

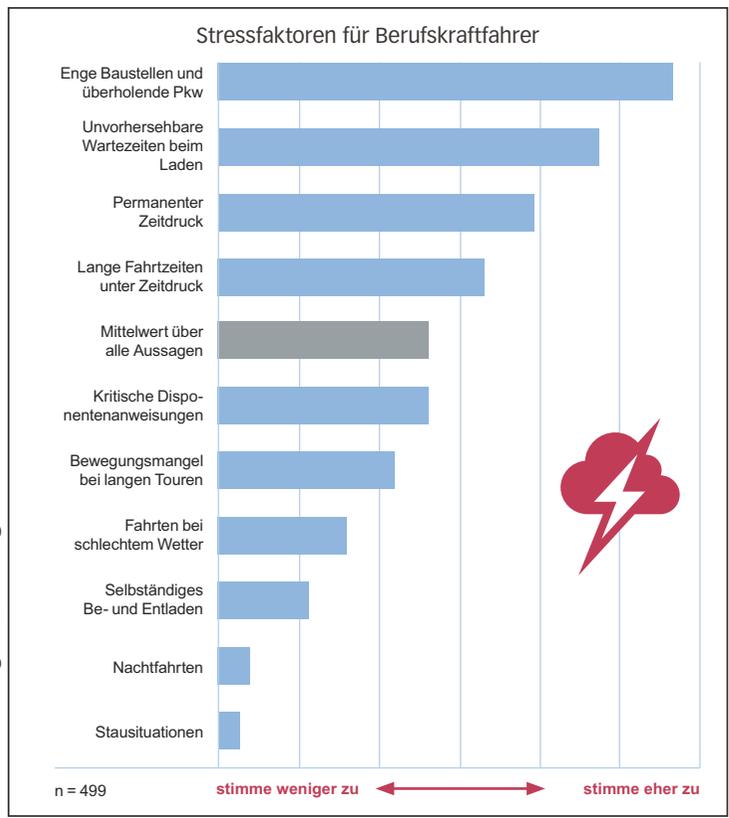
SAND IM GETRIEBE

Die ZF-Zukunftsstudie FERNFAHRER zeigt: Vor allem das Nachwuchskräfteproblem wird zu einer gewaltigen Herausforderung für den Logistikstandort Deutschland.

Text | Jan Bergrath, Andreas Techel

Das kontraproduktive Feindbild ist tief in den Köpfen einer breiten Öffentlichkeit verankert: Der Lkw, eine der tragenden Säulen funktionierender Wirtschaft, stinkt und stört den Individualverkehr. Kaum jemand, der abends nach der Arbeit im Lebensmittelhandel schnell seinen frischen Salat einkauft, macht sich darüber Gedanken, wie dieser ins Regal kam. Er ist einfach da. Auch die zunehmende Bestelllust im Internet blendet gelegentlich die Wirklichkeit aus: Die euphorisierten Frauen aus der TV-Werbung stehen zwar kurz vor der Ohnmacht, wenn ihnen ein adretter Kurierfahrer die neuen Stiefel an der Tür übergibt. Dieser mentale Höhepunkt hindert manch echte Kundin aber nicht daran, auf dem Weg zur Freundin über den Laster zu

fluchen, der die Schuhpakete zum Auslieferungsdepot bringt und sich auf der Autobahn zu einem Überholmanöver erdreistet. Dieser alltägliche Zwist ist nicht allein mit Gedankenlosigkeit zu erklären. Der Transportbranche ist es seit dem Umstieg vom Pferde- zum Lastwagen immer noch nicht gelungen, ein positives Image für ihr systemrelevantes Produkt und ihre Mitarbeiter aufzubauen – immerhin der drittgrößte Beschäftigungsmotor in der Republik. Noch läuft die Wirtschaft relativ reibungslos, aber es mehren sich die Zeichen, dass über kurz oder lang Sand ins Getriebe der Logistik ge-



Fotos | Jan Bergrath, Montage | Florence Frieser

rät und die sehr fein aufeinander abgestimmten Rädchen der Versorgungskreisläufe ins Knirschen geraten.

Sand im Getriebe – das passt nicht zur ZF Friedrichshafen AG, wo man wachsam die Entwicklungen in der Transportbranche verfolgt. Schließlich ist der Technologiekonzern ebenfalls auf eine funktionierende Logistik angewiesen. Darüber hinaus will ZF Verantwortung in der Branche wahrnehmen und sich vor allem um den Menschen im Transport kümmern. Kein Wunder, dass die Redaktion FERNFAHRER sich Ende vergangenen Jahres schon bei den ersten Gesprächen begeistern ließ. Das Ergebnis der Kooperation ist eine groß angelegte Zukunftsstudie des Instituts für Nachhaltigkeit in Verkehr und Logistik der Hochschule Heilbronn. Am 6. September wurde sie in der Bundespressekonferenz in Berlin offiziell vorgestellt. Neben Interviews mit Branchenexperten befragten die Wissenschaftler vor allem rund 600 Lkw-Fahrer zu ihren Lebensumständen und zu ihrem Arbeitsumfeld. Wie kaum eine wissenschaftliche Arbeit zuvor zeigt sie in vier Themenbereichen die Probleme und Chancen der Transportwirtschaft auf und soll dazu beitragen, auch bei den Publikumsmedien Vorurteile über die Branche abzubauen, Verständnis für die Notwendigkeit der Logistik zu wecken und dabei das drängendste Problem der Zukunft in den

In den nächsten 15 Jahren gehen 250.000 Fahrer in Rente

Fokus der ungebremst konsumierenden Gesellschaft zu transportieren: Auf Grund des demografischen Wandels gehen in den nächsten Jahren etwa 250.000 Berufskraftfahrer in den Ruhestand, also rund 40 Prozent aller Lkw-Fahrer in Deutschland.

Nicht nur altersbedingt denken viele Fahrer ans Aufhören. Die meistgenannten anderen Gründe sind die schlechten Arbeitsbedingungen, die geringe Vergütung und das miserable Image des Berufs. Ein Umdenken in den Köpfen der Verbraucher könnte mit dazu beitragen, dass der europäische Wirtschaftsmotor durch den Fahrermangel nicht wieder auf den Stand von Pferd und Wagen zurückfällt.

Fakt ist, dass die mobilen Berufe, außer vielleicht Flugkapitän bei der Lufthansa, von Nachwuchsmangel bedroht sind. Lokführer als

Zukunftswunsch kleiner Jungs ist spätestens mit der Facebook-Generation aufs Abstellgleis geraten. Immer mehr Busfahrer wenden sich angesichts pöbelnder Passagiere vom Nahverkehr ab, in ihrer Not werben derzeit Schweizer Betriebe ungeniert Berliner Chauffeure ab. Der grundsätzliche Fachkräftemangel gibt Schulabgängern eine bislang kaum geahnte Wahlmöglichkeit in der Industrie. Darunter leidet besonders die deutsche Transportwirtschaft. Im letzten Ausbildungsjahr haben gerade einmal 3.400 junge Menschen einen Vertrag unterschrieben. Das sind

ZF-Studie

Das Technologieunternehmen ZF hat zusammen mit dem FERNFAHRER eine umfassende Studie zur Zukunft des Straßengüterverkehrs angeregt. Umgesetzt hat sie die renommierte Hochschule Heilbronn im Fachbereich Verkehrswirtschaft. Was den Initiatoren von Anfang an klar war, nämlich dass der Fahrer im Fokus stehen wird, bestätigte sich dem wissenschaftlichen Konsortium schon gleich zu Beginn bei der Feststellung des Status quo in der Branche. So wurden in der Folge rund 600 Lkw-Fahrer zu ihren Einschätzungen und Lebensumständen befragt, dazu noch weitere 100 Einsteiger und Auszubildende über deren Erwartungen an den Job. Die Ergebnisse und Schlussfolgerungen sind ebenso spannend wie frappierend. Alle Infos rund um die Studie sowie Ergebnisse und Downloads gibt es unter www.zf-zukunftsstudie.de



Die Wissenschaftler Prof. Dr. Dirk Lohre, Prof. Dr. Wilfried Stock, Prof. Dr. Tobias Bernecker und Prof. Dr. Karl Düsseldorf haben sich intensiv mit den Zukunftsaussichten im Straßengüterverkehr befasst.

Fotos | Hochschule Heilbronn



In Ballungszentren sind laut Studie vornehmlich Pkw für Staus verantwortlich.



Enge Baustellen mit überholenden Pkw sind laut Befragung die größte Belastung.

Die Stärken aller Verkehrsträger liegen im Modal Split von Bahn, Lkw und Schiff.





Unvorhersehbare Wartezeiten beim Be- und Entladen verderben die Freude.

Foto | Gebrüder Weiss

heit vor allem Einsteiger aus anderen Berufen wie Maurer, Schlosser oder Maler, die durch unkontrollierte Mehrarbeit im Fernverkehr mehr Geld als vorher verdienten, so haben die verschärften Lenk- und Ruhezeiten in Verbindung mit dem digitalen Tacho diese Möglichkeit weitestgehend beschnitten.

Dennoch, so belegt die ZF-Studie, Kraftfahrer wird man meist nicht wegen des Gehalts oder aus Verlegenheit, sondern in mehr als zwei Dritteln der Fälle aus Spaß am Fahren. Wichtige weitere Faktoren sind für die

Fachkräftemangel, Grüne Logistik und Internethandel fordern die Logistikbranche

heutigen Fahrer außerdem der interessante Beruf und die Eigenständigkeit während der Fahrt. Vor diesem Hintergrund würden immerhin 56 Prozent der Fahrer den Beruf wieder wählen – und fast 73 Prozent sind mit zehn und mehr Jahren Berufstätigkeit allgemein sehr berufstreu. Wenn also Fahrer in kleinen Betrieben wie etwa Hofinger in Roding oder bei großen Speditionen wie Kleinwächter aus Hallenberg (siehe Seite 48) fair behandelt und auskömmlich bezahlt werden, danken sie es in der Regel mit Nibelungen-

zwar fast 1.000 mehr als in den Jahren zuvor, doch den Hoffnungsschimmer zerstört der Trend der Abbrecherquote von 40 Prozent – die höchste aller anerkannten Ausbildungsberufe. Bedingt durch das Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz nehmen seit zwei Jahren laut Deutschem Industrie- und Handelskammertag (DIHK) nur noch

rund 9.500 neue Fahrer die drastisch erhöhten finanziellen und schulischen Hürden. Die meisten mit Unterstützung der Bundesagentur für Arbeit. Wie viele schon nach kurzer Zeit die Branche wieder verlassen, lässt sich aber nur schwer beziffern.

Denn es kristallisiert sich mittlerweile deutlich heraus: Waren es in der Vergangen-

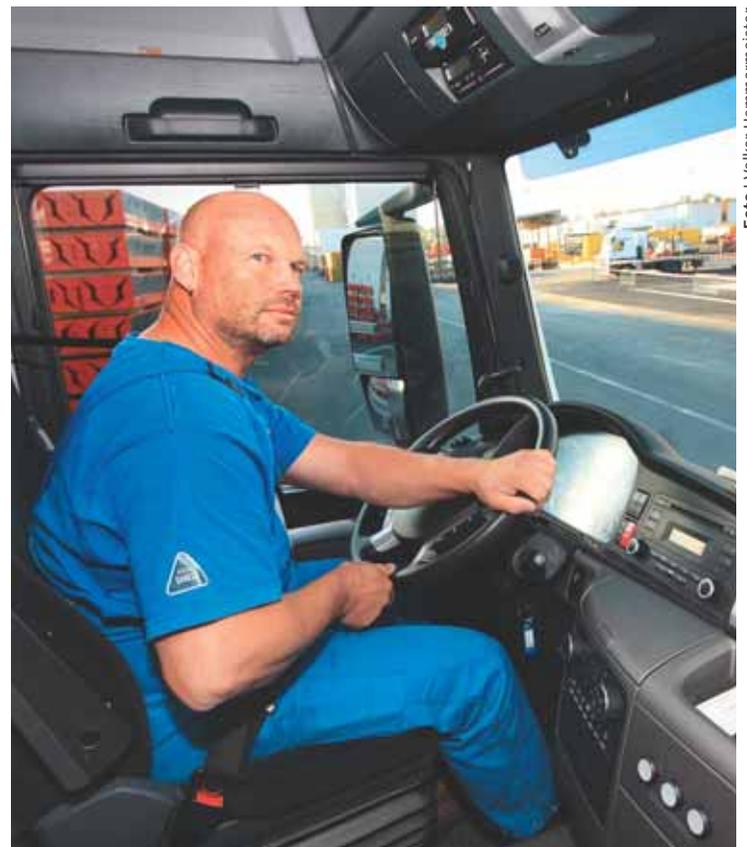
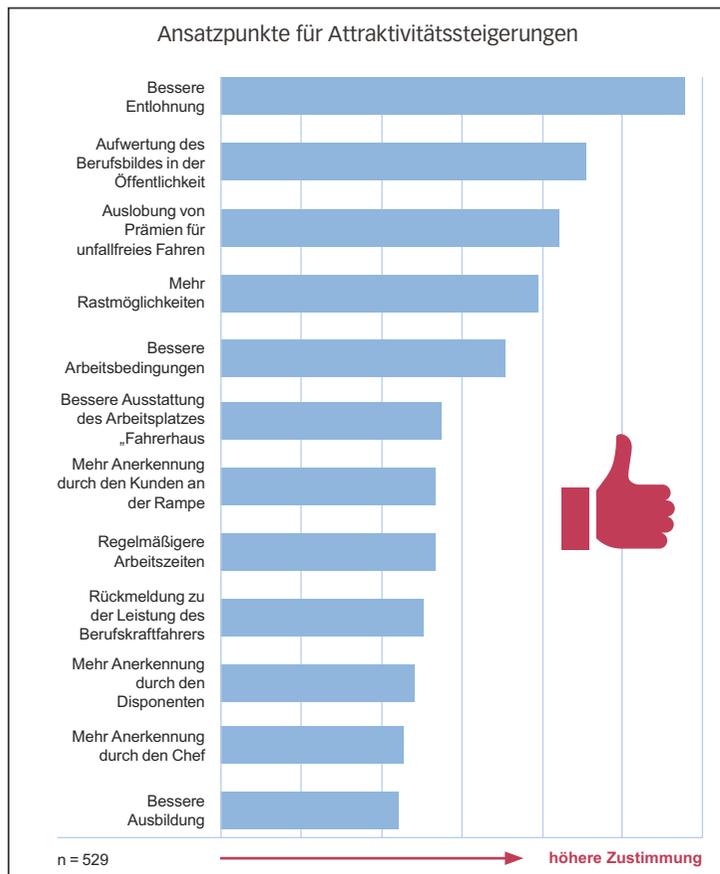


Foto | Volker Hammermeister

56 Prozent aller Befragten würden den Beruf wieder wählen.



AUTOMATISCH DIE MAUT EINBUCHEN.

GANZ BEQUEM MIT DER ON-BOARD UNIT.

Unsere On-Board Unit erfasst die Maut während der Fahrt.
Automatisch, präzise und komfortabel.

3

Fragen an:



Dr. Stefan Sommer, 49, ZF-Vorstandsvorsitzender.

Foto | ZF

ZF hat die ZF-Zukunftsstudie Fernfahrer initiiert. Was waren die Beweggründe hierfür?

ZF ist als einer der führenden Automobilzulieferer ein wichtiger Technologiepartner der Nutzfahrzeughersteller und ein wichtiger Teil der Branche. Unsere Branchenverantwortung nehmen wir auch an anderer Stelle wahr. Aus diesem Selbstverständnis heraus haben wir uns entschlossen, die ZF-Zukunftsstudie Fernfahrer in Auftrag zu geben. Denn aus unternehmerischen und wirtschaftlichen Gründen sind auch wir auf eine funktionierende Transport- und Logistikbranche angewiesen.

Welche Rolle übernimmt ZF hier in der Branche?

ZF will mit der Studie einen notwendigen Diskurs anstoßen. Wir wenden uns bewusst dem Kraftfahrer, also dem Menschen im Transport- und Logistikmarkt, zu. Die Zukunftsprobleme der Branche sind vielschichtig, haben aber vor allem auch eine soziologische und demografische Komponente. Bei über 40 % Kraftfahrern, die das 50. Lebensjahr bereits überschritten haben, ist Eile geboten. Nicht alle Fragestellungen lassen sich auf technologischer Ebene beantworten.

Was möchte ZF mit der Studie bewirken?

ZF möchte mit der Studie eine konstruktive Diskussion anregen, bei der alle Branchenbeteiligten gehört werden und sich aktiv einbringen. Bereits das Studiendesign berücksichtigt ja die Vielfalt der Beteiligten am Transport- und Logistikmarkt. Wir erhoffen uns, dass die Ergebnisse von vielen Seiten aufgegriffen werden und den Weg für mögliche Lösungsansätze aufzeigen.



treue. Erst in letzter Zeit wächst die Zahl der wechselwilligen Fahrer und erhöht selbst in gut geführten Betrieben die Fluktuationsquote. Das hängt damit zusammen, dass in einer Phase hoher Arbeitslosigkeit zunehmend Leute in den Beruf gedrängt wurden, die den hohen Anforderungen, die dieser Job abverlangt, nicht genügen können oder wollen.

Denn Kraftfahrer haben eine subjektiv lange Wochenarbeitszeit, im nationalen Fernverkehr liegt der angegebene Mittelwert bei 60 Stunden, im Regionalverkehr bis 150 Kilometer bei 52 Stunden, im Lokalverkehr bis 50 Kilometer bei 47 Stunden. Dabei ist die durchschnittliche wöchentliche Lenkzeit im Fernverkehr mit 43 Stunden fast doppelt so hoch wie im Nahverkehr mit durchschnittlich 23 Stunden. Im Fernverkehr werden die nach Lenk- und Ruhezeitverordnung mehrwöchentlich möglichen Lenkzeiten fast ausgeschöpft. Trotzdem hängt die Zufriedenheit der Fahrer mit ihrem Beruf nicht primär von der Arbeitsdauer oder der Lenkzeit ab: Entscheidende Belastungen sind im Fernverkehr die ungünstigen Arbeitszeiten und -bedingungen einschließlich der Unvereinbarkeit von Beruf und Familie. Im Nahverkehr steht der Termindruck noch stärker im Vordergrund. Insgesamt ist die Zufriedenheit im Einsatzbereich Fernverkehr deutlich geringer als im Nah- und Regionalverkehr. Unabhängig vom Einsatzbereich wirkt sich die schlechte Entlohnung negativ auf die

Attraktivität des Berufs aus. Dazu wird auch betont, dass die Anerkennung der Branche in anderen boomenden Wirtschaftsregionen wie den Niederlanden erheblich besser sei.

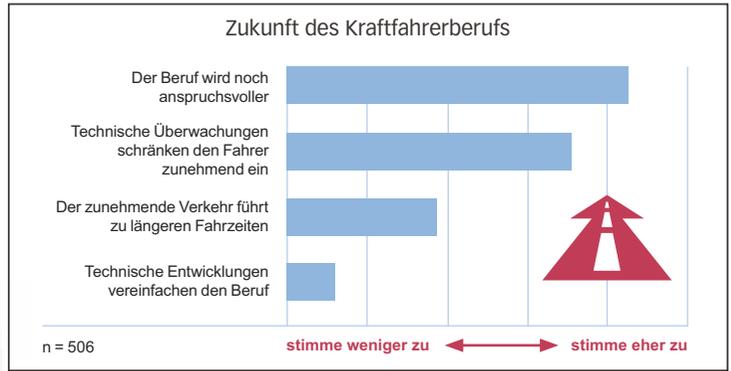
Dennoch glaubt ein Großteil der befragten Fahrer, dass der Beruf zukünftig noch anspruchsvoller wird. Dabei sehen allerdings viele die technische Überwachung eher als persönliche Einschränkung denn als Chance auf eine gesetzlich durchgesetzte Verbesserung der Bedingungen. Das Thema Ausbildung und ausgeweitete

Kostendruck bringt osteuropäische Fahrer auf die Autobahnen

Qualifikation wird grundsätzlich als zunehmend wichtig eingeschätzt. Allerdings zeichnet sich bereits ab, dass vor allem die gut

organisierten mittelständischen Transportunternehmen die Weiterbildungsmodule finanzieren und für die Fahrer planen. Da jedoch heute nur etwa 700 große Unternehmen mit mehr als 50 Fahrzeugen (1,4 Prozent der Unternehmen insgesamt) etwa 20 Prozent der Arbeitnehmer im Transportgewerbe beschäftigen, fürchten die Weiterbildungsinstitute bis zum Ablauf der ersten Fünfjahresfrist im Jahr 2014 einen erheblichen Schulungsstau.

Perspektivisch wird der Fahrermangel zu einer Verbesserung der Arbeitsbedingungen und zu einer Erhöhung der Löhne führen – da sind sich die Experten einig. Auch das derzeit noch schier unendlich erscheinende Fass neuer Fahrer aus Osteuropa (siehe Seite 44) wird seinen Boden erreichen. Gefragt sind



Unternehmer wie Josef Hof-finger locken mit individuellen Lkw und gutem Betriebsklima.



700 große Unternehmen mit mehr als 50 Fahrzeugen beschäftigen 20 Prozent der Fahrer.

vor allem berechenbare Arbeitszeitmodelle, wie sie etwa in Depot-zu-Depot-Verkehren möglich sind. Wie das gehen kann, zeigt das Beispiel der Ladungskooperation „Elvis“ (siehe Seite 40), wo zunehmend auch Frauen den Zugang zum Fahrerberuf finden. Angesichts der Gesamtbilanz ein Tropfen auf dem heißen Stein. So müssten eigentlich die Massenmedien schon in naher Zukunft mit dieser Schlagzeile titeln: „Ab wann bleibt das Kühlregal leer?“

Ausgesprochen plastisch veranschaulicht die Studie, dass nicht nur die Menschen hinter dem Lenkrad ein immer höheres Durchschnittsalter aufweisen, sondern die gesamte Bevölkerung. Mit dieser gesellschaftlichen Überalterung einher geht zudem ein steigen-

Erfahren die Azubis eine kompetente Ausbildung, bleiben sie dem Betrieb erhalten.



ANZEIGE

www.Die-Pkw-Versicherung-für-Trucker.de



**Service
Top-Schutz
Günstige Beiträge
für
Berufskraftfahrer**



“Der neue Pkw-Tarif der FV bietet mehr Leistung als je zuvor. Mein Tipp: Online rechnen und direkt vergleichen!”

Mit unserem Online-Rechner können Sie den Beitrag für Ihr Fahrzeug berechnen - oder rufen Sie uns an. Überzeugen Sie sich jetzt vom umfassenden Leistungsumfang unserer Pkw-Versicherung!

Jochen Hahn
Truck-Race-Europameister 2011

Telefon 0711 - 98 889 711

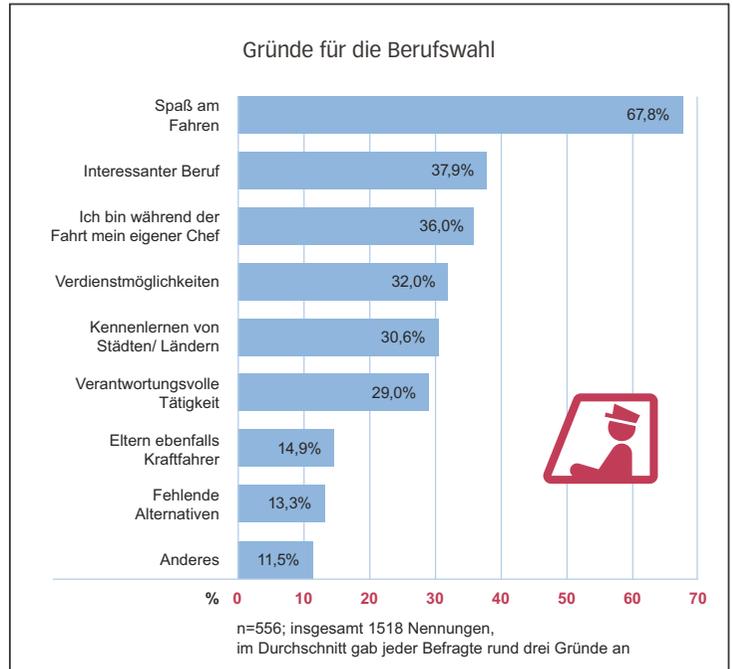


Die durchschnittliche wöchentliche Lenkzeit im Fernverkehr liegt bei etwa 43 Stunden.



Selbstständiges Be- und Entladen des Lkw ist laut Umfrage ein geringerer Stressfaktor.

der Bedarf beim Internethandel und damit weiter steigender Transportnachfrage. Gleichzeitig konkurrieren dabei aber die Anforderungen nach einem besonders günstigen und einem besonders ökologischen Transport miteinander. Zur dessen technischer Beantwortung folgt ab Seite 52 ein Statusbericht über aktuelle und künftige Antriebskonzepte mit Fahrerberichten und Vergleichen. Beim mörderischen Kostendruck in der Branche sind sich sowohl die befragten Fahrer als auch die Experten einig, dass vor allem im „Chaosfeld Rampe“ noch erhebliches Verbesserungspotenzial steckt.



So kommt die Studie zu dem Schluss, dass ein von allen Experten erwartetes Wachstum des europäischen Güterverkehrs nur bewältigt werden kann, wenn die Stärken aller Verkehrsträger im Modal Split (Bahn, Lkw, Schiff) genutzt und kombiniert werden. Dabei muss die Bevölkerung lernen und akzeptieren, dass auch zukünftig auf den Lkw nicht verzichtet werden kann. Lkw-Verkehre, so die Autoren, sind vielmehr eine unabdingbare Voraussetzung für das Funktionieren der Volkswirtschaft. Sie dienen letztlich der Befriedigung der gesellschaftlichen Konsumbedürfnisse. Insbesondere auf kurzen und mittleren Distanzen wird es auch zukünftig keine Alternative zum Lkw geben. Dazu gehören aber Menschen hinter dem Lenkrad,

die auf Anerkennung in der Gesellschaft und gerechte Löhne vertrauen können. Doch ist das machbar?

Professor Dr. Tobias Bernecker, Mitglied des wissenschaftlichen Konsortiums der ZF-Studie, sieht die Entwicklung mittelfristig so: „Ich glaube nicht, dass wir wieder zum Pferdewagen zurückkehren müssen. Ich glaube aber, dass die Dimensionen des Fahrer-mangelproblems noch nicht in der Gesellschaft angekommen sind. Der Fahrer-mangel kommt

ANZEIGE



viel schneller, als wir reagieren können. Der Transportbedarf wird trotzdem weiter steigen und dann von ausländischen Fahrern und Firmen erledigt werden müssen. Der Berufsstand des Kraftfahrers in Deutschland wird allerdings nicht aussterben. Doch falls nichts passiert, wird sich aber für deutsche Fahrer ein Trend zu mehr Regionalisierung ergeben, sprich zum Inlands- und Nahverkehr, während sich im Fernverkehr die Gewichte weiter verschieben: Dort werden künftig noch mehr ausländische Fahrer unterwegs sein.“

Unvereinbarkeit von Familie und Beruf sowie schlechtes Image belasten Fahrer besonders.