



Aufgrund der Nähe zu Russland dominieren alte Sowjet-Laster das Straßenbild. Doch die Chinesen legen zu



# Auf dem Weg nach oben

Der Handel mit importierten Gebrauchtfahrzeugen ist ein Motor der georgischen Wirtschaft. TRUCKER sah sich bei Händlern, Fahrern und Firmen im Kaukasus um. ▶



**D**en blauen 2006er Volvo FH 460 hat Zaza aus Deutschland geholt. Der 27-jährige präsentiert den Schweden auf seinem Ausstellungsgelände nahe der georgischen Hauptstadt Tiflis. Er will 6000 Dollar dafür haben. Viel Geld für einen von Rostblüten gezeichneten Lastwagen mit 900.000 Kilometern auf dem Tacho. Den Hinweis auf optische Mängel wischt der junge Autohändler mit einer verächtlichen Handbewegung vom Tisch. „Für Käufer, die in Georgien auf der Suche nach gebrauchten Lastwagen sind, zählt das nicht“, erklärt er bestimmt, „viel wichtiger ist, dass die Maschine gut läuft!“

Als Beleg, dass der blaue Volvo diese Forderung erfüllt, erklärt er stolz, dass der die 2000 Kilometer lange Überführungs-

fahrt von München zum ukrainischen Schwarzmeerhafen Illichivsk bei Odessa ganz ohne Probleme bewältigt habe. Den Rest der Strecke nach Georgien legte der blaue Schwede anschließend, zusammen mit sechs anderen Zugmaschinen aus Zazas Überführungskonvoi, im Bauch der Fähre „Greifswald“ über das Schwarze Meer zurück.

„150.000 Euro habe ich bei meiner Einkaufstour in den Kauf und Transport der Fahrzeuge investiert!“, resümiert Zaza. Er sieht sein Erfolgsgeheimnis vor allem darin, die billig erworbenen Importfahrzeuge möglichst günstig nach Georgien zu schaffen. Dazu werden die Einkäufe so zerlegt, dass anschließend zwei Zugmaschinen oder vier Trailer mithilfe eines

Autokrans auf Aufliegern gestapelt werden können.

Und trotzdem ist Zaza mit dem Geschäft nicht mehr zufrieden. „Noch vor ein paar Jahren haben mir Kunden die Fahrzeuge buchstäblich aus den Händen gerissen – so viele Aufträge hatte die Transportbranche damals.“ Heute könne es dagegen schon mal ein paar Wochen dauern, bis alle Lastwagen verkauft sind. „Wenn das so weitergeht, werde ich wohl bald das Business wechseln und in den Import von Lkw-Ersatzteilen einsteigen!“, sinniert Zaza. Sicherlich keine schlechte Idee, denn die Lkw-Flotten georgischer Transporteure bestehen fast ausschließlich aus gebrauchten Fahrzeugen. Neufahrzeuge mit georgischen Kennzeichen sieht man



Händler wie Zaza versorgen Georgien mit gebrauchten Lkw aus Europa. Der Volvo kostet 16.000 Euro



Wegen vieler Projekte der Chinesen, allen voran im Straßenbau, stammen viele der neuen Lkw in Georgien aus der Volksrepublik



1 Lkw-Unfälle sind tatsächlich eher die Ausnahme | 2 Fahren im Konvoi nach Russland: Lado Kveladze und die Brüder Joto und Jago Kiknadze | 3 Selbst im Frühjahr blockieren Lawinenabgänge die Georgische Heerstraße | 4 Normalität: kilometerlange Staus Richtung Russland



selten. Wenn, dann sind es chinesische Fabrikate, die vor allem von chinesischen Unternehmen im Straßenbau eingesetzt werden.

### GEORGIEN IM AUFWIND – OFT FINANZIERT VON DEN CHINESEN

Doch die Chancen, dass Zaza noch eine Weile im Lkw-Import-Geschäft bleibt, stehen gut. Denn der Handel mit importierten Gebrauchtfahrzeugen ist schon viele Jahre das Rückgrat der georgischen Wirtschaft. Zudem prognostizieren Wirtschaftsanalysten Georgien und damit auch seiner Transportbranche eine rosige Zukunft. Schließlich gehört das Land seit Jahren zu den Top-Performern weltweit, der Tourismus und große Bauprojekte stehen auf der To-do-Liste der Regierung.

Zudem ist Georgien in der Kaukasus-region das einzige Land mit Zugang zum Schwarzen Meer und Grenzübergängen zu Russland, Aserbaidschan, Armenien und zur Türkei. Somit laufen die wichtigsten Warenströme der Region, und zukünftig auch zwischen Westchina – das sich stark in Georgien engagiert – und Europa, durch das kleine Land.

„Trotzdem ist die Lage für georgische Lkw-Fahrer aktuell nicht zufriedenstellend“, berichten Lado Kveladze und die Brüder Joto und Jago Kiknadze, die mit ihren Kipperfahrzeugen regelmäßig aus Russland Getreide holen. Aktuell hängen sie mal wieder im Stau auf der berühmten Georgischen Heerstraße fest und warten auf die Weiterfahrt nach Russland. Die ist die bedeutendste Verkehrsader des Landes, schlängelt sich auf 213 Kilometern durch die wilde Berglandschaft des Hohen Kaukasus und überquert dabei den 2380 Meter hohen Kreuzpass.

### AKTUELL GIBT ES WENIG AUFTRÄGE UND LANGE WARTEZEITEN

„Könnten wir mehr Touren fahren, würden wir mehr verdienen!“, berichten die drei, die nach gefahrenen Kilometern bezahlt werden. Schuld an ihrer Misere sind die schlechte Auftragslage, seit Russland in der Wirtschaftskrise steckt, und die endlosen Staus auf der Georgischen Heerstraße. Die wird im Winter regelmäßig von Lawinen verschüttet und erstickt in den Sommermonaten im Transitverkehr von und nach Russland. Obwohl

die georgische Regierung den Ausbau der wichtigen Passstraße seit Jahren massiv vorantreibt, stauen sich an manchen Tagen bis zu achthundert Lastfahrzeuge auf der Strecke – die meisten aus den Nachbarländern Russland, Armenien, Türkei oder Aserbaidschan, die wenigsten aus Georgien.

Deswegen wollte die georgische Regierung Getreideimporte schon mal mit Schiffen ins Land bringen lassen. Doch nach massiven Protesten der Transporteure samt Lkw-Straßenblockaden wurde das Schiffsprojekt schnell wieder aufgegeben. Allerdings sind die Staus und die damit verbundene langatmige Blockabfertigung nun ein festzementierter Bestandteil der Arbeit georgischer Lastwagenfahrer.

Die Kilometerleistung von Lado, Joto und Jago liegt dadurch bei nur 60.000 bis 80.000 Kilometern im Jahr. Rund 1000 Lari, umgerechnet ▶



# REPORT GEORGIEN KAVKASUS



1 Was aussieht wie ein Raketenwerfer aus einem Endzeit-Film ist in Wirklichkeit eine mobile Erdgastankstelle auf dem Land | 2 Die Abrechnung ist dennoch akkurat ... | 3 ... und selbst die Technik ist „TÜV-geprüft“



Wäre wohl gerne ein Mercedes ... Betgater russischer KrAZ 255 im Grenzgebiet



2

Der ebenfalls russische Ural leistet bei der Versorgung der Landbevölkerung noch immer gute Dienste



Neue Plane, neuer Look: ein unverwüstlicher UAZ am Goderdzipass



350 Euro, verdienen sie damit im Monat. Für georgische Verhältnisse ist das nicht berauschend, liegt das monatliche Durchschnittseinkommen doch bei rund vierhundert Euro.

Dabei haben die drei Georgier noch Glück mit ihren Fahrzeugen. Die beiden DAF und der 440er Actros, alle Baujahr 2008, sehen ordentlich aus und scheinen technisch gut in Schuss zu sein.

## NOCH IMMER DOMINIEREN ALTE RUSSISCHE LASTWAGEN DAS BILD

Ganz anders als einige Russentrucks aus der Zeit des sowjetischen Imperiums wie ZiL 130, KrAZ, GAZ oder KAMAZ, die sicher noch Jahrzehnte auf Georgiens Straßen zu sehen sein werden. Auf jeden Fall in den Dörfern des Kleinen und Großen Kaukasus, wo die Lkw-Dinosaurier aus der Land- oder Bauwirtschaft nicht wegzudenken sind. Denn Ersatzteile gibt's in jedem Hinterhof und dem enormen Kraftstoffverbrauch begegnen Georgier schon seit vielen Jahren mit der Umrüstung auf das deutlich billigere Erdgas. Die passen-



1



Normalität im Kaukasus:  
Schlaglöcher, in denen  
man ganze Mopeds ver-  
stecken könnte



3



EU-Standard: Tex 100 ist eine Prüforganisation und für die technische Sicherheit verantwortlich

den CNG-Tankstellen sind übrigens meist mobil – oft sind es alte russische Lastwagen mit riesigen Gasflaschenbatterien und einer Tankvorrichtung auf der Ladefläche.

**2018 WURDE DIE TECHNISCHE ÜBERWACHUNG EINGEFÜHRT**

Und doch ist die Existenz der betagten Lastwagen seit Neuestem bedroht, wurde doch in Georgien 2018 die technische Überwachung von Kraftfahrzeugen nach europäischem Standard eingeführt. Hintergrund ist das Assoziierungsabkommen zwischen der EU und Georgien, das seit zwei Jahren in Kraft ist. Das verpflichtet Georgien, die Autolandschaft in Sachen Technik und Schadstoffausstoß auf europäischen Standard zu heben.

Für viele georgische Fahrzeughalter ist das Neuland. Schließlich hat Expräsident Micheil Saakaschwili im Kampf gegen die Korruption 2004 die technische Überprüfung von Kraftfahrzeugen abgeschafft, Denn der „georgische TÜV“ war damals nichts anderes als eine Einkommensquelle für bestechliche Prüfer. Auch den durch

und durch korrupten Polizeiapparat hat Saakaschwili damals reformiert. Mit bewundernswertem Erfolg – die georgische Polizei arbeitet seitdem unbestechlich und hochprofessionell.

„Neunundvierzig topmoderne und gut geführte Prüfstellen, die in etwa TÜV oder Dekra in Deutschland entsprechen, gibt es inzwischen im Land“, erklärt Goga Gagnidze von Tex 100, einem von drei Unternehmen im Land mit Prüflizenz. Dass in Georgien trotz TÜV-Pflicht noch immer Fahrzeuge mit deutlichen Mängeln unterwegs sind, ist für ihn nachvollziehbar. Denn zum einen sind die Vorschriften noch nicht so streng wie in Europa, zum anderen gehört es noch nicht zur Aufgabe der Polizei, den technischen Zustand von Fahrzeugen im Auge zu halten. „So kümmern sich Fahrzeughalter nach dem TÜV-Besuch nicht mehr um technische Mängel, fahren mit schlechter Bereifung oder ignorieren defekte Beleuchtung und Steinschläge oder sogar Risse in der Frontscheibe!“, erläutert Goga Gagnidze.

Das erklärt auch, warum es bei manchem Lkw vernehmlich aus der Bremsanlage zischt oder der ein oder andere Reifen glatt wie ein Kinderpopo ist. Strafen haben Lkw-Fahrer dafür noch nicht zu erwarten.

**LENK- UND RUHEZEITEN - BISLANG KEIN ECHTES THEMA**

Auch um die Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten müssen sich georgische Fahrer bisher kaum Gedanken machen. Obwohl Georgien Teil des AETR-Abkommens ist und somit die Sozialvorschriften der EU gelten, reicht es aktuell noch aus, nach drei oder vier Stunden Fahrtzeit eine Stunde Pause einzulegen und nachts ein paar Stunden zu schlafen. Möglich ist das, da die georgische Polizei noch keinen Auftrag hat, die Einhaltung der Sozialvorschriften zu überprüfen. Doch die Polizei wird ▶





Selfie mit Spayka-Fahrern: Autor Reiner Rosenfeld mit Dolmetscher Otar sowie Gevorg Khachatryan und Organes Masrgaryan (v.l.n.r.)

wohl bald mit Kontrollen beginnen – das Assoziierungsabkommen mit der EU lässt grüßen. Wer allerdings weit rein nach Russland fährt oder die türkische Grenze überschreitet, ist schon heute gut beraten, Lenkzeiten einzuhalten. Denn dort ist die Polizei bereits fit in der Auswertung digitaler Fahrtenschreiber.

**LADUNGSSICHERUNG IST NOCH EIN BUCH MIT SIEBEN SIEGELN**

Auf die Unfallraten scheint sich der lockere Umgang mit den Sozialvorschriften allerdings nicht negativ auszuwirken. Das belegt eine Zahl, die aktuell unter georgischen Fahrern kursiert. Der zufolge sollen Lastwagen nur in zehn Prozent der Unfälle auf Georgiens Straßen verwickelt sein. Sollte die Zahl stimmen, ist das eine stramme Leistung. Denn viele Pkw-

Chauffeure verhalten sich, als habe das Leben jeden Sinn verloren. Sie überholen vor Kuppen, in Kurven oder bei Gegenverkehr, passieren Kolonnen mit hoher Geschwindigkeit auf dem Standstreifen oder kämpfen in der Rushhour mit Staunachbarn um jeden Zentimeter Asphalt. Vielleicht ist die geringe Unfallbeteiligung dem Umstand geschuldet, dass Lkw-Fahrer in Georgien, Armenien und den Nachbarländern gut beraten sind, mit höchster Aufmerksamkeit hinterm Lenkrad zu sitzen.

Schließlich drohen, zumeist auf Nebenstrecken, riesige Schlaglöcher oder endlose Schlaglochpisten, fehlen Stra-

ßenmarkierungen und Leitpfosten, sind tausende von Kilometern noch nicht asphaltiert und gehören Schafe und Rinder auf der Fahrbahn zur Normalität. Bei der Ladungssicherung können georgische Fahrer allerdings noch dazulernen. Viele Ladungen werden eher balanciert statt gut gesichert. Am deutlichsten wird das an Baumaschinen, die oft nach dem Prinzip Hoffnung ungesichert auf der Ladefläche stehen. Und auch Fahrer von Pkw- und Kleintransportern beeindrucken durch ihre Kunst, ganze Wohnzimmereinrichtungen oder Pkw-Achsen und -Motoren, nur mit einem Kälberstrick festgebunden, zu befördern.

Wie die Zukunft im transkaukasischen Transportgewerbe und damit die in Georgien aussehen könnte, zeigen die armenischen Fahrer Gevorg Khachatryan und Organes Masrgaryan. Die beiden



Ein in Deutschland gekaufter und in Georgien zugelassener Niederländer – der Iraner Amri mit seinem gebrauchten, aber schmucken DAF XF



fahren für Spayka, einen der großen Player im Transkaukasus-Frigotransportgeschäft. „315 Fahrzeuge sind für das Unternehmen mit Sitz im georgischen Nachbarland Armenien im internationalen Fernverkehr unterwegs“, berichten die beiden. Das Besondere: Alle Fahrzeuge werden neu angeschafft und in einer eigenen Volvo-Niederlassung gewartet. Nagelneue Lkw haben ansonsten in der Region Seltenheitswert.

**SPAYKA: MIT NEUFAHRZEUGEN DEUTLICH IM VORTEIL**

Dabei bringt das Neufahrzeug-System erkennbar Wettbewerbsvorteile im Vergleich zum Betrieb überalterter Laster. Die sechs und acht Jahre alten Fahrzeuge von Gevorg und Organes sind in Top-Zustand, es gibt kaum technische Probleme. Deswegen sind die beiden Armenier auch ohne Werkzeug unterwegs. Und sollte trotzdem mal eines der Fahrzeuge ausfallen, erledigen Mechaniker die Reparatur vor Ort. Fahrer vieler anderer Unternehmen in der Kaukasusregion müssen noch selbst zum Schraubenschlüssel greifen, wenn die rollenden Ruinen mal wieder streiken.

Dass der georgische Transportmarkt auch für Fahrer attraktiv ist, die sich mit einem eigenen Lkw selbstständig machen wollen, belegen Yilmaz und Amri – der eine Türke, der andere Iraner. Statt in ihren Heimatländern haben beide ihr Zugfahrzeug samt Anhänger in Georgien zugelassen. Das scheint schnell und ohne bürokratische Hürden möglich zu sein und passt zu Berichten in den Medien, nach denen es nur zwei Tage dauern soll, in Georgien eine ganze Firma registrieren zu lassen.

*Reiner Rosenfeld*



**Rasten: günstig parken, (meist) gut essen**

Profiteure des georgischen Transportmarktes sind die vielen Anbieter von Lkw-Parkplätzen am Rande der Überlandstraße, die Dienste in unterschiedlichen Qualitäten anbieten. So gibt es auf den gut ausgebauten Autobahnabschnitten zwischen Chaschuri und Tiflis moderne Raststätten mit sauberem, asphaltiertem Parkplatz und oft hochwertigen Restaurants, meist Food Court genannt. Wer weniger Wert auf Ambiente legt, kann eines der vielen

kleinen Hotels ansteuern, die entlang der Transitstrecken Richtung Türkei, Aserbaidschan, Russland oder Armenien Parkplätze für Lkw anbieten. Allerdings stehen dort die Laster dicht an dicht, da die Parkplätze oft klein sind. Den wohl umfassendsten Service gibt's in den sogenannten TIR Parking, großen, unasphaltierten, im Sommer staubigen, im Winter matschigen Plätzen, die bis zu 40, 50 Lkw Platz bieten. Nur fünf georgische Lari, knapp zwei Euro, kostet beispielswei-

se das Abstellen des Lkw im Güzel Vadi TIR Parki im Westen der Umfahrung von Tiflis. Geld wird durch das Serviceangebot verdient. Das reicht vom Restaurant mit Menüpreisen zwischen zwei, drei Euro bis zu Diskothek, Duschen, einem Frisör und einer Lkw-Waschanlage. Letztere besteht aus einer Sprühdüse, mit der Fahrzeuge eingeschäumt werden, und einem starken Hochdruckreiniger. Echte Lkw-Waschanlagen mit rotierenden Bürsten sind in Georgien unbekannt.



- 1 Modern, aber anonym: Food-Court-Raststätte bei Tiflis
- 2 Herzliches Willkommen: Mitarbeiter des TIR Parki Güzel Vadi
- 3 Die Toiletten auf den Lkw-Rastplätzen sind sauber und hygienisch
- 4 Fahrer-Diskothek: mit Karaoke in den Feierabend

