

Seit Jahren geistert eine auf den ersten Blick beängstigende Zahl durch alle Medien. Um 70 bis 80 Prozent soll der Straßengüterverkehr in Deutschland zwischen 2005 und 2025 steigen. Erstmals genannt wurde die Zahl im Juli 2008 im damaligen „Masterplan Güterverkehr und Logistik“ der schwarz-roten Bundesregierung. Doch offensichtlich wurde die Rechnung ohne den Fahrer gemacht.

Denn die bekannte demografische Falle schnappt nicht nur in Deutschland zu, auch im Ausland rechnen die Verbände mittelfristig mit Fahrermangel (siehe Kasten auf Seite 8). Hierzulande kommen seit drei Jahren konstant nur 1.200 bis 1.400 junge Leute nach dem Abschluss einer dreijährigen Ausbildung neu auf den Arbeitsmarkt – in der Regel bei ihren mittelständischen Ausbildungsbetrieben.



Maik Jantschitsch, Geschäftsführer Spedition Jantschitsch, Meppen

„Die Löhne müssen weiter steigen. Viele Unternehmen können diese Kosten aber nicht weitergeben. Daher werden sie zwangsläufig aufgeben oder wie wir ins osteuropäische Ausland gehen, wo die Löhne noch moderat sind.“

Wilfried Albers, Geschäftsführer Albers Spedition, Haren/Ems

„Viele Fahrer fühlen sich vom Staat bevormundet. Die Weiterbildung ist zu teuer, wenn die De-minimis-Förderung wegfällt, muss jeder Fahrer sie selber bezahlen. Doch viele können sich das gar nicht leisten.“



Die Branche ist – wieder einmal – alarmiert: In den nächsten 15 Jahren scheidet laut Bundesamt für Güterverkehr (BAG) ein Drittel der 770.000 deutschen Fahrer altersbedingt aus. Das sind im rechnerischen Mittel 17.000 Fahrer pro Jahr. 2010 haben laut Deutschem Industrie- und Handelskammertag (DIHK) nur 9.630 Fahrer die Hürde des

Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes genommen, zum Teil auch, wie Unternehmer sagen, weil die sprachlichen Anforderungen so hoch sind, dass in Deutschland lebende Ausländer teilweise scheitern.

Die Bundesagentur für Arbeit bestätigt auf Nachfrage, dass regional verschieden je nach Bedarf des Arbeitsmarktes mittlerweile

RECHNUNG OHNE FA

Der Fahrerberuf leidet unter Nachwuchsmangel. Doch der deutsche Mittelstand kann die notwendige Ausbildung nicht alleine stemmen.





Werner Schäffer, Bereichsleiter Logistik, Verdi-Bundesverwaltung, Berlin

„Es muss im Interesse der Arbeitgeber sein, die Arbeitsbedingungen nachhaltig zu verbessern. Sie müssen mehr in Ausbildung und Qualifizierung investieren und nicht warten, bis der Staat ihre Nachwuchsprobleme finanziert.“

70 bis 80 Prozent der Lkw-Führerscheine finanziell gefördert werden. Im Ausland ist das anders: In Dänemark gibt es seit Januar 2011 eine neue Regelung, wonach Arbeitsagenturen keine Zuschüsse für die Ausbildung zum Lkw-Fahrer bezahlen, wenn der Auszubildende arbeitslos ist. In der Schweiz wird Ausbildung ebenfalls nicht gefördert.

HRER

Text | Jan Bergrath



Qualifikationen

Seit September 2009 muss jeder gewerbliche Lkw-Fahrer eine Qualifikation nachweisen. Die Grundqualifikation wird durch eine theoretische und praktische Prüfung bei einer IHK oder durch den Abschluss einer Ausbildung (drei Jahre) zum Berufskraftfahrer erworben. Die Beschleunigte Grundqualifikation lässt sich durch 140 Stunden Unterricht an einer anerkannten Ausbildungsstätte und einer abschließenden IHK-Prüfung erwerben.



140 Stunden Unterricht führen zur Beschleunigten Grundqualifikation.



Ab Mai dieses Jahres dürfen auch Lkw-Fahrer aus Osteuropa in Deutschland arbeiten.

vorstellungen mit dem harten Alltag als Fahrer kollidieren. Ziel ist es für uns aber, diese Zahl so gering wie möglich zu halten.“

Leider gibt es derzeit keinen Anlass für eine positivere Entwicklung der Zahlen. Eine Zeit lang können sich westliche Unternehmen vielleicht helfen, indem sie Fahrer aus dem Osten einstellen. Ab Mai 2011 gilt für Arbeitnehmer aus den EU-Beitrittsländern (außer Bulgarien und Rumänien) auch in Deutschland die sogenannte Arbeitnehmer-Freizügigkeit. In Travemünde sucht das niederländische Unternehmen Heisterkamp bereits jetzt plakativ nach Fahrern aus Polen.

Nur in den Niederlanden haben Gemeinden Subventionstöpfe und bezahlen bei Arbeitslosigkeit 70 oder 80 Prozent der Ausbildungskosten.

Wie viele Maßnahmen hierzulande verpuffen, weiß die Bundesagentur nicht. „Es wird immer einen Teil von frisch Qualifizierten geben, die den neu erlernten Beruf nur sehr kurz ausüben“, erklärt die Pressestelle. Die Begründung ist realistisch: „Beim Beruf des Kraftfahrers kann dies besonders schwierig sein, weil romantische Fernfahrer-

Entweder führt dann ein massiver Einsatz von billigeren Fahrern aus Osteuropa zu einem weiteren Lohnverfall im Westen, wie es der Spediteur Wilfried Albers befürchtet, oder der seit einiger Zeit zu beobachtende, wenn auch langsame Anstieg der Fahrerlöhne im Osten setzt sich fort, weil die Unternehmen langfristig ihre Fahrer im eigenen Land halten wollen. Aber sogar im Osten wird der Fahrermarkt dünner. „Bleibt als letzte Möglichkeit, Fahrer aus China einzusetzen“, unkt Unternehmer Patrick Andrecht aus Kassel. „Dazu gibt es ernsthafte Erwägungen.“



Auch die korrekte Ladungssicherung ist Teil der Beschleunigten Grundqualifikation.

Immer deutlicher wird klar – das schlechte Image, die nach wie vor hohe Arbeitsbelastung und die dafür oft nicht ausreichende Bezahlung machen den Beruf des Lkw-Fahrers bei vielen Alternativen in der Wirtschaft zunehmend zum gesellschaftlichen Problem. Einerseits. Es ist andererseits wie in vielen Berufen. „Der allgemeine Bildungsstand ist nach meiner Erfahrung zu gering“, so Andrecht, „und viele junge Menschen kommen schon im Leben an sich nicht zurecht. Doch den Beruf des Fahrers muss man leben.“

Da hilft auch das Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz nicht wirklich weiter. Im



Mittelständische Unternehmen wie Pabst bilden junge Fahrer aus.

Das Qualifikationsgesetz ist hilfreich, stellt aber hohe Anforderungen an die Fahrer



Hans Pabst, Geschäftsführer Pabst Transporte, Gochsheim

„Durch die Prüfungsaufgaben werden die Bedingungen für den zunehmend hohen Anteil der ausländischen Interessenten erschwert. Leistungsträger scheiden aus, die Nachwuchskräfte fehlen und das Frachtvolumen steigt stetig.“



Adalbert Wandt, Geschäftsführer Spedition Wandt, Braunschweig

„Für Arbeitssuchende ist das noch keine echte Möglichkeit, dauerhaft in Arbeit zu kommen. Die hohe Durchfallquote bei den Prüfungen dürfte aber vor allem mit der oft unzureichenden Vorauswahl der Bewerber zu tun haben.“



Karlhubert Dischinger, Geschäftsführer Spedition Dischinger, Kirchhofen

„Der Fahrermangel ist spürbar. Es ist höchste Zeit, dass sowohl das Logistikgewerbe als auch die Verlager anerkennen, dass es bisher noch nicht gelungen ist, eine Palette via Internet von Freiburg nach Hamburg zu beamen.“

Grunde ist es eine vernünftige Idee, von künftigen Lkw-Fahrern eine Grundqualifikation zu verlangen, da sich die Anforderungen durch Telematik, Ladungssicherung und digitalen Tacho erhöht haben. Doch stark verschärfte Kontrollen sowie eine immer stärkere Industrialisierung des Transports nach Taktvorgaben der Verlager, die jedwede Freiheit und Selbstbestimmung genommen hat, führen nun zu einer spürbaren Verweigerung, diesen Beruf noch ausüben zu wollen.

Natürlich gibt es erfolgreiche und innovative mittelständische Unternehmen wie Pabst Transporte in Gochsheim, Dischinger in Kirchhofen oder Wandt in Braunschweig, die schon seit Jahren konsequent in Ausbildung investieren. Stellvertretend meint Hans Pabst: „Der Beruf des Berufskraftfahrers ist eine besondere Herausforderung. Das soziale Umfeld leidet oft an den Anforderungen, deshalb wechseln junge Leute des Öfteren zu Industrie und Handel. Zudem ist eine gute Qualität der Ausbildung durch die Betriebe nicht überall gewährleistet. Wir bemühen uns sehr, eine fachgerechte sowie sozialkompetente Lehrzeit zu ermöglichen. Dies bestätigt uns auch eine sehr niedrige Abbrecherquote. Andere Unternehmen in unserer Region weisen leider eine wesentlich höhere Abbrecherquote auf.“

Die jüngste Unternehmensstatistik des Bundesamts für Güterverkehr (BAG) für das Jahr 2009 belegt wieder einmal, dass bei nur noch 50.531 Unternehmen in Deutschland 82 Prozent der Betriebe lediglich ein bis zehn Fahrzeuge besitzen. Diese Mehrheit bildet weiter selten aus und kümmert sich laut einem erst kürzlich veröffentlichten BAG-Sonderbericht auch nicht um die regelmäßige Weiterbildung, wie sie das Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz verlangt. Aus diesen Reihen kommt deshalb auch die leider sehr ernst zu nehmende Aussage eines Bremer Unternehmers, der aber lieber nicht genannt werden möchte: „Bekomme ich Fahrer, die das Fahrzeug geradeaus lenken können, ist es gut. Bekomme ich sie nicht, melde ich eben Fahrzeuge ab. Aber ich mach mich sicher nicht zum Kasper.“

Für den Gewerkschafter Werner Schäffer ist die Branche selbst schuld. „Es muss im Interesse der Arbeitgeber sein, die Arbeitsbedingungen nachhaltig zu verbessern. Sie müssen mehr in Ausbildung und Qualifizierung investieren und nicht warten, bis der Staat ihre Nachwuchsprobleme finanziert. Verdi hat deshalb in einigen Tarifverträgen Regelungen zur Weiterbildung und Kostenübernahme durch den Arbeitgeber durchgesetzt.“ Doch die Praxis zeigt: In vielen Bundesländern, besonders im Osten, halten sich oft weniger als die Hälfte der Unternehmer überhaupt an Tarifverträge. Allen Beteiligten der Logistikkette sollte klar sein – die Frachtpreise müssen spürbar steigen, damit sich für die Lkw-Fahrer die Arbeitsbedingungen verbessern. Sonst heißt es bei uns noch vor 2025: Der Letzte macht den Motor aus. ◀

Eindeutige Zahlen

In der Schweiz sind 51.000 Fahrer schwerer Lkw auf Tour, darunter 15.000 bis 20.000 Chauffeure im Alter von 55 bis 60 Jahren. Pro Jahr schließen dagegen nur etwa 200 Kandidaten die dreijährige Berufslehre erfolgreich ab. 
Quelle: Astag

Etwa 37.000 Beschäftigte sind in der österreichischen Fachvereinigung Gütertransport (Mehrzahl Lkw-Fahrer), meist im Alter von 35 bis 44. Fahrermangel wird erwartet. Immerhin: 2010 haben 2057 Fahrer den Quali-Nachweis erworben. 
Quelle: Wirtschaftskammer, Sparte Transport/Verkehr

In den Niederlanden gibt es etwa 89.000 Fahrer, davon sind 31.000 international tätig. Durchschnittsalter der Fahrer: 41 Jahre. Bis 2015 wird ein Bedarf von rund 55.000 Fahrern erwartet. Chauffeursdiplom ist Voraussetzung. 
Quelle: Transport en Logistiek Nederland

Dänemark verfügt über rund 50.000 Fahrer. Das Durchschnittsalter liegt bei 50 Jahren. 2009 wurden 562 Fahrer ausgebildet. Ein Fahrermangel wird im internationalen Verkehr erwartet. 
Quelle: Verband der dänischen internationalen Fuhrunternehmer