



So viele unterschiedliche Krantypen, die grenzüberschreitend zum Einsatz kommen, so viel unterschiedliches Transportequipment – doch bis heute gibt es keine europaweit verbindlichen Ausbildungsstandards. Ton Klijn, Geschäftsführer von Wagenborg Nedlift und Vorstandsmitglied bei der ESTA, setzt sich in seinem Unternehmen und in der ESTA für möglichst hohe Ausbildungsstandards ein.

„Es geht mir nicht um „billig“ oder „teuer“, es geht mir um „ausgebildet“ oder „unausgebildet“.“

Das Thema „Ausbildung von Schwertransport- und Kranfahrern“ steht nicht nur bei der BSK ganz oben auf der Liste. Im europäischen Zusammenhang bemüht sich die ESTA um Ausbildungs(mindest)standards. Mit welchen Problemen sich die ESTA dabei konfrontiert sieht und wie multinationale Lösungen aussehen könnten, darüber unterhielt sich die STM-Redaktion mit Ton Klijn, Geschäftsführer von Wagenborg Nedlift und Mitglied im Vorstand der ESTA.

KM: Herr Klijn, die ESTA ist, wenn man so will, der europäische „Dachverband“ der unterschiedlichen nationalen Interessensvertretungen, wie in Deutschland der BSK e.V. Wie würden Sie die Zusammenarbeit beziehungsweise Mitarbeit der nationalen Vertretungen in der ESTA bezeichnen? Ist es ein kollegiales Mit- oder eher ein nationales Gegeneinander?

Ton Klijn: Das ist von Mitgliedsland zu Mitgliedsland unterschiedlich. Es gibt Länder, die arbeiten sehr loyal und gut mit, es gibt auch Länder, die sind auf dieser Ebene nahezu nicht existent, weil es in diesen Ländern keine solche Interessensvertretung für Kran- und Schwertransportarbeiten gibt. Das liegt auch daran, dass sich unsere Industrie in den

verschiedenen europäischen Ländern auf ganz unterschiedlichen Entwicklungsstufen befindet. Dies wird schon am Durchschnittsalter der in den einzelnen Ländern eingesetzten Maschinen deutlich. In einigen südeuropäischen Ländern zum Beispiel ist das Durch-

schnittsalter der Geräte viermal so hoch wie im Rest von Europa.

KM: Also haben wir auch in der Kran- und Schwertransportebene das Europa der zwei Geschwindigkeiten?

Ton Klijn: Eher noch ein Euro-

pa der vier Geschwindigkeiten. Und das ist ein großes Problem, denn es gilt einerseits die Freizügigkeit, die Freiheit also in jedem EU-Land arbeiten zu können. Andererseits aber haben wir ein sehr großes Ausbildungsgefälle. Ein Kranfahrer aus Griechenland

... ein Europa der vier Geschwindigkeiten.
Und das ist ein großes Problem ...

zum Beispiel muss als formelle Ausbildung nur nachweisen, dass er drei Wochen auf einem Kran mit einem anderen Kollegen gearbeitet hat. Im Prinzip darf dieser „Kranführer“ hier in Holland oder Deutschland oder wo auch immer als Kranführer arbeiten. Sie kön-

nen sich vorstellen, dass die Länder mit einem weiter entwickelten Ausbildungssystem hieran kein Interesse und entsprechende Hindernisse eingerichtet haben.

KM: Welche Strategie verfolgt die ESTA, um trotzdem alle Länder unter einen Hut zu bekommen? Oder gibt es auch tatsächlich eine Strategie der zwei oder mehr Geschwindigkeiten?

Ton Klijn: Nein, die ESTA verfolgt keine Strategie der unterschiedlichen Geschwindigkeiten. Im Prinzip bemüht sich die ESTA um zwei Dinge: Erstens um einheitliche Regularien und zweitens, die Sicherheitsmaßgaben auf ein möglichst hohes Niveau zu bringen. Es passieren immer noch viel zu viele Unfälle mit Kranen. Darum wollen wir ein europaweit



einheitliches und möglichst hohes Niveau an Sicherheitsregeln, Arbeitsregeln und Arbeitsmethoden erreichen. Wir haben aber in unserer Branche eben ein Europa der verschiedenen Geschwindigkeiten. Es gibt Länder, in denen die Dinge ganz hervorragend geregelt sind und es gibt Länder und Regionen, wo gar nichts geregelt ist. In all diesen Ländern und Regionen

ausgehen, dass die Geräte geprüft und dass auch die Mitarbeiter qualifiziert sowie zertifiziert sind. Dabei ist mir bewusst, dass auch in Deutschland die Zertifizierung keine gesetzliche Vorgabe ist.

KM: Das ist wohl richtig, aber letztendlich ist es eine Kann-Regelung und problematisch wird es doch dann, wenn sich Unterneh-

Dabei ist mir bewusst, dass auch in Deutschland die Zertifizierung keine gesetzliche Vorgabe ist.

aber befinden sich industrielle Anlagen, und es ist diese Industrie, die Kunden der Kran- und Schwertransportunternehmen, die ein einheitlich hohes Sicherheits- und Qualitätsniveau in Europa fordern. Überall, egal wie weit die Märkte entwickelt sind.

KM: Ja, aber stimmt es denn tatsächlich, dass sich ein Endkunde zum Beispiel in Deutschland sicher sein kann, dass der Kranführer eine bestimmte Qualifikation vorweisen kann?

Ton Klijn: Wenn man mit den richtigen Unternehmen Geschäfte macht, wenn man zum Beispiel SCC-zertifizierte Unternehmen beauftragt, dann kann man davon

men die Mühe machen, ihre Mitarbeiter gut zu qualifizieren und andere, die sich die Kosten für diese hochwertige Qualifikation sparen, die Leistungen zu einem ganz anderen Preis anbieten können.

Ton Klijn: Ja, aber damit auch auf einem anderen Qualitätsniveau. Und die Kunden, die auf Qualität bestehen, werden diese Unternehmen auch nicht beauftragen.

KM: Aber wäre es nicht sinnvoll, ein unterstes Maß an Qualität ...

Ton Klijn: ... ja sicherlich, aber wenn man diese untere Maßgabe in ganz Europa gesetzlich durchsetzen will, dann fürchte ich, werden wir diesen Augenblick nicht mehr erleben. Darum setzen wir



Preisverleihung: Ton Klijn, Geschäftsführer Wagenborg Nedlift, erhält die Siegerurkunde des STM-Wettbewerbs „Heavy Transport of the Year“ von STM-Redakteur Jens Buschmeyer.

darauf, dass der Druck von den Auftraggebern kommt, insbesondere den großen Konzernen zum Beispiel in der Petrochemie oder der Energiewirtschaft. Wenn diese Unternehmen Druck auf die entsprechenden Verbände ausüben, dann werden wir unser Ziel schneller erreichen, als wenn wir den Weg über die Politik oder nationalstaatliche Institutionen wählen. Vielleicht erreichen wir auf diesem Weg nur 98 % der Unternehmen, denn es wird immer Unternehmen geben, die solche Regeln umgehen, vor allem wenn sie nicht gesetzlich geregelt sind. Wir sind aber innerhalb der ESTA

davon überzeugt, dass 98 % jetzt besser sind als 100 % in 22 Jahren.

KM: Wie können wir uns die ESTA-Bemühungen denn konkret vorstellen? Woran arbeitet die ESTA derzeit?

Ton Klijn: Ein wichtiger Schritt war, dass wir eine Arbeitsgruppe „European Crane Operator License“ gegründet haben, die sich im August getroffen hat. In dieser Arbeitsgruppe vergleichen wir die unterschiedlichen Qualifikierungsmaßnahmen der einzelnen Länder. Dabei sehen wir, was in welchem Land getan werden muss, um hier ein einheitliches Ni-



Eine verantwortungsvolle Aufgabe, doch als formale Voraussetzung, mit Selbstfahrern Tausende Tonnen zu bewegen, genügt es in den Niederlanden, 16 Jahre alt zu sein.

veau in den einzelnen Ländern zu erreichen. Und in einem nächsten Schritt sollen dann jene Länder, die ein vergleichbar gutes Ausbildungs- und Zertifizierungssystem betreiben, diese Ausbildung im jeweils anderen Land anerkennen. Also: Der in Deutschland ausgebildete und zertifizierte Kranführer wird als Kranführer auch in Holland anerkannt – und umgekehrt.

KM: Ist das wirklich so einfach durchsetzbar, schließlich kann man mit der Nicht-Anerkennung anderer Qualifikationen und Zertifikate ja auch den eigenen Markt abschotten?

Ton Klijn: Ich sage nicht, dass im

Moment nationale Regelungen tatsächlich so gehandhabt werden, dass sie eigentlich Schutzmaßnahmen sind. Das war auch in

Der in Deutschland ausgebildete und zertifizierte Kranführer wird als Kranführer auch in Holland anerkannt – und umgekehrt.

Holland in der Vergangenheit so. Doch genau daran arbeiten wir: Wir vergleichen die Ausbildungsstandards in den einzelnen Ländern, und wenn diese tatsächlich vergleichbar sind, dann muss es möglich sein, dass die Kranführer grenzüberschreitend arbeiten

können. Es gibt noch Barrieren, doch es gibt einige Beispiele dafür, dass diese Barrieren fallen werden.

KM: Sie sprechen von so einer gewissen Ausbildungsebene. Würden Sie sich zu sehr aus dem Fenster lehnen, wenn Sie diese einmal kurz skizzieren würden?

Ton Klijn: Das ist sehr schwierig, denn die Materie ist so komplex, damit könnte man ganze Bücher

füllen. Sehen Sie, die erste Diskussion, die wir innerhalb der ESTA führen, betrifft die Frage: Soll ein Kranführer, der ausgebildet wird, nur etwas über den Kran lernen und wie man ihn bedient? Oder sind wir der Meinung, dass ein guter Kranführer auch wissen muss, wie man die Last richtig anschlägt? Muss also ein Kranführer nicht erst eine Ausbildung zum Anschläger absolvieren? Schon dazu gibt es zwei Meinungen.

KM: Doch zunächst muss doch der Kran auf die Baustelle – also über die Straße, jedenfalls bei den AT- und Lkw-Kranen. Die Basis also ist doch die Berufskraftfahrerausbildung?

Ton Klijn: Meine persönliche Meinung ist, dass die Ausbildung zum Kranführer die Ausbildung zum Anschläger voraussetzt. Das ist meine persönliche Meinung, nicht die Meinung der ESTA. Selbstverständlich setzt die Straßentauglichkeit des Mobilkran die Berufskraftfahrerausbildung voraus. Doch alleine schon die Tatsache, dass ein durchschnittlicher Kran schwieriger zu fahren ist, als ein durchschnittlicher Lkw, zeigt doch: Die Ausbildung zum Kranführer ist noch eine über die Berufskraftfahrerausbildung hinausgehende Qualifikation. So stehen wir doch vor der komischen Situation, dass der Kranführer mit seinem Gerät als ausgebildeter Lkw-Fahrer durch ganz Europa fahren darf,

*Anmerkung zu „Common Platform“:

REGELUNG ZUR ANERKENNUNG VON BERUFSQUALIFIKATIONEN

Durch die vorliegende Richtlinie wird eine Regelung zur Anerkennung von Berufsqualifikationen festgelegt mit dem Ziel, einen Beitrag zur Flexibilität der Arbeitsmärkte zu leisten, eine weitergehende Liberalisierung der Erbringung von Dienstleistungen herbeizuführen, einen stärkeren Automatismus bei der Anerkennung von Berufsabschlüssen zu fördern und die Verwaltungsverfahren zu vereinfachen.

RECHTSAKT

Richtlinie 2005/36/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. September 2005 über die Anerkennung von Berufsqualifikationen [vgl. Ändernde(r) Rechtsakt(e)].

ZUSAMMENFASSUNG

Diese Richtlinie gilt für alle Angehörigen eines Mitgliedstaats der Europäischen Union (EU), die als Selbständige oder abhängig Beschäftigte einen reglementierten Beruf* in einem anderen Mitgliedstaat ausüben wollen als dem, in dem sie ihre Berufsqualifikationen erworben haben.

Die Richtlinie unterscheidet zwischen „Dienstleistungsfreiheit“ und „Niederlassungsfreiheit“ und stützt sich dabei auf die vom Gerichtshof genannten Kriterien: Dauer, Häufigkeit, regelmäßige Wiederkehr und Kontinuität der Leistungserbringung.

nur den Kran selbst darf er in den meisten europäischen Ländern nicht bedienen. Genau an diesem Punkt setzt die „European Crane Operator License“ an.

KM: Berücksichtigt diese Lizenz denn auch unterschiedliche Krantypen? Und wie sieht es mit dem Umstand aus, dass die Krane technisch immer komplexer geworden sind – und vermutlich auch noch werden. Der Beruf des Kranführers erfordert doch geradezu eine permanente Aus- und Weiterbildung.

Ton Klijn: Darauf habe ich in meiner Rede auf dem „World Crane and Transportation Summit“ in Amsterdam ausdrücklich hingewiesen. Ich bin jetzt 30 Jahre im Geschäft, und die Krane, die wir heute bei den Herstellern abholen, haben technisch nur noch wenig



Beispiel Itzehoe: Beim Tridemhub einer Brücke arbeiteten Kranführer aus unterschiedlichen Unternehmen und unterschiedlicher Nationalität zusammen. Das ist in Europa nicht so einfach, weswegen die ESTA anstrebt, dass Länder mit vergleichbaren Ausbildungsstandards diese Qualifikationen gegenseitig anerkennen.

zulassen, dass die Ausbildung an einem einzigen Kran genügt, auch alle anderen Krantypen zu bedie-

gebildeten Kranfahrer für 12 Euro pro Stunden verleihen zu müssen oder zu können, der soll das tun.

in der Tat vergleichbar. Es gibt Länder, in denen größerer Wert auf Ausbildung und Qualifikation gelegt wird – und andere Länder, in denen eigentlich gar nichts geregelt ist. Die Praxis sieht leider vielfach so aus: Man ist Lkw-Fahrer, ist einmal mit einem 3-achsigen Fahrzeug gefahren, das ging gut, am nächsten Tag kommt der 4-Achser, dann vier Wochen spä-

KM: Jetzt gehen wir einmal weg vom Kran, gehen wir mal hin zum Schwertransport, da gibt es ja eine ganz ähnliche Problematik. Welche Strategie verfolgt die ESTA in diesem Bereich?

Ton Klijn: Ja, die Problematik ist

Die Praxis sieht leider vielfach so aus: Man ist Lkw-Fahrer ... und, bevor man weiß, wie einem geschieht, fährt man mit einem 24-Achser durch die Gegend ...

mit jenen Kranen gemeinsam, die wir vor 30 Jahren betrieben haben. Nur die Ausbildung der Fahrer ist immer noch gleich. Das geht nicht mehr – davon bin ich überzeugt. Und Kranhersteller haben uns darauf hingewiesen, dass die Einweisung bei Abholung eines Krans als wichtiger Teil der Ausbildung, in einigen Fällen gar nicht mehr den richtigen Kranfahrer erreicht. Da werden Kranfahrer geschickt, die gerade Zeit haben, doch den Kran später nicht bedienen werden. Oder der Kran wird gleich ganz durch entsprechende Unternehmen überführt, Unternehmen, die sich auf diese Dienstleistung „Kranüberführung“ spezialisiert haben.

KM: Und wie soll das verhindert werden?

Ton Klijn: Das wird zu Diskussionen führen. In Holland haben wir ja ganz unterschiedliche Kranführerausbildungen, praktisch für jeden Krantyp eine eigene Qualifikation. In anderen Ländern gibt es eine Kranführerausbildung für alle Krane. Wollen und können wir

nen, bis hin beispielsweise zum 1.000-Tonner? Oder müssen wir stärker differenzieren? Dies wird das Thema einer Diskussion sein. Thema einer anderen Diskussion wird sein, ob es nicht sinnvoll und notwendig ist, die Ausbildung und Erfahrungen eines Kranfahrers zu dokumentieren. Eine Art „Kranfahrer-Lebenslauf“, aus dem hervorgeht, welche Erfahrungen der Kranfahrer auf welchen Kranen gesammelt hat oder zum Beispiel, welche Einweisungen bei welchem Hersteller. In Holland haben wir dafür ein kleines Büchlein, in dem die Einsätze dokumentiert sind. Dieses Dokument kann der Kunde einsehen, und er wird vielleicht kritisch nachfragen, wenn er sieht, dass der Kranfahrer, der einen 300-Tonner bedienen soll, bis dahin nur 60-Tonner bedient hat.

KM: Das aber ist doch schon ein gewisser Schutz vor Billiglohnkonkurrenz, oder?

Ton Klijn: Es geht mir nicht um „billig“ oder „teuer“, es geht mir um „ausgebildet“ oder „unausgebildet“. Wer meint, seinen gut aus-



Tel.: +49 (0) 7942 - 9 44 68 0
 Fax: +49 (0) 7942 - 86 44
 info@greiner-fahrzeugtechnik.de

www.greiner-fahrzeugtechnik.de






Brücken und Ladebetten -
Hubsysteme -
Schwerlastfahrzeuge -

Überfahrssysteme und Sonderlösungen
 Transport- und Montagezubehör
 Schiffsentladefahrwerke
 Straßenfahrzeuge und mehr...

Spektakulärer Einsatz in Rotterdam: Beim Transport und Einheben zweier Brückenteile des Rad- und Fußgängerübergangs „De Netkous“, der Rotterdam-Zuid über die „Betuwelijn“ und die A15 mit der grünen Lunge der Stadt verbindet, wurde wieder einmal deutlich, wie moderne Kran- und Transporttechnik das Baugeschehen verändert hat. Dank einer logistischen Meisterleistung mussten Autobahn und Scheunenstrecke nur für wenig Stunden gesperrt werden. Mehr Bilder unter: www.buijtenland.nl/content/fotos-indraaien-groene-verbinding.



ter ein 6-Achser und, bevor man weiß, wie einem geschieht, fährt man mit einem 24-Achser durch die Gegend und dann ist man Plattformwagen-Bediener. In diesem Bereich gibt es eigentlich keine formale Ausbildung. Bei den Selbstfahrern ist es noch schlimmer – da braucht man nicht einmal einen Lkw-Führerschein. Die einzige gesetzliche Qualifikation, die man in Holland benötigt, um einen Selbstfahrer zu bedienen, ist, dass man 16 Jahre alt sein muss. Um nun auch in diesem Bereich Mindest-Standards zu ermöglichen, arbeiten wir bei der ESTA an einem „Best-Practice-Guide“. Das ist ein Leitfaden, in dem nachzulesen ist, wie solche Fahrzeuge zu bedienen sind. In dem Best-Practice-Guide wird auch beschrieben sein, wie aus Sicht von Ingenieuren und Transportplanern mit Selbstfahrern und Plattformwagen umzugehen ist, wie Transporte zu berechnen und zu planen sind, aber auch, wie Bediener ausgebildet werden sollten und die Fahrzeuge instandzusetzen sind. Das wird alles in diesem Best-Practice-Guide der ESTA beschrieben sein, der hoffentlich Ende dieses Jahres fertig sein wird. Dann haben wir zum ersten Mal einen solchen Leitfaden für die Schwertransportbranche.

KM: Woher kam die Einsicht, dass ein solcher Leitfaden notwendig ist? Ist er überhaupt notwendig?

Ton Klijn: Der Leitfaden ist absolut notwendig, denn aufgrund der Unfälle in der Vergangenheit haben große Unternehmen, große Auftraggeber damit begonnen, ihre eigenen Sicherheitsregeln aufzustellen. Wenn wir da nicht

vermutlich Ende dieses Jahres, sonst Mitte nächsten Jahres. Die Kranführer-Lizenz das wird noch mindestens zwei, drei Jahre benötigen, aber sie wird kommen, davon bin ich überzeugt. Beides wird kommen.

KM: Mehr Sicherheit durch Qualifikation, das ist ein sehr wichtiger

Ich bin davon überzeugt, dass das bei der Nachwuchssicherung helfen kann.

aufpassen, dann haben wir in zwei Jahren wieder 16 unterschiedliche Regelungen für das Fahren mit Plattformwagen. Und wenn wir eines nicht wollen, dann das. Neben der „European Crane Operator License“ ist der „Best-Practice-Guide“ also das zweite wichtige Projekt, an dem die ESTA arbeitet. Das wird alles in diesem Best-Practice-Guide der ESTA beschrieben sein ...

Dann haben wir zum ersten Mal einen solchen Leitfaden für die Schwertransportbranche.

KM: Wie optimistisch sind Sie, dass das am Ende auch fruchtet?

Ton Klijn: Das wird es sicherlich, aber fragen Sie mich nicht wann. Der „Best-Practice-Guide“ kommt

Aspekt. Ein weiterer Aspekt aber sollte doch sein, dass der Beruf des Kran- oder Schwertransportfahrers eine Aufwertung erfährt. Schon heute zeichnen sich ja vielerorts Nachwuchsprobleme ab, denen man kaum dadurch begegnen kann, dass der Beruf des Kranführers und des Schwertransportfahrers zwar eine hohe Qualifikation voraussetzt – jedenfalls, wenn die Arbeit sicher ausgeführt werden soll – auf der anderen Seite diese Berufe aber in vielen Ländern nicht einmal als Berufe geführt werden. Doch wer will denn schon hoch qualifizierter Hilfsarbeiter werden?

Ton Klijn: Ich bin davon überzeugt, dass das bei der Nachwuchssicherung helfen kann.

Wenn es uns gelingt, das Ausbildungsniveau insgesamt zu steigern und auch in der Öffentlichkeit zu vermitteln, dass es sehr anspruchsvolle Berufe sind, dann wird das Ansehen des Berufe Kran- oder Schwertransportfahrers ebenfalls steigen. Und das ist dringend notwendig, denn die Berufe sind ja nicht einfach. Sehr große Verantwortung, wenig attraktive Arbeitszeiten, zum Teil schwierige Arbeitsumfelder – unsere Branche ist darauf angewiesen, dass diese Berufe eine höhere Wertschätzung erfahren, sonst wird niemand diese Berufe ergreifen wollen.

KM: Und auch mit Blick auf den Umschulungsbereich könnte es ja helfen, wenn Kran- und Schwertransportfahrer wirklich als Berufe gesehen werden. Dann könnten berufliche Quereinsteiger gezielt umgeschult werden.

Ton Klijn: Aus diesem Grund versuchen wir ja den Beruf „Kranfahrer“ auf der europäischen „Common Platform“* zu verankern. Dies ist eine Plattform, auf der in Europa übliche Berufe verankert sind. Haben wir den Beruf „Kranfahrer“ auf dieser Ebene etabliert, dann wird dieser in ganz Europa anerkannt. Dann wissen wir auch, was man ausbilden muss oder soll und welche Sachen da noch fehlen.