

# Im Fahrerhaus fehlt der Nachwuchs

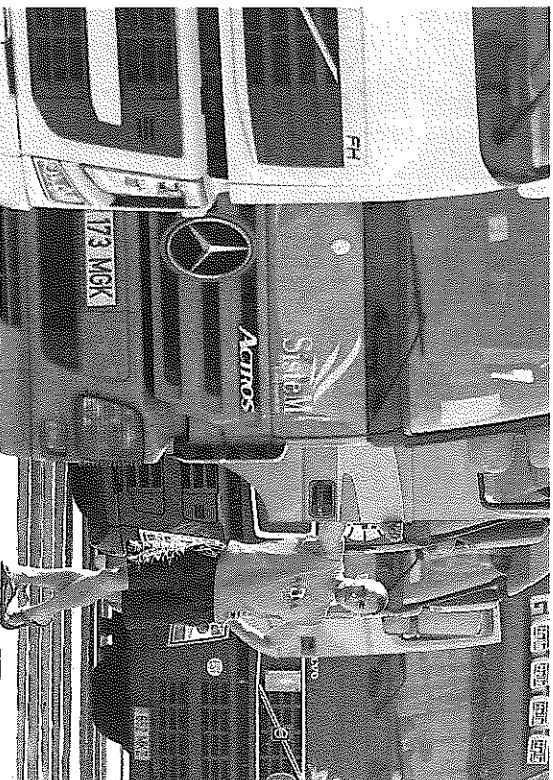
## Demografischer Wandel und fehlender Nachwuchs drohen Wachstum in Logistikbranche auszubremsen

VON THORSTEN RETTA

**HEILBRONN/REGENSBURG.** Der Mythos von Freiheit und Weite rankt sich um den Beruf. Es gibt viel zu sehen – neue Länder, Menschen, Städte. Der Chet ist hunderte oder gar tausende Kilometer weit entfernt und im bis zu 40 Tonnen schweren und vier Meter hohen Ungemüt steht man über den Dingen.

Angesichts dieser traumjobverdächtigen Arbeitsbedingungen verwundert es, dass der Transportbranche ein drastischer Nachwuchsmangel ins Fahrerhaus steht, der sich laut einer Studie der Hochschule Heilbronn zu einer Wachstumsbremse auswaschen kann. Denn in Zukunft werden nicht weniger, sondern mehr Fernfahrer benötigt. „In den kommenden zehn bis 15 Jahren gehen aber etwa 25000 der jetzt rund 660000 Fahrer in den Ruhestand. Die Lücke kann durch Nachritcher nicht mehr geschlossen werden“, kommentiert Mitautor Prof. Dr. Dirk Lohre die Personalsituation. Derzeit beginnen rund 3000 Menschen pro Jahr eine Fahrer-Ausbildung, während zwischen 10000 und 15000 Personen als Quereinsteiger in die Branche wechseln. Um den künftigen Bedarf an Fahrern decken zu können, wären jedoch mindestens 25000 Nachwuchskräfte pro Jahr nötig.

Einer der Hauptgründe für den Nachwuchsmangel ist das negative Image des Jobs – einer kritischen Betrachtung hält das Loblied auf die Ar-



**Junge Nachwuchsfahrer werden selten. Der Beruf des Kraftfahrers leidet unter seinem schlechten Image.**

Foto: dpa

beitsbedingungen nicht stand. In der Praxis ist das Leben „auf dem Bock“ deutlich härter als in der romantischen Verklärung: ungünstige Arbeitszeiten mit vielen Überstunden, Termindruck, Unvereinbarkeit des Berufs mit dem Privatleben sowie relativ geringes Einkommen.

Es ist aber nicht allein dieses Bild, das viele Schulabgänger von einer Zukunft als Lkw-Fahrer abhält. „Die Gründe hierfür sind vielfältig“, erklärt Harald Sentner, Geschäftsführer Niederbayern/Oberpfalz beim Landesver-

band Bayerischer Transport- und Lo-

gistikunternehmen (LBT). Neben den demografischen Ursachen ist der Wegfall des Grundwehrdienstes ein wesentlicher Faktor. Viele der Fahrer haben den 6000 bis 8000 Euro teuren Lkw-Führerschein bei der „Fahrschule der Nation“ gemacht. Ein Reservoir, aus dem sich früher etwa 15000 Fahrer generieren ließen und das jetzt fast vollständig versiegt ist. Auch die Möglichkeiten, junge Menschen aus eigener Kraft zum Fernfahrer auszubilden, sind nicht ausreichend vorhanden.

Der deutsche Markt besteht hauptsächlich aus kleineren Betrieben, die durchschnittlich über lediglich fünf Fahrzeuge verfügen. Für diese Unternehmen ist die Ausbildung von Nachwuchskräften mit erheblichen Herausforderungen verbunden, die oft eine abschreckende Wirkung haben. Von den rund 9000 Betrieben, die in der Lage wären, Fernfahrer auszubilden, stellen sich lediglich ein Drittel dieser Herausforderung. Der zunehmende Kostendruck durch die Kabotage-Freigabe trägt dazu bei. „Die Personalkosten in Bulgarien und Rumänien liegen etwa 50 Prozent unter dem deutschen Niveau. Der Personalkostenanteil macht etwa 30 bis 40 Prozent an den Gesamtkosten aus. Man kann sich ausrechnen, mit welchem Preisvorsprung ein rumänischer oder bulgarischer Unternehmer gegenüber einem deutschen Transporteur ins Rennen um Aufträge geht“, so Sentner.

Er fordert schnelle Lösungen, „denn die Logistik ist der drittgrößte Wirtschaftszweig im Land“. Deshalb läge es im Gesamtinteresse der Wirtschaft, dass der Branche auch künftig ausreichend gut ausgebildete Fahrer zur Verfügung stünden. „Der Beruf muss attraktiver gestaltet und technische Innovationen müssen konsequent angewandt werden. Hierzu zählen bessere Kommunikationsmöglichkeiten und mehr Komfort in der Fahrerkabine ebenso wie optimierte Abläufe an der Verladerrampe“.