

Mehr Verkehr auf den Straßen, aber zu wenig Fahrer - Fachkräftemangel in der Branche

Laut den Zahlen von Eurostat ist der Straßengüterverkehr innerhalb der EU mit einem Anteil von über 75 Prozent der mit Abstand wichtigste Verkehrsträger. Deutschland liegt mit 71,8 Prozent fast auf gleicher Höhe. Allerdings sind derzeit in Deutschland über 20 Prozent aller Stellen unbesetzt. Ein Grund ist vor allem der ständig wachsende Online-Handel und die damit verbundene steigende Zahl von Warentransporten. Nach Angaben von Prof. Dr. Dirk Engelhardt, dem BGL-Vorstandssprecher des Bundesverbands Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. fehlen in Deutschland zwischen 30.000 und 60.000 Berufskraftfahrer – eine alarmierende Zahl:

Oton Prof. Dr. Dirk Engelhardt, dem BGL-Vorstandssprecher des Bundesverbands Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.; *die Situation ist dramatisch, es fehlen zwischen 30. und 60.000 Fahrer, Tendenz steigend. Jedes Jahr gehen rund 30.000 in den Ruhestand, etwa 15.000 kommen nach, das Delta steigt also stetig.*

Um wieder mehr junge Menschen für den Beruf des Kraftfahrers zu begeistern, muss ein Bündel an Maßnahmen ergriffen werden, so Engelhardt:

Oton Prof. Dr. Dirk Engelhardt, dem BGL-Vorstandssprecher des Bundesverbands Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.; *zum einen muss das Image aufgebessert werden, wir brauchen größere Fahrerhäuser, wir brauchen größere Parkplätze und Möglichkeiten, dass die Fahrer abends zu den Ruhezeiten autark sind. Wir brauchen flexiblere Lenk- und Ruhezeiten, so dass die Fahrer nach Hause zu ihren Familien können. Wir brauchen mehr Frauen in dem Berufsbild. Nur wenn wir hier alle Register ziehen, können wir den drohenden Versorgungskollaps abwenden.*

Gerade was das Image des Berufes angeht, hat der BGL bereits zahlreiche Maßnahmen in die Wege geleitet, um dem Fahrermangel zu begegnen:

Oton Prof. Dr. Dirk Engelhardt, dem BGL-Vorstandssprecher des Bundesverbands Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.; *unser Verband hat einen neuen Verein mit der Industrie, mit Unternehmen gegründet, wo wir an dem Image arbeiten werden mit Fernsehspots, Twitter, Youtube, wir haben eine Frauenbotschafterin, um für das Berufsbild zu werben.*

Dass der Fahrermangel bereits massive Auswirkungen auf Unternehmen hat, bestätigt auch Dr. Bernhard Krone, Inhaber der gleichnamigen Maschinenfabrik:

Oton Dr. Bernhard Krone, Inhaber der Maschinenfabrik Bernhard KRONE GmbH & Co. KG; *wir haben inzwischen in allen Ländern den Fahrermangel, das macht uns Sorgen, weil wir zunehmend Kunden haben, die zu uns kommen und sagen, wir würden gerne noch zehn Auflieger kaufen, aber wir hätten dazu*

auch gerne zehn Fahrer. Wenn ich in die Slowakei oder nach Rumänien komme und mit unseren Kunden spreche und feststelle, dass da doch viele Zugmaschinen auf dem Hof stehen, dann sagen die, ja, das brauchen sie gar nicht zu sagen, wir haben keine Fahrer.

Um dem Fahrermangel entgegenzutreten, müsse nicht nur am Image des Kraftfahrers gearbeitet werden, sondern vor allem müsse der gesamte Güterverkehr wieder besser bezahlt werden, so Krone:

Oton Dr. Bernhard Krone, Inhaber der Maschinenfabrik Bernhard KRONE GmbH & Co. KG; *für mich ist das oberste Gebot, wir müssen anfangen, den Güterverkehr angemessen zu bezahlen, die Bahn verdient kein Geld am Güterverkehr, viele Transportunternehmen tun sich schwer anständige Ergebnisse zu erzielen, aber mit dem reinen Transport sind sie nicht entsprechend aufgestellt. Wir müssen den Transport wieder schätzen, keiner will ihn, also den LKW vor einem auf der Autobahn.*

Transportkosten müssten bereits bei der Planung von Produkten miteinkalkuliert werden, so Krone:

Oton Dr. Bernhard Krone, Inhaber der Maschinenfabrik Bernhard KRONE GmbH & Co. KG; *wenn man ein Produkt baut oder anbaut, muss man wissen, zu welchem Preis man es verkaufen kann. Das ist in großflächigen Ländern wie Amerika, Russland oder China anders, da muss der junge Ingenieur wissen, dass das in einen 41-Fuß-Container passen muss, sonst kann man es nicht verkaufen. Jeder Kaufmann lernt in der Schule, dass in die Kalkulation noch die Transportkosten hineingehören, das wird bei uns vergessen, dann kommen die Erbsenzähler, d.h. wir müssen den Transport in den Fokus stellen.*

Auch die Diskussionen um das autonome Fahren hat das Anwerben von Nachwuchs zusätzlich erschwert. Viele junge Menschen denken, dass in einigen Jahren LKW-Fahrer dank der Autopiloten überflüssig werden könnten und räumen diesem Berufsbild daher kaum Zukunftschancen ein. Experten setzen dem allerdings entgegen, dass der LKW-Fahrer auf lange Sicht hin nicht zu ersetzen sein wird; die Digitalisierung verlange andere Aufgaben von ihm. Langfristig gesehen verändere sich das Berufsbild von LKW-Fahrern massiv, aus ihnen werden vielmehr Transport-Manager. Das sprach auch Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer auf der transport logistic an:

Oton Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer; *der LKW-Fahrer wird nicht mehr der sein, wie in den 60er Jahren, das sind Hochleistungsmaschinen, die autonome Formate beinhalten, das muss schon fast ein Techniker sein, da haben wir große Herausforderungen.*

Entsprechend werde auch sein Ministerium, wie er auf der transport logistic erklärte, alles daran setzen, dem Fahrermangel mit entsprechenden Maßnahmen entgegenzuwirken.

