt und geübt werden, da dies nicht bloß förmliche, sondern tatsächlich wirtschaftliche Vorteile für Fahrer und Unternehmen sind.

**STM:** Wie beurteilen Sie die aktuelle Arbeitsmarktlage? Gibt es ausreichend Schwertransportfahrer und wenn nicht, wie bilden Sie in Ihrem Unternehmen „normale“ Lkw-Fahrer zu Schwertransportfahrern aus?

**Horst Wallek und Markus Geser:** Fahrer gibt es in ausreichender Zahl, qualifizierte und loyale Fahrer werden in speziellen Bereichen weniger zur Verfügung stehen, wenn die „alten Hasen“ allmählich in Ruhestand gehen. Auch hier könnte die Ausbildung zum Schwertransportfahrer Lücken schließen und der Branche helfen.

**STM:** Welche Einstellungskriterien sollten Fahrer, die sich bei Ihnen bewerben, erfüllen?

**Horst Wallek und Markus Geser:** Bei Neueinstellungen erwarten wir im Allgemeinen eine abgeschlossene technische Berufsausbildung und mehrere Jahre Fahrerfahrung. Ansonsten ist bei der Einstellung zum Fahrerazubi von der „Pike auf“ zu berücksichtigen: 1. aktives Beifahren Spezialtransport, 2. Werkstatt-Tätigkeiten, 3. BF 3 fahren, 4. 7,5 Tonner fahren beziehungs Solo-Lkw, 5. aktives Mitfahren als zweiter Mann, 6. Alleinfahrt beim Konvoifahren bei kleineren Spezialtransporten.

**STM:** Ein sehr wichtiger Aspekt im Berufsleben ist die ständige Fortbildung nach der eigentlichen Ausbildung. Wie sorgen Sie für die ständige Fortbildung Ihrer Mitarbeiter?



Technikschulungen stehen regelmäßig auf dem Programm – und natürlich insbesondere in der Ausbildung.

**Horst Wallek und Markus Geser:** Wir bestellen ausgewählte und praxisorientierte Referenten zu den relevanten Themen, durch die sichergestellt ist, dass praxisnahes Wissen vermittelt wird – und nicht nur die Pflicht erfüllt wird, irgendwelche notwendigen Nachweise möglichst schnell und billig zu erhalten. Dafür werden die Schulungspläne von der Geschäftsführung vorab mit den Referenten abgestimmt.

**STM:** Gerade der Ladungssicherung kommt beim Schwertransport eine besondere Bedeutung zu. Wie bilden Sie Ihre Mitarbeiter in diesem Bereich aus und fort?

**Horst Wallek und Markus Geser:** Dies wird in vergleichbarer Art und Weise wie die Fortbildung der Mitarbeiter insgesamt gehalten. Hier gibt es erfahrene Trainer am Markt. Die komplexe Verordnungslage sowie die erforderliche Umsicht in diesem Tätigkeitsbereich zeigen jedoch, dass hier auf besonders praxisnahe Schulung zu achten ist.



Die Mitarbeiter und Fahrer der BigMove-Gruppe.



Das Gutmann-Team ist ebenfalls Bestandteil der BigMove-Gruppe.

Mitarbeiter der Firmen Wallek und Geser bei einer Weiterbildung.



so weiß Wolfgang Draaf, werden einige der altgedienten „Fahrensleute“ altersbedingt ausscheiden. Die Lücke, die diese hinterlassen werden, könnte für die Schwertransportunternehmen schmerzlich, weil schwer zu schließen, sein.

Im Boom-Jahr 2007 wurde deutlich, dass Deutschland ein Nachwuchsproblem hat. Qualifizierte und hoch qualifizierte

Arbeitskräfte sind Mangelware. Das gilt auch für Lkw-Fahrer, umso mehr, wenn besondere Fähigkeiten oder Zusatzqualifikationen gefragt sind.

Eine Ursache des Problems ist die veränderte Struktur und Aufgabenstellung der Bundeswehr. Immer weniger Wehrpflichtige und kurzzeitig verpflichtete Soldaten verrichten dort ihren Dienst. Als dies noch anders war,

verließen Jahr für Jahr zahlreiche junge Menschen mit Lkw-Führerschein und leidlich Fahrpraxis die Bundeswehr. Dieser Grundstock fehlt heute dem Speditionsgewerbe – und damit auch den Schwertransportunternehmen.

Zudem hat der Gesetzgeber zwischen den Erwerb der CE-Fahrerlaubnis und der Berufsausübung noch die Hürde des Berufskraftfahrerqualifika-

tionsgesetzes gestellt, die von CE-Fahrschülern – wie auch von Führerscheininhabern – den Nachweis von Zusatzqualifikationen verlangt. In der Praxis verteuert dies den Erwerb des Führerscheins erheblich, sodass Wolfgang Draaf wohl zurecht befindet, dass dies dem CE-Erwerb aufgrund privater Initiative ebenfalls „nicht vereinfacht“.

## SCHWERGUTLINIEN QUER DURCH EUROPA



- Eigene Tieflader bis 800 t
- Linienschifffahrt für Schwergut ab Mannheim nach Antwerpen/Rotterdam/Hamburg/Bremerhaven/Bremen
- Linienerkehre für Schwergut von Passau über die Donau zum Schwarzen Meer
- Dauergenehmigungen für Extremtransporte auf den Hauptstrecken zu den Binnenhäfen
- weltweite Projektlogistik mit allen Verkehrsträgern inklusive Montagen und Verpackung
- Heavylift Terminal am Wasser in Duisburg und Mannheim

# KÜBLER SPEDITION






D-74523 Schwäbisch Hall - Tel. +49(0)791/93 000-0 - Fax.-12 - [schwergut@kuebler-spedition.de](mailto:schwergut@kuebler-spedition.de)  
[www.kuebler-spedition.de](http://www.kuebler-spedition.de) - [www.schwergut-linien.de](http://www.schwergut-linien.de) - [www.schwergut-lager.de](http://www.schwergut-lager.de)

Ein MAN auf Roadshow: Zum Schwertransportalltag gehören auch viele Zwangspausen: Nachts wird gefahren, am Tag auf die Nacht gewartet.



Auf der anderen Seite scheint der Ausbildungsberuf „Berufskraftfahrer“ bei jungen Menschen nicht so richtig gut „anzukommen“. „Durch eine breit gefächerte Initiative der betroffenen Verbände im Bund wie in den Bundesländern wird seit einiger Zeit versucht, die Zahl der Auszubildenden für den Berufskraftfahrer zu erhöhen“, führt

entsprechend Wolfgang Draaf in den BSK-News aus.

Das Speditionsgewerbe hat ganz offensichtlich ein Imageproblem. Wer einen kaufmännischen Beruf erlernen will, versucht – fraglich, ob aufgrund des besseren Images, als vielmehr wegen vermeintlich besserer Bezahlung – zunächst bei Banken und Versicherungen unterzukommen.

Speditionskaufmann / -frau – nur wenn es sein muss.

Ganz dramatisch aber stellt sich das Imageproblem beim fahrenden Personal dar. Vorbei die Zeiten, als Manfred Krug in einer Vorabendserie in den 1980er Jahren als bärbeißiger, doch grundsympathischer Lkw-Fahrer in aller Herren Länder unterwegs war und mit seinem Kollegen im

„Vorüberfahren“ noch für Gerechtigkeit sorgte oder die Welt rettete. Die Botschaft war klar: Lkw-Fahrer sind die Guten.

Heute will alle Welt in Marokko gepulte Nordseekrabben, griechisches Olivenöl, Tomaten zwölf Monate im Jahr – und das alles zum Schnäppchenpreis. Die einstmals geachteten „Kapitäne der Landstraße“ erst machen dies



Bis ein Berufskraftfahrer solche Lasten bewegen darf...



... wird er in den Schwertransportbetrieben zunächst einmal gründlich ausgebildet.



Einige Schwertransportfahrer muss man den Schwertransportfans nicht mehr vorstellen, sie genießen Promi-Status, wie zum Beispiel Frieder Saam.

möglich – und müssen sich dafür noch als „Umweltverpester“ und „Straßenzerstörer“ beschimpfen lassen.

Im besten Fall! Es geht noch schlimmer. Die Bevölkerung eines kleinen Örtchens in der Nähe der A 63 setzte vor einigen Monaten alle Hebel in Bewegung, um einen Rastplatz zu verhindern. Als ein Gutachten, die zu erwartende Lärmbelastung als nicht relevant einstufte, landete ein Leserbrief in der Tageszeitung, der unverhohlen den ganzen Berufsstand „Lkw-Fahrer“ diskriminierte. Prostitution und Verbrechen, das wüsste man ja, würden im Umfeld solcher Rastanlagen gedeihen.

Man kann nur hoffen, dass die genannte Initiative bald Erfolg hat und das Bild vom einfältigen, verbrechensnahen Lkw-Fahrer revidiert. Berufskraftfahrer sind hoch qualifizierte Arbeitskräfte, die tagtäglich das Funktionieren einer modernen Industriegesellschaft sicherstellen.

Und die ausgebildeten Berufskraftfahrer erst bilden den Grundstock für den Schwertransportnachwuchs. Ohne diese junge Schwertransportgeneration wird es zukünftig schlicht und ergreifend kaum möglich sein, all die Maschinen und Anlagen zu transportieren, die Deutschlands Ruf als führende Exportnation begründen. **STM**



# K Kässbohrer

## IHR PARTNER FÜR SPEZIAL- UND SCHWERTRANSPORTFAHRZEUGE



Besuchen Sie uns:  
Halle 27,  
Stand E03



- 2- bis 8-achsige Satteltieflader
- 2- bis 4-achsige Tiefbett-Sattelanhänger
- 2- bis 6-achsige Plattform-Sattelanhänger
  - nachlaufgelenkt
  - hydraulisch gelenkt
  - ausziehbar

**Kässbohrer A.Ş.**

Osmangazi Mah. Yıldızhan Cad. 34887 Samandıra/İstanbul-Türkei

T +90 (0) 216 564 02 00 F +90 (0) 216 311 80 97

e-mail: info@kaessbohrer.com [www.kaessbohrer.com](http://www.kaessbohrer.com)