Planbare Arbeitszeiten sind

längst das mitentscheidende



Jörg Biemer, 48, ist seit 2003 Lehrer an der Werner-von-Siemens-Schule in Wetzlar.

? Wie hat sich für Sie das Ausbildungsjahr 2014/2015 entwickelt?

Biemer: Wir hatten eine geringe Steigerung der Schülerzahl. Allerdings wird es für die Transportunternehmen jedes Jahr schwieriger, geeignete Auszubildende zu finden, da es andere attraktive Ausbildungsberufe gibt. Das betrifft vor allem die Ballungszentren. Nur auf dem Land ist die Auswahl an Ausbildungsberufen nicht so groß und somit wird ein Ausbildungsplatz bei einer Spedition in der Nähe bevorzugt.

? Woran liegt es, dass immer noch sehr viele Auszubildende im Transportgewerbe die Lehre abbrechen?

Es gibt sehr viele Faktoren, die zu einem vorzeitigen Abbruch der Ausbildung führen können. Die falsche Vorstellung vom Beruf ist einer der häufigsten. Auch die gewachsenen Ansprüche in den Prüfungen der IHKs führen zum Abbruch. Und gute Auszubildende geben dann mit der bestandenen Prüfung den Beruf leider oftmals

? Bei Gesprächen des FERNFAHRER wird immer deutlich, dass die meisten jungen BKF-Auszubildenden ein geregeltes Arbeitsleben haben möchten. Sehen Sie das auch so?

Der Traum von der Freiheit im Lkw und den tagelangen Touren scheint nicht mehr so zu existieren. Viele junge Lkw-Fahrer wollen ein geregeltes Leben mit Freunden und mehr Freizeit. Der Beruf des Lkw-Fahrers ändert sich ständig. Junge Menschen müssen sich an die Gegebenheiten anpassen, die Unternehmen müssen aber bald über andere Zeitmodelle nachdenken.

Fragen an: AUF UND AB

Die Zahl der dreijährigen Ausbildungsverträge sinkt auf hohem Niveau weiter. Erfreulich ist die gestiegene Zahl der abgeschlossenen Prüfungen.

Text I Jan Bergrath

eit Daniel Erdel im letzten Jahr zur Spedition Haaf zurückgekehrt ist, macht ihm der Fahrerjob wieder so richtig Spaß, Schon 2007 hatte der junge Mann seine dreijährige Ausbildung zum Berufskraftfahrer bei dem Familienunternehmen in Römerberg (siehe Porträt Seite 52) begonnen, doch nach einem Jahr zog es ihn einfach in die Ferne. Er wechselte zu einem kleinen Tankcontainerunternehmen in der Region und war fortan international unterwegs. "Ich fuhr praktisch in alle Herren Länder", erzählt er. "Als ich die Ausbildung schließlich 2010 erfolgreich beendete, bin ich dort nur noch drei Monate geblieben. Denn ich war praktisch auch Tag und Nacht unterwegs. Und obwohl ich sehr gerne lange Touren fahre, war mir diese Belastung und der ständige Ärger mit den Lenk- und Ruhezeiten dann doch zu viel."

Daniel sattelte um und begann eine zweite Ausbildung zum Fahrlehrer, die er im April 2014 abgeschlossen hat. Eigentlich wäre er der Transportbranche als Lkw-Fahrer für immer verloren gegangen. Denn, wie es der Berufsschullehrer Jörg Biemer aus Wetzlar formuliert, geben auch gute Auszubildende den Beruf mit der bestandenen Prüfung wieder auf. Einer der häufig genannten Faktoren ist neben dem Stress, dem Fahrer heute vor allem im Fernverkehr immer stärker ausge-

setzt sind, der ewige Kampf mit der Disposition um die korrekte Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten. Daniel rief schließlich seinen alten Fuhrparkleiter Bernd Kerpes an - und bekam eine Stelle samt festem Auto. ..Jetzt stimmt einfach alles".

Die Branche sucht dringend Fahrer und findet immer seltener motivierte junge Leute.

lobt Daniel, "der Lohn, die Arbeitszeiten und vor allem das Betriebsklima. Ich bin regelmäßig zu Hause. Kürzlich bin ich in Österreich in eine große Kontrolle geraten. Die Polizei hat absolut nichts gefunden, was sie hätte beanstanden können."

Anfang März, mit Erscheinen dieser Ausgabe, veröffentlicht der Deutsche Industrieund Handelskammertag (DIHK) wieder die aktuellen Zahlen zur dreijährigen Ausbildung zum Berufskraftfahrer. Seit 2011/2012, als zum ersten Mal die Dreitausendergrenze überschritten und 3.248 Verträge neu geschlossen wurden, geht der Trend Jahr für Jahr weiter leicht nach unten – auf 3.142 im



Wolfgang Witzke, Ausbildungsleiter bei Remondis, hat keine Nachwuchssorgen.



Ausbildungsjahr 2014/2015. Seit dem Start der dreijährigen Berufskraftfahrerausbildung im Jahr 2003 haben somit insgesamt 7.172 iunge Menschen eine BKF-Ausbildung begonnen, darunter 260 Frauen. Erstmalig haben im vergangenen Sommer von 2.520 Prüfungsteilnehmern 2.044 bestanden – so viele wie noch nie. Das bedeutet aber auch: Seit 2011 haben rund 1.200 Azubis die Lehre nicht beendet. "Ganz genau lassen sich die Gründe statistisch leider nicht erfassen", sagt Anja Schwarz vom DIHK. "Einige haben em vielleicht verkürzt, andere sind möglicherweise auch in die beschleunigte Grundqualifikation gewechselt."

Eine Blitzumfrage bei Transportunternehmen bringt auch keine eindeutige Erklärung. "Das vergangene Jahr können wir komplett in der Pfeife rauchen", sagt etwa Hans Dieter Otto von der gleichnamigen Spedition aus Nordhausen ganz offen. "In der Regel stellen wir pro Jahr immer drei junge Leute ein. Jetzt ist noch einer da. Von den beiden anderen ist einer kurz nach Beginn der Lehre einfach nicht wiedergekommen, der andere hat sich alle zwei Tag krankschreiben lassen. Mein Eindruck ist, dass heute keiner der Jugendlichen wirklich mehr belastbar ist." Zudem beklagt Otto ein grundsätzliches Problem der Transportbranche: Die ganz jungen Leute, die direkt von der Schule kommen und gerne Lkw fahren möchten, verlieren schnell die Lust, wenn sie mit anderen Tätigkeiten Zeit verbringen müssen, bis sie endlich den Führerschein machen dürfen. "Wir haben, wie viele Speditionen, keine eigene Werkstatt und kein Lager mehr. Ich plädiere deshalb für eine Erlaubnis zum begleiteten Fahren schon mit 17 Jahren", so Otto. Andere Unternehmen schicken ihre jungen Fahrer zum Servicepartner in die Werkstatt. Bei Kömpf Recycling aus Calw (siehe U 25 auf Seite 16) etwa ist das Scania. Kaum Probleme, motivierten Nachwuchs

zu bekommen, hat dagegen Pabst Transport aus Gochsheim. 20 Azubis hat Hans Pabst 2014 einge-

Kriterium der Berufswahl stellt, fünf mehr als geplant. "Von den 19 Azubis, die am 1. September 2014 begannen, sind noch 17 Feuer und Flamme für diesen Beruf", schreibt Pabst. Acht haben mittlerweile ihren Führerschein und werden von Schulungsfahrern aktiv in den Beruf eingelernt. "Wir sind führend in der Region und werben bewusst auch überregional. 2014 haben wir ein Wohnheim eingerichtet, in dem derzeit sieben Azubis leben."

53 junge Männer und Frauen aus sechs Standorten der Region Rheinland durchlaufen gerade bei Remondis in Erftstadt in allen drei Jahrgangsstufen die BKF-Lehre. Das Entsorgungsunternehmen hat sogar einen eigenen Fahrschul-Lkw, einen Simulator und moderne Schulungsräume. Allerdings beklagt Schulungsleiter Wolfgang Witzke einen zunehmenden Mangel an schulischem Grundwissen. "Ein entscheidender Faktor, warum wir so viele Bewerber haben, sind allerdings unsere im Vergleich zur Spedition wirklich planbaren Arbeitszeiten."

> Auch Spediteur René Große-Vehne aus Schwieberdingen hat schon längst erkannt. dass die Branche andere, flexiblere

Beschäftigunsmodelle finden muss, um junge Leute dauerhaft zu binden. "Und die richtig guten Leute wollen sich anschließend weiterbilden, das müssen die Betriebe den Bewerbern dann aber auch anbieten."

So wie Daniel Erdel: In Kürze soll er Fuhrparkleiter Bend Kerpes zunächst bei der internen Schulung der Module unterstützen. In ein oder zwei Jahren will er dann noch den Kraftverkehrsmeister machen.



Daniel Erdel aus Ludwigshafen hat bei Haaf seinen Traumjob gefunden. Dort soll er nun den Fuhrparkleiter unterstützen.

FERNFAHRER 4 | 2015