Die Lkw-Hersteller mussten im Jahr 2009 drastische Rückgänge verzeichnen.

Als das Jahr 2009 begann, war schon klar, wie es enden würde: mit der schärfsten Rezession der Nachkriegszeit. Die düsteren Vorhersagen haben sich im Wesentlichen bestätigt, dennoch gab es auch positive Nachrichten.

Jetzt ist es also amtlich: Um 5 % ist die deutsche Volkswirtschaft geschrumpft. Was dies konkret bedeutet, lässt sich am ehesten ermessen, wenn man den Wert des bis dahin schärfsten Wirtschaftseinbruchs zum Vergleich nimmt. Im Zuge der Ölkrise war die bundesdeutsche Wirtschaft in den 1970er Jahren einst um 0,9 % eingebrochen. An diesen beiden Werten lässt sich also ermessen, wie dramatisch das vergangene Jahr wirtschaftlich verlaufen ist.

Für die Kran- und Schwertransportdienstleister zeichnete sich ein sehr differenziertes Konjunkturbild ab.

Dabei hat die Politik der großen Koalition noch dafür gesorgt, dass die Folgen dieser Wirtschaftskrise abgefedert wurden. Das teuerste Konjunkturprogramm der deutschen Wirtschaftsgeschichte, die Abwrackprämie, und die Kurzarbeitregelungen haben dafür gesorgt, dass die Binnenkonjunktur im Jahr 2009 einen noch stärkeren wirtschaftlichen Einbruch verhindern konnte.

Mit einer leichten Verzögerung hat auch die Kran- und Schwertransportbranche die Rezession zu spüren bekommen.

Es bewahrheitete sich wieder einmal, dass die Kran- und Schwertransportkonjunktur der allgemeinen konjunkturellen Entwicklung nachläuft. Und insbesondere die Kranhersteller profitierten im ersten Halbjahr noch von den erheblichen Auftragsbeständen, die in den ersten zwei Quartalen abgearbeitet wurden.

Für die Kran- und Schwertransportdienstleister zeichnete sich ein sehr differenziertes Konjunkturbild ab. Dabei galt: Je schwerer, desto besser. Während die Rezession schon schnell die kleineren Tonnagen bis etwa 120 t erreichte, blieb die Nachfrage bei den großen Tonnagen noch auf einem guten Niveau. Bis heute ist zum Beispiel die Nachfrage nach Großkranen ungebrochen, denn die großen Projekte, wie die zahlreichen Kraftwerksbauten, werden selbstverständlich auch fertiggestellt.

Und aus diesem Grund gab es für die STM-Redaktion im letzten Jahr eine ganze Menge zu berichten. In unserem Jahresrückblick haben wir die spektakulärsten Transporte der vergangenen zwölf Monate noch einmal zusammengestellt und mit zusätzlichen Meldungen versehen, die die STM-Redaktion beim Stöbern in den Tiefen des Archivs aufgespürt hat.

Statements 2009/2010

Holger Dechant, Vertriebsleiter und Prokurist Universal Transport

„Das Jahr 2009 war für die Firmengruppe Universal Transport unter dem Strich ein durchwachsenes, aber auch spannendes Jahr. Durchwachsen, weil auch wir mit unseren Kunden der Bauindustrie und des Maschinen- und Anlagenbaus um die wenigen Aufträge am Markt kämpfen mussten; spannend deshalb, weil wir feststellen konnten, ob die derzeitige Unternehmensstruktur der Universal Transport einer Weltwirtschaftskrise trotzen kann. Mit Stolz konnten wir feststellen, dass unsere Firmenpolitik nicht abhängig von einem Einzelkunden und nicht abhängig von einer einzelnen Branche ist. Unser Unternehmen haben wir standfester gemacht. Im Jahr 2009 konnte erreicht werden, dass unsere Niederlassungen noch weiter als bisher zusammengerückt sind und mehr Transporte innerhalb der Gruppe vergeben werden konnten.

Für das Jahr 2010 erwarte ich, dass zumindest das Niveau des Jahres 2009 gehalten werden kann. Wir werden weiterhin konsequent unsere Mitarbeiter schulen, um unsere Qualität noch weiter zu verbessern. Mittels Verbesserung der Deutschkenntnisse unserer osteuropäischen Fahrer werden wir in Deutschland Kabotagetransporte durchführen, um mittels günstigerer Lohnkosten unsere Renditeziele erreichen zu können. Wir erwarten international eine Steigerung des Transportaufkommens, erwarten aber für Deutschland noch keine signifikante Verbesserung der konjunkturellen Lage.“

Der Rückgang im Maschinen- und Anlagenbau wirkte sich auch auf die Auftragslage bei den Schwertransportdienstleistern aus.

Extrem niedrige Ladehöhe: Zweiachs-Tiefladeranhänger von Fliegl.

Zufall?

Am 14. Januar 2009 beschließt das Bundeskabinett das Konjunkturpaket 2, das unter anderem die Baukonjunktur durch – vielfach längst überfällige – Investitionen der öffentlichen Hand ankurbeln soll. Ebenfalls am 14. Januar sendet die Fliegl Fahrzeugbau GmbH eine Pressemitteilung aus, in der „Vier Spezialisten mit Allrounder-Qualitäten“, (nicht nur) zum Transport von Baustoffen und Baumaschinen vorgestellt werden.

Das Bild zeigt einen Zweiachs-Tiefladeranhänger mit extrem niedriger Ladehöhe. In diesem Fall befördert der Anhänger eine Gussasphaltbohle, die beim Bau von Betonbrücken zum Einsatz kommt. Das Gerät verdichtet den Asphalt nach dem Auftragen, erhöht so die Tragfähigkeit der Fahrbahndecke und glättet ihre Oberfläche. Die Nutzlast des Fahrzeugs beträgt 14 t bei einem Eigengewicht von nur 6 t.

Brückenbau!

Das hört die Schwertransportbranche immer gerne: Im thüringischen Ettenhausen entsteht eine Autobahnbrücke. Am 8. und 9. Januar transportiert die Spedition Kübler für dieses Bauvorhaben ein 45 t schweres Trägerteil.

Die Transportmaße: 39 m lang, 5 m breit, 4,4 m hoch und 143 t Gesamtgewicht. Gezogen hat die Titan und als gezogene Einheit kam eine 4+5-Intercombi-Kombination mit einem Kesselbett als Ladeflächenverlängerung zum Einsatz.

Transport von 39 m langen Brückenteilen.

Das Boot ...

... respektive die „boot“ findet jedes Jahr im Januar statt – und sorgt Jahr für Jahr für entsprechend spektakuläre Schwertransporte. Das Krisenjahr 2009 macht da keine Ausnahme.

Auf zur boot 2009!

Statements 2009/2010

Horst Wallek, Geschäftsführer Wallek Spezialtransporte GmbH

„2009 war ein Jahr der Enttäuschungen.
2010 wird hauptsächlich ein Jahr der Anpassung und Optimierung werden. Auch wird sich sicher die eine oder andere Chance bieten. Insbesondere durch unsere Mitgliedschaft bei BigMove sehen wir der Zukunft zuversichtlich entgegen.“

KAHL SCHWERLAST GmbH - Internationale SchwertransportLogistik

Optimale Möglichkeiten für Transport, Umschlag und Lagerung
Verpackungen bis zur Vormontage kompletter Industrieanlagen

- Hallenlagerflächen bis 250 to Krankapazität
- Freilagerflächen bis 30.000 qm
- Heavy Lift Terminal Duisburg
- Binnenschifftransporte

- Tieflader bis 300 to Nutzlast
- Kesselbrücken bis 140 to Nutzlast
- Jumbosemis beplant bis 4,6 m Breite
- Selbstfahrer und Schwergutachslinien >2000 to Nutzlast

47445 Moers – Pattbergstrasse 33 · Telefon 02841 / 7997-0 – Fax 02841 / 7997-111 · E-Mail: schwerlast@kahl-schwerlast.de

Besuch vom Ministerpräsidenten

Ministerpräsident Horst Seehofer und die Staatsminister Dr. Markus Söder und Martin Zeil treffen sich am 02. Februar zu Gesprächen mit dem Vorstand der MAN Nutzfahrzeuge Gruppe im Werk München. Im Anschluss an das Informationsgespräch besichtigen die Politiker die Produktion schwerer Lkw am Standort München.

Ministerpräsident Horst Seehofer ist im Februar bei MAN in München zu Gast.

Ihren ersten Einsatz ...

... fährt im Februar Bohnets neue 4-achsige Schwerlastzugmaschine MAN TGX. Für das Gaskraftwerk, für das bereits im November 2008 Generatoren und Turbinen transportiert wurden, müssen im Februar 2009 noch zwei Transformatoren mit jeweils 230 t Gewicht von Ensdorf nach St. Avold in Frankreich transportiert werden. Transportabmessungen je Transformator: 45,00 x 3,36 x 5,45 m, 315,0 t.

Einsatzpremiere im Februar: Bohnets neue MAN-Schwerlastzugmaschine. *Foto: Hermann Schulte*

Besuch II

Auch das Unternehmen Frielitz Fahrzeugbau & Zubehör GmbH freut sich im Februar über hohen Besuch: Innenminister Heribert Rech, CDU-Landtagsabgeordneter Thomas Blenke, Landrat Hans Werner Köblitz sowie Vertreter von Kommunen und Industrie statten dem Unternehmen Frielitz in seinem neuen Kompetenz- und Logistikzentrum einen Besuch ab.

Gute Stimmung: Landtagsabgeordneter Thomas Blenke , Calws Landrat Hans-Werner Köblitz, Matthias Frielitz, Damaris Haußer-Frielitz, und Innenminister Heribert Rech (von links).

Schachtarbeiten in Wuppertal

Am 11. März wird in Wuppertal ein überdimensionaler Bohrer transportiert. Der Transport kommt abends in Wuppertal-Vohwinkel an. Die Fracht wird für den Bau eines Entlastungsschachtes an der Wupper benötigt.

Hightech in der Trailervermietung: Wo ist mein Trailer?

PacLease bietet interessierten Kunden ein Ortungsmodul in allen gezogenen Einheiten an. Auf der Internetportalseite für den Kunden wurde auf unnötiges technisches Beiwerk und der damit verbundenen Informationsüberflutung verzichtet. Weitere Funktionalitäten wie Geofencing oder Fernabfrage der Innentemperaturen bei Kühlaufliegern können individuell angepasst werden.
Selbst in Regionen, in denen kein GRPS zur Verfügung steht, wird die Datenübertragung über SMS europaweit ermöglicht.

Nachwuchsförderung statt Geburtstagsgeschenke

Scania-Partner Martin Knirsch spendet der Carl-Benz-Schule in Karlsruhe 14.825 Euro und unterstützt damit die zukunftsorientierte Ausbildung der Schüler der Abteilung Fahrzeugtechnik.
Für Martin Knirsch ist das Arbeitsleben Vergangenheit: Nach 55 Jahren Berufstätigkeit rund um den Lkw geht der Scania-Partner 2008 in den Ruhestand. Die zukunftsorientierte berufliche Ausbildung ist für den heute 70-Jährigen aber bis heute nicht nur ein wichtiges Thema, bei dem er kein Blatt vor den Mund nimmt, sondern auch eine Herzensangelegenheit. Darum bat er, von Geschenken zu seiner Verabschiedung in den Ruhestand Abstand zu nehmen und stattdessen für die Carl-Benz-Schule zu spenden.
Martin Knirsch ist ein langjähriger Weggefährte der Carl-Benz-Schule: Seit 1953 ist er dem Haus, das damals schlicht Gewerbeschule hieß, verbunden: zunächst als Schüler, von 1962 an als Lehrmeister und Ausbilder im Betrieb, weiterhin als Prüfmeister bei Gesellen- und Meisterprüfung und schließlich – mit seinem Scania-Betrieb – als Lehrherr.