

Mangelberuf auf der IAA

Transport im Teufelskreis: Wohin geht die Reise mit den Fahrern?

„Future of the Driver“ lautete das Thema des TRATON Talk am ersten Driver’s Day des Unternehmens während der IAA. Fazit: Der Gegenwind, gegen den der Fahrerberuf sich zu behaupten hat, ist groß und hat vielfältige Ursachen.

Hannover, 23.09.2018. Der Mangel an Berufskraftfahrern in der Transportbranche wird immer mehr zum Problem. Darunter leidet die arbeitsteilige Wirtschaft in Deutschland und Europa auf breiter Basis. Das Fehlen von Fahrern behindert in zunehmendem Maße den reibungslosen Transport und die pünktliche Lieferung von Rohstoffen und Gütern. Der Fortschritt in der Fahrzeugtechnologie bei Assistenzsystemen sowie in der Vernetzung der Transportkette verlangt darüber hinaus eine qualifiziertere Ausbildung der Fahrer. Die TRATON GROUP, ehemals Volkswagen Truck & Bus, hat diese Thematik in einem Forum „Zukunft des Fahrers“ am Wochenende auf der IAA aufgenommen.

Holger Mandel, Vorsitzender der Geschäftsführung MAN Truck & Bus Deutschland, bringt die harte Realität auf den Punkt: „30.000 Fahrer gehen in Deutschland derzeit jährlich in Rente“, sagt er, „und es kommen nur 16.000 pro Jahr nach.“ Sein Szenario für das kommende Weihnachtsfest lautet: „Es könnte knapp werden mit der pünktlichen Lieferung der Päckchen und Pakete.“

45.000 Fahrer fehlen schon heute in Deutschland. Bald könnten es 100.000, perspektivisch sogar 200.000 sein, so Mandels Prognose: „Das ist eine riesengroße Herausforderung für alle Beteiligten.“ Denn Transport sei das Rückgrat der Wirtschaft und die Grundlage unserer Lebensqualität. Als Beispiel führt er an: „Als in Brasilien die Fahrer streikten, waren die Läden nach wenigen Tagen leer.“

Politik, Lkw-Industrie, Logistik, Fahrer, Verbände und Praktiker: So vielschichtig wie die Besetzung der von Branchenexperte Werner Bicker moderierten Podiumsdiskussion des TRATON Talk auf der IAA Nutzfahrzeuge ist das Problem des sich verschärfenden Fahrermangels. Berufskraftfahrer Axel Flaake nimmt kein Blatt vor den Mund: „Wir brauchen uns über die Situation nicht zu wundern: Es ist katastrophal, wie respektlos die Fahrer behandelt werden.“ Und weiter: „Die Situation auf den Straßen, Parkplätzen und in den Sanitäreinrichtungen ist beinahe menschenunwürdig.“ Dem gelte es entschieden entgegenzutreten.

Die Politik, vertreten durch Udo Schiefner, MdB und stellvertretender Sprecher Verkehrspolitik der SPD-Bundestagsfraktion, regt Regulationen und eine Imagekampagne an, die das Ansehen der Fahrer fördern soll. Da das schlechte Image oft genug auch auf Unternehmen zurückgehe, die zu Dumpingpreisen unterwegs seien, sagt Schiefner, gehöre auch die Schieflage bei den Wettbewerbsbedingungen in Europa ins Visier genommen. „Nicht nur reden, sondern auch handeln“, beschließt er sein Statement.

Die Logistik, vertreten durch Thomas Zernechel, Leiter der Volkswagen-Konzernlogistik, vertraut dagegen auf den Markt. Es gebe gute Gründe, nicht den billigsten Fuhrunternehmer zu wählen. Zudem würden die Transportpreise bereits leicht ansteigen. Freilich genüge ein Blick auf die A2 bei Hannover, um die eklatanten Missstände auf den Straßen zu sehen.

Logistik-Dienstleister Hubertus Kobernuß pflichtet bei, dass es an den Fahrerlöhnen allein nicht liegen könne: „3000 Euro und mehr“ könne ein Fahrer heute schon wieder verdienen. Sicherlich müsse der Fahrer dafür einige Qualifikationen mitbringen. Gerade dann, wenn es zum Beispiel um anspruchsvollere Bereiche wie den Tank- oder Silotransport gehe.

Doch sei es gerade in diesen Segmenten, so Kobernuß' Fazit, fast noch schwieriger, die Stellen zu besetzen. „Ich verstehe nicht, warum ein Fahrer lieber Paletten im Standardtransport zieht, anstatt das schöne Leben eines Silofahrers zu genießen. Und das auch noch schlechter entlohnt.“

Doch spricht auch er an, dass die Anforderungen an den Fahrer von heute gewaltig seien: „Chemiker, Jurist, Ingenieur und noch ein paar Qualifikationen mehr sollten es sein, die der Fahrer von heute idealerweise mitbringen sollte“, beschreibt er pointiert die immer höheren Erwartungen an den Lkw-Fahrer.

Liegt da die Ausbildung etwa im Argen? „Nein“, sagt Jörg Mannsperger von der Dekra Akademie und rät dringend dazu, die „Einstiegshürde bloß nicht zu hoch anzusetzen“, um den Mangel nicht noch zu vergrößern. Andererseits sei auch klar, dass keine Zukunft habe, wer Berührungängste mit der Digitalisierung nicht überwinden könne. Generell gelte für die Fahrerausbildung, dass eine praxisnahe Schulung immer mehr an Bedeutung gewinne.

Konsens herrschte schließlich bei den Hauptursachen: Zum einen ein schlechtes Image, gegen das alle Beteiligten in der Logistik-Kette gemeinsam angehen sollten. Zum anderen katastrophale Bedingungen auf Straßen, Parkplätzen und Sanitäranlagen, dazu steigende Anforderungen an die Qualifikation und eine nicht immer attraktive Vergütung.

Tenor der Diskussion, die auch um Statements des Trucker-Bloggers Maik Erdmann, des IRU-Generalbevollmächtigten Matthias Maedge sowie einem Beitrag von Claudia Ball (Dekra Akademie) und Analysen des freien Journalisten Jan Bergrath bereichert wurde: Am Lkw als Arbeitsgerät des Fahrers liegt es nicht, dass der Job wenig Attraktivität bietet und Nachwuchsfahrer schwer zu finden sind. Auch an den Zukunftsperspektiven für den Fahrerberuf gibt es keine Zweifel: Die Digitalisierung wird den Job anspruchsvoller machen, aber den Fahrer nicht ersetzen.

Einfache Lösungen für den Fahrermangel wird es aber nicht geben. Die Thematik verlangt einen breiten Schulterschluss über die Logistikwirtschaft hinaus. „Dazu brauchen wir einen ‚Runden Tisch‘ und diesen brauchen wir jetzt, damit der Straßengüterverkehr seine Rolle als leistungsfähigster Transportweg auch in Zukunft behält“, so MAN Deutschland-Chef Mandel.

Kontakt:



Julia Kroeber-Riel

Head of Group Communications & Governmental Relations

TRATON AG
Dachauer Str. 641
80995 München

T +49 152 58870900
julia.kroeber-riel@traton.com



Dr. Alexander Baer

Trade Media Relations

TRATON AG
Dachauer Str. 641
80995 München

Tel.: +49 152 58867423
alexander.baer@traton.com
www.traton.com

TRATON

G R O U P

Die TRATON AG, ehemals Volkswagen Truck & Bus AG, ist eine 100%ige Tochtergesellschaft der Volkswagen AG und gehört mit ihren Marken MAN, Scania, Volkswagen Caminhões e Ônibus und RIO zu den weltweit führenden Nutzfahrzeugherstellern. Im Jahr 2017 setzten die Marken der TRATON GROUP insgesamt rund 205.000 Fahrzeuge ab. Das Angebot umfasst leichte Nutzfahrzeuge, Lkw und Busse, die an 31 Standorten in 17 Ländern produziert werden. Zum 31. Dezember 2017 beschäftigte das Unternehmen in seinen Nutzfahrzeugmarken weltweit rund 81.000 Mitarbeiter. Die Gruppe hat den Anspruch, den Transport neu zu erfinden – mit ihren Produkten, ihren Dienstleistungen und als Partner ihrer Kunden.

