

Presse

Bitte Sperrfrist beachten, Freitag, 29. Juni 2018, 12:00 Uhr

13. TruckSymposium

Extremer Fahrermangel gefährdet die Versorgung der Gesellschaft – Politik und Unternehmen brauchen dringend Lösungen!

ADAC Mittelrhein und TÜV Rheinland: Schwache Nachwuchslage / Zusätzliche Sozialleistungen gefordert / Beruf muss für Frauen attraktiver sein

Nürburgring, 29. Juni 2018. Das gemeinsame TruckSymposium von ADAC Mittelrhein und TÜV Rheinland hat sich seit nunmehr 13 Jahren als feste Größe im Rahmen des ADAC Truck-Grand-Prix am Nürburgring etabliert. Beim diesjährigen führenden Branchentreff lautete das Thema: „Extremer Fahrermangel gefährdet die Versorgung der Gesellschaft – Politik und Unternehmen brauchen dringend Lösungen“.

Nach dem Grußwort der rheinland-pfälzischen Landesregierung von **Dr. Volker Wissing, Minister für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau**, sagte **Dr.-Ing. Klaus Manns, Vorsitzender ADAC Mittelrhein**, am Freitag, 29. Juni 2018, bei der Eröffnung der Fachkonferenz am Nürburgring: „Die Wirtschaft verlangt einerseits nach immer mehr Transportleistung. Dem gegenüber stehen andererseits ein überalterter Arbeitsmarkt an Kraftfahrern und die schwache Nachwuchslage – auf jährlich 50.000 neue Rentner kommen lediglich 10.000 Berufsanfänger. Geht es so weiter, dann gefährdet der Fahrermangel unsere Wirtschaft und stellt sogar unsere Versorgungssicherheit in Frage. Kraftfahrer sind zu einem knappen Gut geworden. Zeitgemäße, individualisierte Arbeitsmodelle sind ein notwendiger Schritt in die richtige Richtung.“

Der Job des Lkw-Chauffeurs muss für Dr. Manns viel mehr im Einklang mit den Familien- und Freizeitinteressen des Einzelnen stehen als bisher. Es sollten darüber hinaus zusätzliche Sozialleistungen und eine arbeitnehmerfreundliche Arbeitsorganisation auf den Weg gebracht werden, damit der Beruf des Kraftfahrers zumindest in Teilbereichen für Frauen attraktiver wird. Auch für das Leben unterwegs muss das Umfeld für den Kraftfahrer optimiert werden. Dahinter verstecken sich Aufgaben an die Politik. „Es braucht mehr und sichere Stellplätze und mehr Sozialangebote für die Kraftfahrer vor Ort, damit die Zeiten des

stressigen Parkplatzsuchens und unwürdigen Schlafens in naher Zukunft vorbei sind“, unterstrich Dr. Manns

Prof. Dr.-Ing. Jürgen Brauckmann, TÜV Rheinland, erklärte: „Das Image des Kraftfahrers hat sich in den vergangenen Jahren kontinuierlich verschlechtert. Der einst angesehene Beruf des Kraftfahrers, der in der gesellschaftlichen Wahrnehmung auf einer Stufe mit anderen Handwerkerberufen stand, wurde in der Tat ausgehöhlt.“ Der Einsatz preiswerter Fahrer nach der EU-Erweiterung aus östlichen und südöstlichen Ländern im mitteleuropäischen Transportgewerbe hatte langfristig negative Folgen. „Zwar konnte die Branche so internationaler Konkurrenz und sinkenden Transportpreisen zeitweilig entgegenwirken, aber sie machte aus dem arbeitsintensiven Beruf des Kraftfahrers einen Niedriglohnjob, für den sich hierzulande immer weniger Menschen interessieren“, betonte Prof. Brauckmann. Ohne ein angemessenes Gehalt, wird es nicht besser.

Dr. Hubertus Bardt, Geschäftsführer und Leiter Wissenschaft, Institut der deutschen Wirtschaft, Köln, befasste sich in seinem Vortrag mit dem Thema Fahrermangel und Versorgungssicherheit – gefährdet der Fahrermangel unsere Wirtschaft? In seinem Ausblick auf den Transportbedarf für die nächsten fünf Jahre präsentierte er zwei Szenarien:

- eine tatsächliche Verknappung des Frachtraums im Standard-Güterverkehr mit großen Lkw, wenn sich die Fahreranzahl um 20 Prozent verringert
- Ist eine Erhöhung der Transportkosten um 20 Prozent innerhalb weniger Jahre wirklich für die Volkswirtschaft ein Problem?

Die Auswirkungen auf die Gesamtwirtschaft bei Szenario eins und/oder Szenario zwei stellen sich wie folgt dar: Bisherige Erhöhungen der Transportkosten gingen vor allem auf Steuern und Maut zurück. Bisherige Herausforderungen im Transportwesen konnten durch Prozessoptimierungen aufgefangen werden. „Dies ist bei dem Fahrermangel aktuell nicht mehr umsetzbar, denn vollständig autonome Transportverkehre sind in absehbarer Zeit und nennenswerter Größenordnung nicht zu erwarten“, hob Dr. Bardt hervor.

Florian Gerster, Vorsitzender Bundesverband Paket und Expresslogistik, Berlin, erörterte den Fahrermangel als Konsequenz sozialer Faktoren – was muss die Branche noch tun, was braucht sie von der Sozialpolitik? Ein wichtiger Aspekt

ist für ihn die „konsequente Hinführung von Arbeitslosen durch die Bundesagentur für Arbeit auf den Beruf des Lkw-Fahrers“. Die Gewinnung von Fahrern muss als gesamtwirtschaftliches Ziel gesehen werden. Dazu gehören die Steigerung des sozialen Ansehens sowie die Außendarstellung des Berufs. Gerster fragte: „Braucht die Branche ein Entsendegesetz?“

Für **Christina Scheib, Berufskraftfahrerin und TV-Protagonistin bei den „Asphalt Cowboys“**, ist Lkw-Fahrer(in) – mein Traumberuf! Gleichwohl stellte sie die Fragen: Wie lässt sich aus Sicht der Fahrer mehr Zufriedenheit im Alltag schaffen? Worauf kommt es an? Wie viel Geld wiegt wie viele Härten auf? Wie steht es um die allgemeine Wertschätzung (insbesondere an der Rampe) und gibt es hier Verbesserungspotenzial? Wie lässt sich die Vereinbarkeit von Familie und Beruf verbessern? Wie können Arbeitsmodelle aussehen, die Frauen für den Beruf zu begeistern?

Prof. Dr. Dirk Engelhardt, Hauptgeschäftsführer Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung, Frankfurt/M., befasste sich mit den Konsequenzen des Fahrermangels schon heute – was tut die Branche? Die Branche hat drei Probleme: Fahrermangel, Fahrermangel und Fahrermangel! Seine Themenschwerpunkte:

- Die Konsequenzen des Berufskraftfahrermangels bedeuten Stillstand und Druck durch die Verlader.
- Sozialdumping durch unzulässige Kabotage und ausländische Transporterflotten als Einzelunternehmer.
- Engere Zusammenarbeit von Verladern und Spediteuren.

Abschließend überreichte **Steffen Bilger**, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, die Preise des Azubiwettbewerbs für Berufskraftfahrer im Güterverkehr, BEST BKF.

Der ADAC Mittelrhein ist mit rund 710.000 Mitgliedern einer von 18 Regionalclubs des ADAC e.V. und seit 1985 Veranstalter des Internationalen ADAC Truck-Grand-Prix auf dem Nürburgring. Mit über 20 Millionen Mitgliedern ist der „Allgemeine Deutsche Automobil-Club“ der zweitgrößte Automobilclub der Welt. Als führender Dienstleister trägt der ADAC wesentlich dazu bei, Hilfe, Rat, Schutz und Sicherheit in allen Teilbereichen des mobilen Lebens zu gewähren. Dabei handelt der ADAC nach dem Leitsatz „Das Mitglied steht im Mittelpunkt!“ und überzeugt in erster Linie durch die Kompetenz und Servicebereitschaft seiner Mitarbeiter sowie die Qualität und Fairness seiner Produkte und Dienstleistungen.

TÜV Rheinland ist ein weltweit führender unabhängiger Prüfdienstleister mit 145 Jahren Tradition. Im Konzern arbeiten 19.700 Menschen rund um den Globus. Sie erwirtschaften einen Jahresumsatz von über 1,9 Milliarden Euro. Die unabhängigen Fachleute stehen für Qualität und Sicherheit von Mensch, Technik und Umwelt in fast allen Wirtschafts- und Lebensbereichen. TÜV Rheinland prüft technische Anlagen, Produkte und Dienstleistungen, begleitet Projekte, Prozesse und Informationssicherheit für Unternehmen. Die Experten trainieren Menschen in zahlreichen Berufen und Branchen. Dazu verfügt TÜV Rheinland über ein globales Netz anerkannter Labore, Prüfstellen und Ausbildungszentren. Seit 2006 ist TÜV Rheinland Mitglied im Global Compact der Vereinten Nationen für mehr Nachhaltigkeit und gegen Korruption. Website: www.tuv.com

Ihre Ansprechpartner für redaktionelle Fragen:

Presse ADAC Mittelrhein e.V.

Vanessa Stankovic, Tel.: 0261/1303-125, Vanessa.stankovic@mrh.adac.de

Presse TÜV Rheinland

Wolfgang Partz, Tel.: 0221/806-2290, Wolfgang.Partz@de.tuv.com