

Saarländischer Güterverkehr nimmt wieder Fahrt auf

Von Carsten Peter
und Michael Arnold

Das Transportgewerbe gehört zu den wichtigsten Partnern der national und international vernetzten saarländischen Industrie. Die saarländischen Spediteure im Güterkraftverkehr übernehmen für ihre Kunden umfangreiche Dienstleistungen, die über den Transport von Gütern weit hinausgehen. Als Logistikpartner bieten sie eine breite Angebotspalette von der Lagerung, Kommissionierung und Verteilung von Gütern an. Einige Speditionen übernehmen sogar einfache Montagearbeiten und entsorgen das Verpackungsmaterial. Nach einem massiven Einbruch in der Krise konnte sich der saarländische Güterverkehr in den letzten 12 Monaten wieder weitgehend erholen. Einer aktuellen Umfrage der IHK zufolge sieht ein Großteil des Gewerbes seine Zukunft weiterhin positiv.

In den vergangenen 10 Jahren hat das saarländische Güterkraftverkehrsgewerbe deutlich an Gewicht gewonnen. Insbesondere aufgrund des überdurchschnittlichen Wachstums der Saarindustrie ist das Transportaufkommen auf zuletzt über 70 Millionen Tonnen (2008) angestiegen. Damit fällt der Anteil des Straßengüterverkehrs am gesamten saarländischen Transportaufkommen doppelt so groß aus wie das Aufkommen auf der Schiene und der Wasserstraße zusammen.

In der Krise sank parallel zum Produktionsrückgang in der Industrie auch die auf der Straße transportierte Gütermenge kräftig. Allein von 2008 auf 2009 ging das Transportaufkommen im Saarland um fast 22 Prozent zurück. Der Rückgang von 2009 auf 2010 fiel mit minus 14 Prozent





Foto: Fotolia

etwas schwächer aus. Inzwischen dürfte die transportierte Menge aber wieder das Vorkrisenniveau erreicht haben.

Brenn- und Rohstoffe sowie Industriegüter dominieren das Transportaufkommen

Im Saarland, dessen Wirtschaftsstruktur durch die metall- und Automobilindustrie geprägt ist, machen im Straßengüterverkehr die mit der Industrie verbundenen Güter fast zwei Drittel des gesamten Transportvolumens aus (vgl. Abb. 2). Dazu zählen Brenn- und Rohstoffe wie Kohle, Rohöl, Erdgas, Erz und Steine. Außerdem gehören Koks, Mineralöl, chemische und mineralische Erzeugnisse (z. B. Glas, Zement) wie auch

Metalle und Metallerzeugnisse, Fahrzeuge, Fahrzeugteile und Maschinen sowie Metallschrott. Die Struktur des Güterverkehrs hängt auch vom Konjunkturverlauf ab. So variiert das Transportaufkommen nahezu im Gleichschritt stark mit der Industrieproduktion. Dies gilt insbesondere für Fertig- und Halbfertigwaren aber auch für Brenn- und Rohstoffe. So nahm von 2008 auf 2010 das Transportvolumen von Metall und Metallerzeugnissen um fast ein Drittel und das von Brenn- und Rohstoffen um etwa ein Viertel ab. Zwischenzeitlich dürfte ihr Aufkommen wieder das Vorkrisenniveau erreicht haben. Der Anteil von Verbrauchsgütern wie Nahrungs- und Genussmitteln am gesamten Transportaufkommen in Höhe von 10 bis 15 Prozent hat sich im langjährigen Durchschnitt kaum verändert.

Anhaltende Konsolidierung im saarländischen Transportgewerbe

Bereits seit über zehn Jahren ist die Anzahl der Transportunternehmen im Saarland trotz steigenden Transportaufkommens rückläufig. Diesen Konsolidierungsprozess hat die Krise noch einmal beschleunigt. Von 1999 bis 2009 ist die Zahl der Unternehmen im Saarland um fast ein Drittel auf 561 zurückgegangen (deutschlandweit minus 11 Prozent). Relativ konstant geblieben ist hingegen die Anzahl der Beschäftigten. Im Durchschnitt der vergangenen 10 Jahre beschäftigt das saarländische Transportgewerbe etwa 6.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, deutschlandweit sind fast 600.000 im Bereich Güterkraftverkehr tätig.

Gewerbe sieht Erholung und kauft wieder Fahrzeuge

Die konjunkturelle Aufwärtsbewegung hat Ende 2010 und im ersten Halbjahr 2011 deutschlandweit, aber auch im Saarland, zu einer deutlichen Belebung der Transportnachfrage geführt.

Treiber dieser Entwicklung sind die Erholung der Industrie und ein weiter wachsender Austausch mit dem



„Nach den für unsere Branche sehr schwierigen Krisenjahren ist die Transportnachfrage in 2011 spürbar angestiegen. Darüber sind wir sehr froh und blicken nun wieder optimistischer in die Zukunft. Viele Spediteure haben auf Grund dieser Perspektive wieder investiert und ihre Kapazitäten erweitert. Die Investitionen flossen in leistungsfähigere IT- und Telematiksysteme und besonders stark in neue Fahrzeuge mit besonders abgasarmen

Motoren, teilweise bereits der Euro VI-Norm entsprechend, was wiederum zu einer erheblichen Verbesserung der Klimabilanz beiträgt. Diese Euro V- und Euro VI-Fahrzeuge verbrauchen mit ihren emissionsarmen Motoren zwar etwas weniger Kraftstoff, dennoch wirken sich die gestiegenen Dieselmotorkraftstoffpreise enorm auf die Wirtschaft aus. Die modern gestalteten und verkehrstechnisch intelligent ausgerüsteten LKW gewährleisten für das Fahrpersonal einen sicherlich angenehmeren Arbeitsplatz, was auch angesichts des demographischen Wandels jetzt und zukünftig eine bedeutendere Rolle spielen wird.“

Werner Konz,
geschäftsführender Gesellschafter des Saarbrücker Logistikunternehmens Josef Konz GmbH & Co. KG und Mitglied der IHK-Vollversammlung

Ausland. Im ersten Halbjahr 2011 hat die Industrieproduktion im Saarland um über 12 Prozent gegenüber den ersten sechs Monaten des Vorjahres

zugewonnen. Dementsprechend dürfte auch das Transportvolumen wieder deutlich angestiegen sein. Mit Blick auf die wachsende Trans-

portnachfrage haben saarländische Transportunternehmen auch wieder mehr LKW gekauft. Nachdem der Bestand von über 32.000 Fahrzeugen im Jahre 2006 bis 2009 auf unter 29.000 sank, ist er 2010 wieder auf über 30.000 angestiegen. Dieser Aufwärtstrend setzte sich in 2011 fort: In den Monaten Januar bis Juni 2011 wurden im Saarland bereits 1.594 LKW neu zugelassen. Der größte Teil dieser Nutzfahrzeuge lässt sich dem gewerblichen Güterverkehr zuordnen. Spätestens bis Jahresende dürfte der Fahrzeugbestand wieder den bisherigen Höchststand aus dem Jahr 2006 erreicht haben.

Von den über 30.000 im Saarland zugelassenen LKW werden etwa 5.000 bis 6.000 von saarländischen Speditionen für den gewerblichen Güterkraftverkehr genutzt. Angesichts der in den letzten Jahren tendenziell abnehmenden Zahl an Transportunternehmen, sind mehr Fahrzeuge pro Unternehmen im Einsatz.

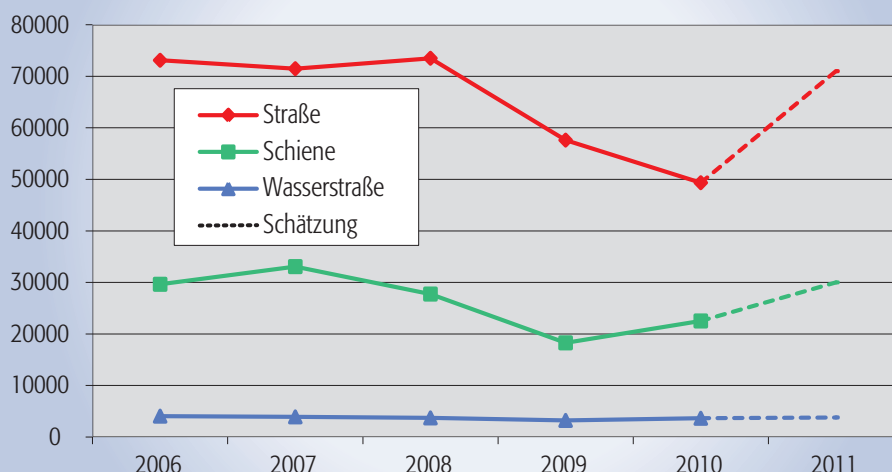
In der Verteilung der LKW je Unternehmen zeigt sich die mittelständisch geprägte Struktur der Branche in 2010: Mehr als die Hälfte der Unternehmen verfügen über ein bis drei Fahrzeuge. Rund 40 Prozent haben 4 bis 10 Fahrzeuge. Mehr als 10. Fahrzeuge hat nur jedes zehnte Unternehmen. Im Vergleich zu einer Analyse der IHK Saarland aus dem Jahre 2005 ist der Anteil der Unternehmen mit 4 bis 10 Fahrzeugen zulasten der beiden anderen Gruppen größer geworden.

Trotz steigender Nachfrage anhaltender Kostendruck

Die Transportunternehmen sind seit Jahren einem steigenden Kostendruck ausgesetzt. Neben höheren Versicherungsprämien und zusätzlichen Abgaben wie der LKW-Maut schlagen vor allem die gestiegenen Preise für Dieselmotorkraftstoff zu Buche. Einer IHK-Blitzumfrage bei 100 Transportunternehmen im Saarland (Rücklaufquote 43 Prozent) zufolge, sehen die Befragten in den hohen Kraftstoffpreisen ihre derzeit größte Herausforderung, zumal viele Unter-

Transportmengen steigen wieder an

Millionen Tonnen



Quellen: Statistische Jahrbücher Deutschland, Jahresberichte des Kraftfahrtbundesamtes

nehmen die gestiegenen Kosten nicht in vollem Umfang an ihre Kunden weitergeben können.

Fahrermangel zeichnet sich ab

Auf das Gewerbe wird in den nächsten Jahren ein gravierender Fahrermangel zukommen. Neben dem steigenden Kostendruck wird das Problem, ausreichend qualifizierte Fahrer zu finden, ein Engpassfaktor für die Transportunternehmen werden. Im Jahre 2010 gab es in Deutschland rund 800.000 sozialversicherungspflichtig beschäftigte Fahrer.

Der Bundesverband Güterkraftverkehr und Logistik (BGL) sieht bei nur verhaltener Konjunktorentwicklung einen jährlichen Bedarf von 30.000 neuen Fahrern. Die Gründe des Fahrermangels liegen auch in der weiterhin dünnen Ausbildungsbereitschaft der Unternehmen. Trotz eines Anstiegs von knapp 15 Prozent der Ausbildungsverhältnisse liegt die Zahl der neu abgeschlossenen Berufsausbildungsverträge im Jahr 2010 bundesweit bei nur 2.416. Etwa 35 Prozent der Lkw-Fahrer sind hingegen bereits über 50 Jahre alt. Quereinsteiger (z. B. aus der Bundeswehr), die den Beruf nur anhand des Führerscheins ausgeübt haben, fallen zusehends weg.

Aufgrund der Weiterbildungspflicht nach dem Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz (BKrFQG) werden zudem viele Aushilfsfahrer die Kosten und Mühen nicht mehr tragen wollen und sich nach einem anderen Berufsfeld umsehen. Der demografiebedingte Rückgang junger Leute tut sein Übriges.

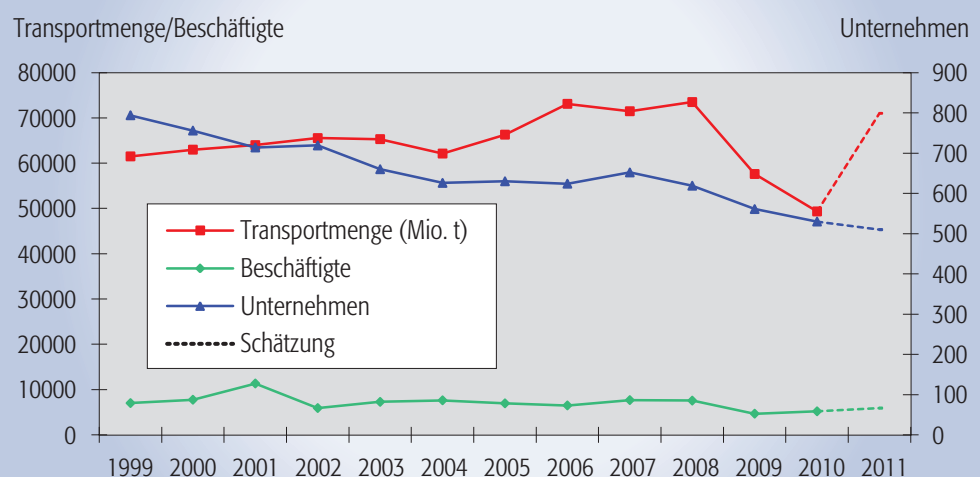
Die Unternehmen müssen was tun!

Die Unternehmen müssen daher bereits heute die Weichen stellen, um in Zukunft über genügend Fahrer, die auch entsprechend qualifiziert sind, verfügen zu können. Neben dem Weg der Ausbildung von jungen Fahrern können die Betriebe vorhandene Fahrer auch durch attraktive Arbeitsbedingungen, wie



Foto: Fotolia

Anhaltende Konsolidierung im saarländischen Transportgewerbe



Quellen: Statistische Jahrbücher Deutschland, Jahresberichte des Kraftfahrtbundesamtes

z.B. faire Entlohnung oder die Übernahme der Kosten für die Weiterbildung, dauerhaft an das Unternehmen binden. Auch ein neuer Fuhrpark und Prämiensysteme, etwa für ein gepflegtes Fahrzeug oder Kraftstoff sparende Fahrweise, machen einen Arbeitgeber attraktiv.

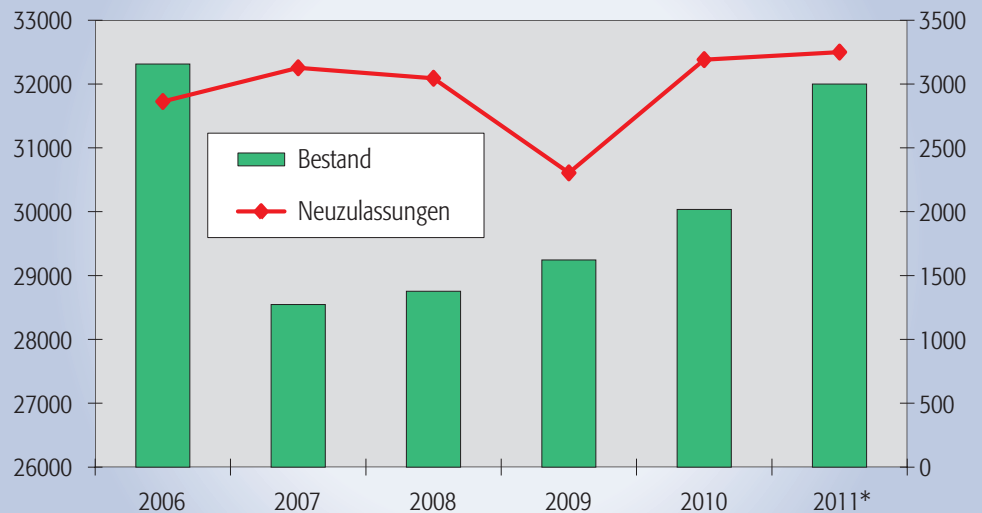
Die Blitzumfrage zeigt, dass im Saarland knapp zwei Drittel der Unternehmen ihren Fahrern die Weiterbildung bezahlt. Auch die klassischen Akquirierungsmethoden Stellenanzeige (56 Prozent) sowie der Kontakt zur Arbeitsagentur (40 Prozent) werden intensiv genutzt. Hingegen bildet nur jeder vierte befragte Betrieb selbst aus. Unter den befragten Unternehmen mit einem Fuhrpark bis 10 Fahrzeugen findet sich gar kein Ausbildungsbetrieb.

Gewerbe blickt optimistisch in die Zukunft

Trotz der dargestellten Herausforderungen schätzt ein Großteil der saarländischen Güterkraftverkehrsunternehmen die zukünftige Entwicklung des Gewerbes positiv ein. Laut IHK-

Blitzumfrage erwarten fast vier Fünftel der Befragten in den nächsten Monaten eine gleich bleibende oder bessere Entwicklung der Transportnachfrage.

Plus bei LKW-Neuzulassungen nach der Krise



* Schätzung
Quelle: Jahresberichte des Kraftfahrtbundesamtes

Die Autoren



**Dipl.-Geograph
Carsten Peter**

ist Teamleiter im Geschäftsbereich Verkehr und Telekommunikation.

☎ (06 81) 95 20 - 800
✉ carsten.peter@saarland.ihk.de



**Dipl.-Betriebswirt
Michael Arnold**

☎ (06 81) 95 20 - 810
✉ michael.arnold@saarland.ihk.de

SB ☎ (06 81) 93 62 60
NK ☎ (06 821) 4 21 12
HOM ☎ (06 841) 6 02 60
e-mail: rothhaarmueller@aol.com
www.rothhaar-mueller.de

Rothhaar + Müller

comtrans
Comfort Möbeltransportbetriebe
tuv-cert
Qualitäts-Umzüge weltweit!

Umzüge und Lagerung
Küchenein- und -umbau
durch eigene Möbelschreiner
Spezialverpackungen, Computer- und
Schwerguttransporte, Objekt-Umzüge

Europa ohne Grenzen

Inter Log

Otto-Hahn-Str. 3 • 66793 Saarwellingen
Tel.: 0 68 38 - 86 29-0 • Fax: 0 68 38 - 86 29-29
Email: info@interlog-saar.de • Internet: www.interlog-saar.de

- > Internationale Spedition
- > Schwertransporte
- > Luftfracht
- > Seeschifffahrt
- > Binnenschifffahrt
- > Lagerung / Umschlag
- > Euroexpress

Ihr kompetenter Partner in allen Transportfragen.

Stahl Log

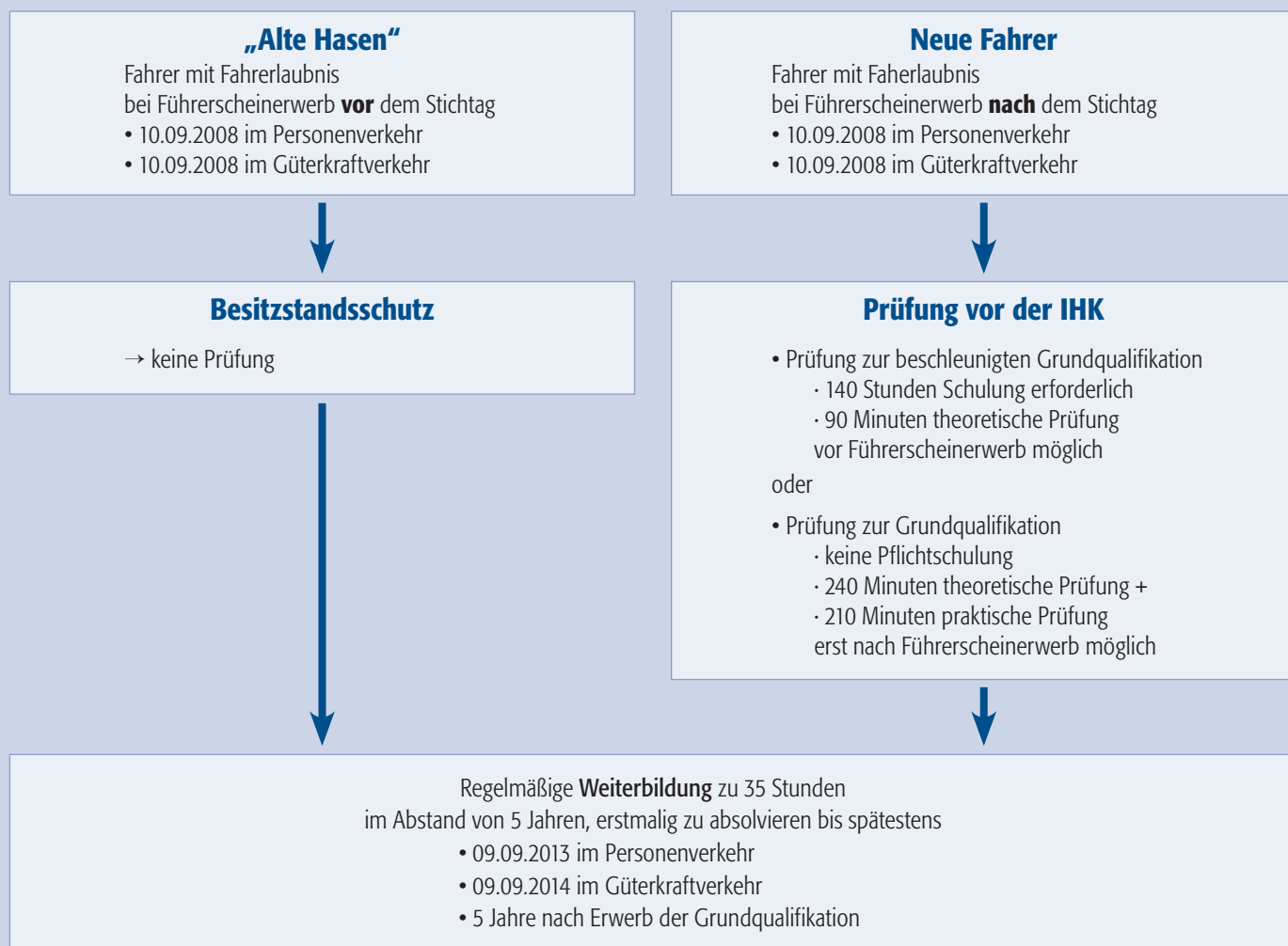
Otto-Hahn-Str. 3 • 66793 Saarwellingen
Tel.: 0 68 38 - 9 85-0 • Fax: 0 68 38 - 9 85-1 76
Email: info@Stahl-Log.de • Internet: www.Stahl-Log.de

- > Internationale Spedition
- > Schwertransporte
- > Seeschifffahrt
- > Binnenschifffahrt
- > Lagerung
- > 5000 m² gedeckte Lagerfläche
- > 2000 m² Freilagerfläche
- > Krananlage 10 t + 3,2 t
- > Stapler 5 t, 4 t, 3 t

Ein anderes Wort für Leistung

EU-Berufskraftfahrer-Qualifikation

Seit zwei Jahren gelten die Bestimmungen des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes (BKrFQG) für die Fahrer im Güterkraftverkehr. Führerscheinneulinge müssen neben dem Führerscheinerwerb eine Prüfung zur Grundqualifikation bei der IHK ablegen, wenn sie keine Ausbildung zum Berufskraftfahrer durchlaufen. Zudem müssen sich die Fahrer regelmäßig weiterbilden (siehe Schaubild).



Zielsetzung der Europäischen Richtlinie ist, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, eine Umwelt schonende Fahrweise zu vermitteln, sowie durch kontinuierliche Weiterbildung den arbeitsplatzbezogenen Anforderungen dauerhaft Rechnung zu tragen.

Drei Viertel aller Prüfungsteilnehmer erfolgreich

Die IHK Saarland hat im Güterkraftverkehr bisher 403 Prüfungen zur beschleunigten Grundqualifikation abgenommen. Die Bestehensquote liegt bei knapp 73 Prozent. Durch die für Berufseinsteiger gestiegenen Kosten nehmen gegenwärtig hauptsächlich Personen, die durch Maßnahmen der Agentur für Arbeit gefördert werden, an der beschleunigten Grundqualifikation teil.

Darüber hinaus qualifizieren sich pro Jahr etwa 30 Fahrer über die duale Ausbildung für den Beruf.

Weiterbildungspflicht – Frühzeitig Termine planen!

Die Weiterbildungsschulungen wurden bisher vor allem von Fahrern mittelständischer und großer Betriebe besucht. In den meisten Fällen organisieren die Unternehmen die Kurse selbst und tragen auch die Kosten. Im Saarland nutzen viele große Unternehmen zudem die Möglichkeit der Inhouse-Schulung. So können die Unterrichtsinhalte auf die Firmen zugeschnitten werden und praxisnah, z. B. an eigenen Fahrzeugen, vermittelt werden. Die Fahrer kleiner Betriebe, insbesondere Selbstfahrende

Unternehmer, haben vielfach noch nicht mit der Weiterbildung begonnen. Der Nutzen der Weiterbildungsmaßnahmen wird bei den Betrieben sehr unterschiedlich eingeschätzt. Viele Unternehmen, die der Qualifizierungspflicht zunächst skeptisch gegenüber standen, haben nach Absolvierung der ersten Kurse, insbesondere derer zum wirtschaftlichen Fahrverhalten, mittlerweile ein positives Bild von den Schulungen. Vorwiegend kleinere Betriebe und Selbstfahrende Unternehmer sehen die Vorgaben bislang noch als reine Kostenbelastung an, obwohl sie noch keinerlei eigene Erfahrung gesammelt haben. Spätestens in 2013, d.h. gegen Ende der ersten Weiterbildungsperiode, ist mit einem Schulungsstau zu rechnen. Die IHK rät aus folgenden Gründen

dringend zu einer frühzeitigen Teilnahme an den Schulungen:

- freie Plätze an Wunschterminen
- keine Beeinträchtigungen des Tagesgeschäftes durch gesicherte Verfügbarkeit der Fahrer
- Vermeidung von Bußgeldern (5.000 Euro für Fahrer, 20.000 Euro für das Unternehmen)

Mit dem Weiterbildungsrechner auf unserer Internetseite können Sie sich den gesetzlich vorgeschriebenen Weiterbildungstermin sowie den zur Ausnutzung von Übergangsfristen optimalen Termin errechnen lassen. Gerne informieren wir Sie auch persönlich.

WIS

➔ Weitere Informationen:

www.saarland.ihk.de
Kennzahl: 930