Bau – Transport – Boom!

Wenn der Bau boomt, dann freut das auch die Lkw-Hersteller und Fahrzeugbauer, denn alles muss ja zunächst einmal zu den Baustellen transportiert werden. In dieser Ausgabe geht die STM-Redaktion der Frage nach, wer transportiert was womit?

Jede Baustelle will eingerichtet und versorgt sein. Und das erfordert zahlreiche, sehr unterschiedliche Transportlösungen. Schüttgüter in Muldenkippern, Palettenware auf Pritschen mit Ladekranen, die Baukrane und natürlich auch die Baumaschinen. Gerade der Transport von Baumaschinen aber erreicht auch Abmessungen und Gewichte, die einen Sondertransport erforderlich machen.

Vor wenigen Wochen erreichte die STM-Redaktion unter der Überschrift „Beton und Asphalt aus einer Hand“ eine Pressemitteilung der Wirtgen Group über die Sanierung eines 2,3 km langen Abschnitts der A5, bei der der Generalunternehmer, die Bickhardt Bau AG, unterschiedlichste Maschinen der Wirtgen Group einsetzte.

STM nutzte die Gelegenheit, sich einmal zu informieren, welche Transportbesonderheiten solche Maschinen aufweisen. Natürlich haben die Baumaschinenhersteller bei der Konstruktion der Maschinen im Blick, dass diese auch transportiert werden müssen. In den Datenblättern finden sich entsprechende Abmessungen und Gewichte, die dann für den Transport und auch für den Fahrzeugbauer relevant sind.

So wird zum Beispiel für die Tandemwalze DV+ 90i VO-S von Hamm die statische Linienlast mit bis zu 27,6 kg/cm angegeben, die ein Transportfahrzeug dann auf jeden Fall schon einmal als Punktlast aushalten sollte. Zum Sondertransport aber wird diese Walze ansonsten nicht. Ein Gleitschalungsfertiger vom Typ SP 1500 von Wirtgen aber wird dann mit einem Transportgewicht – inklusive der Optionen – von bis zu 64.560 kg für die Basismaschine angegeben. Das lässt sich dann eben nicht mehr genehmigungsfrei transportieren.

Diese beiden Maschinen sind gute Beispiele dafür, in welchem Bereich sich Baumaschinentransporte bewegen. Am oberen Ende werden zulässige Gesamtgewichte von um die 100 t erreicht, der weitaus größte Teil der Bautransporte, seien es Schüttgüter oder Betonfertigteile oder eben Baumaschinen – spielt sich im Bereich bis 40 t beziehungsweise 41,8 t zGG ab, wie eine STM-Umfrage unter Fahrzeugbauern ergab.

Bauunternehmen und Baumaschinenvermieter aber dürfte grundsätzlich einen, dass für sie der Transport einer Baumaschine, der Transport überhaupt, nicht gerade zum Kerngeschäft zählt. Auf der Straße verdient die Maschine kein Geld, im Gegenteil, der Transport verursacht Kosten.

Sie alle registrieren, dass der Bauboom auch eine entsprechende Nachfrage nach Fahrzeugen für den Baustoff- und Baumaschinentransport ausgelöst hat. Und wenn Bauboom und bauma wie im letzten Jahr zusammenfallen, dann steht einem erfolgreichen Jahr nichts im Wege.

Zumal sich die Bauwirtschaft mit großer Wahrscheinlichkeit auch in diesem Jahr positiv entwickeln wird. Wohnungen fehlen immer noch, die Straßen sind immer noch vielerorts sanierungsbedürftig, die Haushaltslage der öffentlichen Hand hat sich wegen der guten allgemeinen Konjunktur entspannt – und das alles spiegelt sich bei den Bauunternehmen im Auftragseingang wieder.

Ein Plus im Auftragseingang des gesamten Bauhauptgewerbes von 18,1 % verzeichnet das Fachmagazin „Direkt“, dessen Herausgeber der Zentralverband des Deutschen Baugewerbes ist, für den Oktober 2016 im Vergleich zum Oktober 2015. Für den Zeitraum vom Januar bis einschließlich Oktober 2016 war es ein Plus von 16 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Gute Zeiten also für Investitio-

Eher selten geht es beim Baumaschinentransport in Gewichtsbereiche jenseits 100 t.

Nicolas EuroFlex beladen.

nen in den Maschinenpark und in Transportfahrzeuge.

Vor allem die 3- bis 4-achsigen Auflieger – als Semi oder als Tieflader mit Tiefbett – sowie entsprechende Anhänger werden offenbar nachgefragt – und selbstverständlich Kippsättel sowie Fahrzeuge zum Transport von Betonfertigteilen. Das jedenfalls war schon auf der bauma augenfällig. Anhänger und Auflieger mit 3 oder 4, seltener mit 5 Achsen, versehen mit Auffahrrampen, Rad- oder Baggerstilmulden fanden sich bei zahlreichen Fahrzeugbauern. Und alle Fahrzeugbauer zogen schon zur Mitte der bauma ein äußerst positives Fazit.

Wer aber hat all die Fahrzeuge bestellt? Wer transportiert überhaupt Baumaschinen? Nun, traditionell waren es die Bauunternehmen selbst, die ihre eigenen Baumaschinen transportierten. Nach wie vor ist der Hang zur Eigentumsbildung bei deutschen Bauunternehmen noch verhältnismäßig stark ausgeprägt, allerdings mit deutlichen regionalen Unterschieden, wie die Redaktion unserer Schwesterzeitschrift Kranmagazin zumindest für den Baukranbereich zu berichten weiß.

Doch andere Bauunternehmen haben sich entweder ganz oder teilweise vom Transport oder gar dem Betrieb eigener

Langendorf-Tieflader mit Auffahrrampen und überfahrbarem Hinterachsfahrwerk.

Dieser Radlader erfordert nicht nur eine besondere Radmulde, sondern auch einen besonderen Radabstand, wie man an diesem Broshuis-Auflieger erkennen kann.

Maschinen verabschiedet, weil zum Beispiel Basel II und Basel III die Eigentumsbildung eher unattraktiv gemacht hat; oder sie haben das Transportgeschäft und den Baumaschinenbetrieb in eigenständige Tochtergesellschaften überführt, die daraufhin als selbstständige Dienstleister vorwiegend für die Muttergesellschaft operierten, oder aber die Bauunternehmen nehmen die Dienste von externen Baumaschinenvermietern in Anspruch, denen es dann obliegt, die Baumaschine auf die Baustelle zu verfrachten.

Bauunternehmen und Baumaschinenvermieter aber dürfte grundsätzlich einen, dass für sie der Transport einer Baumaschine, der Transport überhaupt, nicht gerade zum Kerngeschäft zählt. Auf der Straße verdient die Maschine kein Geld, im Gegenteil, der Transport verursacht Kosten.

Anders sieht das selbstverständlich bei den professionellen Transportdienstleistern aus. Diese spüren wie auch die Fahrzeugbauer, dass die Nachfrage nach Transportlösungen für den Transport von Baumaschinen anzieht. Allerdings gilt ja gerade das Segment im „leichteren" Schwertransport durchaus als preiskritisch. Und angesichts der Tatsache, dass das Bauunternehmen oder der Baumaschinenvermieter, wenn der Transport an einen Transportdienstleister vergeben wird, immer noch die Transportkosten möglichst gering halten möchte, sollten in diesem Segment auch zukünftig die Margen nicht in den Himmel wachsen.

Interessant aber ist dieses Geschäft dennoch, und die Zahl der Baumaschinentransporte wird mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit in diesem Jahr angesichts der oben genannten Zahlen zum Auftragseingang im Bauhauptgewerbe noch weiter zunehmen.

Das sind auch für die Schwertransportdienstleister ganz erfreuliche Zahlen, selbst wenn der weitaus größte Teil der Transporte unterhalb der Genehmigungspflicht bleibt. Doch dass professionelle Schwertransportdienstleistungen im Baubereich ziemlich gefragt sein sollten, verdeutlichte zum Beispiel eine Veranstaltung des VDBUM im Oktober 2016 unter der Themenstellung „Transportverantwortung der Baubranche".

Es ging um Ladungssicherung und es ging vor allem um die Regularien des Sondertransports. § 70 der Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) und die §§ 29 sowie 46 der Straßenverkehrsordnung (StVO) standen auf dem Seminarprogramm. Und es stellte sich schnell heraus, dass das, was für Schwertransportdienstleister oder große Bauunternehmen mit eigenem Maschinenpark, bei dem immer wieder einmal Sondertransporte anfallen, zur Alltagsroutine gehört, für kleinere Bauunternehmen und Baumaschinenvermieter zu einer Herkulesaufgabe wird.

Wissentlich überladen zu fahren, klingt dann eher nach einem schelmischen Streich, einem – wenn überhaupt – Kavaliersdelikt.

Es gehört zur Logik des Wachstums, dass ein Maschinenpark bei guter Konjunktur nicht nur in der Breite wächst, sondern auch neue Leistungsbereiche abdeckt. Irgendwann steht dann eine Maschine auf dem Hof, die nicht mehr genehmigungsfrei transportiert werden kann, selbst wenn diese nur eine ältere Maschine im gleichen Leistungssegment ersetzt.

Ganz klar, die Baumaschinenhersteller haben auch die Transportierbarkeit ihrer Maschinen im Blick. Doch die Markterwartungen gehen hier wie anderswo eben in die Richtung, dass eine neue Maschine mehr leisten können muss, als der Vorgänger. Mehr Leistung muss nicht zwangsläufig mit einem höheren Gewicht einhergehen, tut es aber trotzdem nicht selten.

Und natürlich arbeiten die Fahrzeugbauer unisono an nutzlastoptimierten Lösungen, aber was, so merkt ein Antwortgeber der STM-Umfrage an, ist mit der Zugmaschine? Wird zum Beispiel ein Euro 5- durch einen Euro 6-Lkw ersetzt, so verändert dies natürlich das Gesamtgewicht der Transporteinheit. Gestern noch genehmigungsfrei, heute schon genehmigungspflichtig. Gestern noch so einfach, heute schon so kompliziert.

Das ist ganz offensichtlich tatsächlich so! Aus eher privaten Gesprächen ist der STM-Redaktion bekannt, wie lax ehemalige Bauunternehmer im Rückblick bis heute ihr Transportverhalten beschreiben und mit Aussagen wie, dass „man es mit der Ladungssicherung auch übertreiben kann", rechtfertigen. Wissentlich überladen zu fahren, klingt dann eher nach einem schelmischen Streich, einem – wenn überhaupt – Kavaliersdelikt.

Diese Zeiten sollten eigentlich angesichts der doch verhältnismäßig hohen Überprüfungsdichte vorbei sein. Sind sie aber

CombiMAX-Fahrzeug von Faymonville mit Baggerbett unterwegs Smith Mechanical Services.

3-, 3-, 5-Kombination zum Transport eines Raupengrundgeräts.

offenbar nicht. Eine Referentin erklärte im Oktober 2016 auf der BSK-Jahreshauptversammlung zur Überraschung der STM-Redaktion, dass die Behörden davon ausgingen, dass gut 50 % der genehmigungspflichtigen Transporte als „Schwarzfahrten" durchgeführt werden.

Die Frage ist natürlich, wie viele dieser Schwarzfahrten tatsächlich unwissentlich durchgeführt werden. Eine andere Frage ist, wie viele dieser Schwarzfahrten einfach der Bestellpraxis auf Baustellen geschuldet sind. Heute bestellt, zur Lieferung am nächsten Tag. Das, so erklärte ein Brancheninsider der STM-Redaktion, ist die alltägliche Praxis. Dass sich aber in dieser Zeitspanne kein Sondertransport organisieren lässt, schon weil die Genehmigungsbeschaffung dagegen steht, liegt auf der Hand. Unwissenheit aber, so heißt es, schützt vor Strafe nicht. Und es ist vielleicht nicht immer eine gute Idee, den Kunden um jeden Preis bedienen zu wollen, wenn am Ende ein Transport stillgelegt wird und Strafen drohen.

... sollte es doch möglich sein, gerade auch die alltägliche Praxis mit den Erfordernissen der Transportpraxis in Einklang zu bringen.

Transparenz und eine straffe Planung sowie Dokumentation der Transporte regte ein Seminarteilnehmer an. Ja, dem kann nur zugestimmt werden. Was wird, womit und wie transportiert? Welche Arbeitsschritte sind notwendig und wie lang ist dann der Vorlauf? Und wenn dann bei all dem alle Beteiligten einbezogen werden, sollte es doch möglich sein, gerade auch die alltägliche Praxis mit den Erfordernissen der Transportpraxis in Einklang zu bringen.

Langendorf-Anhänger: Während Bauunternehmen eher Anhänger nachfragen, sind bei den Transportunternehmen ganz überwiegend Auflieger gefragt.

Auch bei diesem teleskopierbaren Faymonville-Fahr Radstand zwischen der ersten und der zweiten Achs

Lange Radmulde an einem Kässbohrer-Fahrzeug.

So sucht das Transportunternehmen eben Allrounder und im Gegensatz dazu fragen Bauunternehmen Baufahrzeuge nach, ...

Es wäre mithin ein Schritt in Richtung Professionalisierung, aber für wen lohnt sich dieser Aufwand? Ist es nicht vielleicht besser, dieses Geschäft, wenn der Maschinenpark einen Sondertransport nur äußerst selten erforderlich macht, nicht lieber spezialisierten Transportdienstleistern zu überlassen?

Klar kostet eine Dienstleistung Geld. Aber wie viel mehr kostet es, wenn ein Transport stillgelegt wird? Und macht es überhaupt Sinn, sich Fahrzeuge anzuschaffen, die ausschließlich oder überwiegend dem Transport von Baumaschinen dienen?

Am Ende stellt sich allen transportierenden Unternehmen doch die Frage nach der Auslastung eines Fahrzeugs. Am drängendsten aber jenen, die mit der Transportdienstleistung ihr Geld verdienen. Sie können es sich gerade im preiskritischen Transportsegment kaum leisten, ein derart spezifisches Fahrzeug zu betreiben, das sich beinahe ausschließlich für den Transport einer bestimmten Fracht eignet. Das ist ja selbst bei den Rotorblatt-Fahrzeugen problematisch, im hier besprochenen Transportsegment aber praktisch unmöglich.

So sucht das Transportunternehmen eben Allrounder, und im Gegensatz dazu fragen Bauunternehmen Baufahrzeuge nach, die sie auf ihre Transportbedürfnisse hin spezifizieren. Das leuchtet ein, doch im Ergebnis, so jedenfalls bemerkt ein Antwortgeber, seien Unterschiede zwischen den Fahrzeugen der unter-

zeug fällt der ungewöhnliche e auf.

GREINER Fahrzeugtechnik
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 -
- Überfahrsysteme und Sonderlösungen
- Transport- und Montagezubehör
- Schiffsentladefahrwerke
- Straßenfahrzeuge und mehr...

Zwei MPA-Fahrzeuge von Goldhofer ...

schiedlichen Kundenkreise – Bauunternehmen, Baumaschinenvermieter, Transportunternehmen – „so nicht erkennbar".

Das mag vielleicht auch daran liegen, dass auch ein Bauunternehmen seine Fahrzeuge nicht anschafft, um eine ganz bestimmte Transportaufgabe zu erledigen. Auch ein Bauunternehmen wird bei seinen Investitionen darauf achten, dass das Fahrzeug unterschiedliche Transporte durchführen kann – allerdings alle baunah, anders als bei einem Transportdienstleister.

Allerdings wurde die STM-Redaktion dann doch auf zwei Unterschiede aufmerksam gemacht, was die Fahrzeuge anbelangt: Bauunternehmen investierten stärker in Anhänger, sodass die Zugmaschine selber auch noch Zubehör oder Baumaterialien transportieren kann. Transportunternehmen hingegen bevorzugen Auflieger – und zwar oftmals noch teleskopierbar, um die Einsatzvariabilität zu steigern.

Ein Großteil des Transportgeschäfts im Baubereich bewegt sich unterhalb der Genehmigungspflicht. Darum kann wie in diesem Fall auf einem Doll-Fahrzeug auch teilbare Ladung transportiert werden.

Und Einsatzvariabilität ist für die Transportdienstleister auch dringend geboten, denn wenn im Winter zahlreiche Baustellen ruhen und die Baubranche darauf auch eingestellt ist, muss für das Transportunternehmen das Geschäft weiterlaufen.

Für die Fahrzeugbauer allerdings stellen die saisonalen Bauzyklen jedoch offenbar kein größeres Problem dar. Gerade bei den Sonderfahrzeugen sorgt schon allein der Planungsvorlauf für eine gewisse Verstetigung. Hinzu kommt, dass Bauunternehmen gerne – und insbesondere nach einem gut verlaufenen Jahr – bei entsprechender Auftragslage im Herbst ihre Aufträge zur Auslieferung im Frühjahr platzieren, wie ein Antwortgeber darstellt.

... unter ganz unterschiedlichen Arbeitsbedingungen im Einsatz.

BOHNET

www.spedition-bohnet.de

Schwerlast- und Projektspedition

Schwerlast, wir können das!

Bohnet GmbH | Erolzheimer Straße 1 | D-88457 Kirchdorf
T +49 7354 9310-0 | F +49 7354 9310-50 | kontakt@spedition-bohnet.com

Wenn dann das folgende Jahr entsprechend gut verläuft, dann werden selbstverständlich auch im Frühjahr und im Sommer Aufträge platziert – oder es werden Fahrzeuge angemietet, um Auftragsspitzen abzufangen beziehungsweise, um die Lieferzeit für ein bestelltes Fahrzeug zu überbrücken. Herstellergebunde-ne wie herstellerunabhängige Fahrzeughändler und Vermieter bieten hier ein umfangreiches Angebot, das es den baunah transportierenden Unternehmen ermöglicht, ihre eigenen Fuhrparks möglichst schlank zu halten.

Gut möglich also, dass der grenzüberschreitende Schwertransport zukünftig einfacher wird. Zeitgemäß wäre es auf jeden Fall.

Ein möglichst schlanker Fuhrpark stößt aber dann an Grenzen, wenn es um grenzüberschreitende Transporte geht. „Andere Länder, andere Sitten" heißt auf die transportierenden Unternehmen gemünzt: andere Länder, andere Sattellasten, andere Achslasten, andere Achsabstände, andere transportierbare Dimensionen und, und, und.

Die großen Stahlturmsegmente von Windenergieanlagen werden in Deutschland von Fahrzeugkombinationen mit Turmadaptern transportiert, um unterhalb von 4,2 m Transporthöhe zu bleiben. Für Frankreich ist diese Kombination aber zu lang, dafür darf dort höher gefahren werden, weswegen dann auf einen Semitieflader umgeladen werden muss. Die größere fahrbare Höhe erklärt dann auch, warum in Frankreich für den Baumaschinentransport noch Semitieflader eingesetzt werden, wo in Deutschland schon Tiefbetten zum Einsatz kommen.

Derzeit aber wird an einer europäischen Harmonisierung der nationalen Zulassungsbestimmungen gearbeitet. Das be-

Kässbohrer arbeitet innerhalb der ESTA sehr intensiv an Harmonisierung der europäischen Zulassungsordnung mit.

Gerade im saisonalen Baugeschäft bietet es sich an, Spitzen über Mietfahrzeuge, wie hier von ES-GE, abzudecken.

deutet zunächst einmal, dass sich Deutschland vom „guten, alten 70er“ verabschieden muss. Auf nationaler Ebene soll dann nur noch geregelt werden, was auf EU-Ebene nicht geregelt ist.

Fahrzeugbauer und nationale Verbände arbeiten innerhalb der ESTA an einer Harmonisierung auch des Sondertransportgeschehens in Europa. Gut möglich also, dass der grenzüberschreitende Schwertransport zukünftig einfacher wird. Zeitgemäß wäre es auf jeden Fall.

Wenn schon Aufträge ab einem bestimmten Auftragsvolumen europaweit ausgeschrieben werden müssen, dann passt es irgendwie nicht so recht ins Bild, wenn Schwertransporte an den nationalen Grenzen Zwangsstopps einlegen müssen.

STM