

Das saarländische Güterkraftverkehrsgewerbe

von Andreas Blügel

Am 1. Juli 1998 sind mit der vollständigen Freigabe der Kabotage (Binnenverkehre, die von ausländischen Unternehmen durchgeführt wurden) auf den europäischen Transportmärkten die letzten Regulierungsschranken gefallen. Eine Verkehrsmarkordnung im früheren Sinne existiert nicht mehr. Jedes in der Europäischen Union ansässige Güterkraftverkehrsunternehmen kann seine Leistungen innerhalb der Gemeinschaft unbegrenzt anbieten. Auch für das saarländische Güterkraftverkehrsgewerbe ist der Konkurrenz- und Preisdruck gestiegen und hat die Wettbewerbsfähigkeit beeinträchtigt. Zudem drängen Billiganbieter von außerhalb, deren Löhne teilweise nur einen Bruchteil des deutschen Lohnniveaus ausmachen, mit Niedrigpreisen auf den deutschen Markt.

Verkehrsmarkt wächst dynamisch

Nach Veröffentlichungen des EU-Statistikamtes „Eurostat“ ist die Transportleistung per Lkw seit 1970 jährlich um 4 Prozent gestiegen. Rund drei Viertel des EU-Güterverkehrs bzw. zwei Drittel des deutschen Güterverkehrs gehen heute über die Straße. Im Binnen- und grenzüberschreitenden Verkehr werden innerhalb der EU jährlich fast 13 Mrd. Tonnen Güter befördert; exakt ein Viertel davon entfällt auf Deutschland. Somit entspricht alleine der deutsche Anteil rund 170 Mio. Lkw-Ladungen oder zwei Mio. Schiffsladungen. Alle diese Lkw hintereinander gestellt würden 3 Mio. km und somit das gesamte deutsche Straßennetz in Anspruch nehmen!

Im zurückliegenden Jahr stiegen Transportmengen und Transportleistung im Güterverkehr insgesamt in Deutschland um rund fünf bzw. vier Prozent. Entscheidender Wachstumsträger war wiederum der Straßengüterverkehr sowohl bei Transportmenge als auch bei der Transportleistung. Dabei wuchs der Werkverkehr etwas stärker als der gewerbliche Verkehr. Überproportional stieg 1999 das Beförderungsaufkommen der ausländischen Transportunternehmen sowohl beim Güteraufkommen (10,4%) als auch bei der Transportleistung (9,2%); noch schneller, nämlich um rund 12 Prozent, wuchsen dabei deren Kabotageverkehre. Die Zahlen belegen, dass zunehmend ausländische Anbieter auf den deutschen Verkehrsmarkt drängen und dort wachsende Marktanteile erobern. Für das laufende Jahr rechnet das ifo Institut für den deutschen Güterverkehrsmarkt mit einem mengenmäßigen Zuwachs von 3 Prozent und von knapp 5 Prozent für die Transportleistung. Die ausländischen Unternehmen werden dabei im Jahr 2000 voraussichtlich noch höhere Steigerungsraten als 1999 erzielen können, so die ifo-Einschätzungen.

Fast 7000 Beschäftigte im Saarland

Im Saarland waren 1998 fast 3.200 Arbeitnehmer in der Güterbeförderung mit Kraftfahrzeugen tätig. Hinzu kommen die damit unmittelbar verknüpften Arbeitsplätze in Spedition, Lagerei und Kühlhäusern; dies waren noch einmal 3.437 Personen. Vergleicht man diese Zahlen mit 1990, so ist bei der Güterbeförderung ein Plus von 6,1 Prozent und bei Spedition, Lagerei und Kühlhäusern sogar ein

Plus von 16,9 Prozent zu verzeichnen. Dies zeigt, dass die Wachstumspotenziale bei den logistischen Dienstleistungen deutlich höher sind als im „klassischen“ Segment der Güterbeförderung.

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte

| | 1990 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 98 zu 90 |
|-------------------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|----------|
| Güterbeförderung mit Kraftfahrzeuge | 2986 | 2957 | 2978 | 3170 | 3162 | 3242 | 3229 | 2865 | 3169 | + 6,1 % |
| Spedition, Lagerei, Kühlhäuser | 2940 | 3406 | 3481 | 3292 | 3120 | 3433 | 3379 | 3454 | 3437 | + 16,9 % |
| Insgesamt | 5926 | 6363 | 6459 | 6462 | 6282 | 6675 | 6608 | 6319 | 6606 | + 11,5 % |

Insgesamt betrug der Beschäftigungsanstieg seit 1990 11,5 Prozent. Diese Entwicklung ist umso höher zu bewerten, als die Arbeitsplatzentwicklung insgesamt in diesem Zeitraum rückläufig war. Und sie macht deutlich, dass die Branche einen Beitrag zur Stabilisierung des saarländischen Arbeitsmarktes leisten konnte.

Das Güterkraftverkehrsgewerbe gibt Menschen mit den unterschiedlichsten Qualifikationen Arbeit: das Spektrum der Berufe reicht vom Lagerarbeiter über Berufskraftfahrer, Werkstattpersonal und Kaufleuten bis hin zu Logistikspezialisten und Informatikern. In der gesamten Bundesrepublik waren für die Beförderung von Gütern im Rahmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs 40.520 Unternehmen tätig (BAG 11/97). In diesen Unternehmen waren 383.000 Mitarbeiter beschäftigt, davon 263.000 Kraftfahrer.

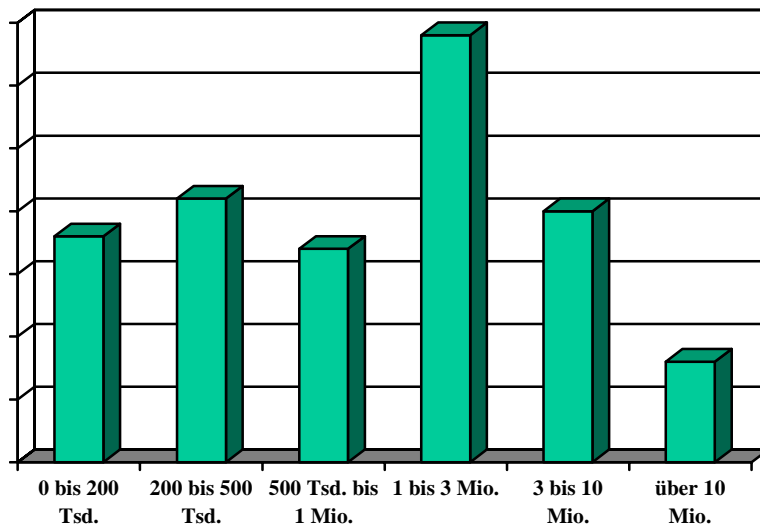
Unternehmen des gewerblichen Straßengüterverkehrs nach Bundesländern (Stand 11/97)

| Bundesland | Unternehmen | |
|------------------------|-------------|-------------|
| | Anzahl | Anteil in % |
| Baden-Württemberg | 5825 | 14,2 |
| Bayern | 7516 | 18,5 |
| Berlin | 707 | 1,7 |
| Brandenburg | 1127 | 2,8 |
| Bremen | 295 | 0,7 |
| Hamburg | 649 | 1,6 |
| Hessen | 2434 | 6,0 |
| Mecklenburg-Vorpommern | 916 | 2,3 |
| Niedersachsen | 3305 | 8,2 |
| Nordrhein-Westfalen | 7977 | 19,7 |
| Rheinland-Pfalz | 2280 | 5,6 |
| Saarland | 527 | 1,3 |
| Sachsen | 2666 | 6,6 |
| Sachsen-Anhalt | 1311 | 3,2 |
| Schleswig-Holstein | 1256 | 3,1 |
| Thüringen | 1722 | 4,2 |
| Insgesamt | 40520 | 100,0 |
| Quelle: BAG, Köln | | |

Saarländisches Verkehrsgewerbe stark mittelständisch geprägt

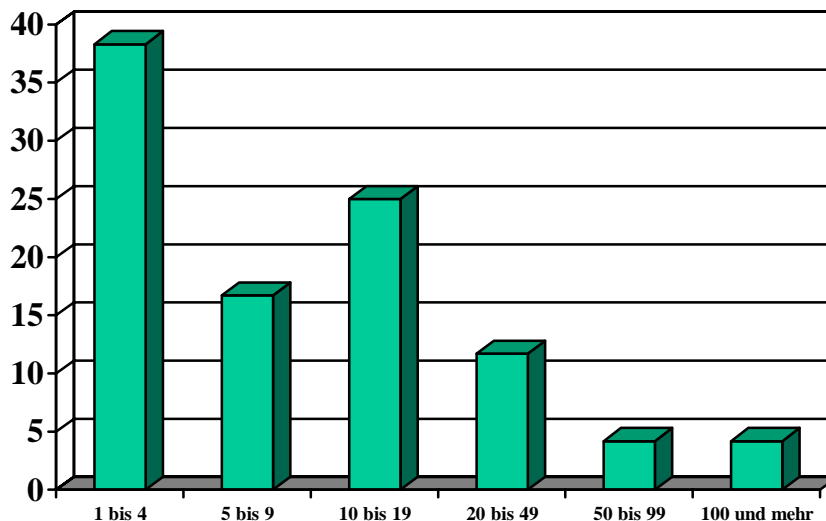
Der Gesamtumsatz der saarländischen Unternehmen mit Schwerpunkt im gewerblichen Güterkraftverkehr belief sich 1999 auf rund 850 Mio. DM; davon entfielen auf den gewerblichen Güterkraftverkehr selbst rund 700 Mio. DM. Der durchschnittliche Umsatz in diesem Bereich betrug rund 1,7 Mio. DM pro Unternehmen. Nach einer Umfrage der IHK Saarland lagen die Umsätze bei der Mehrzahl der saarländischen Verkehrsunternehmen in der Spanne zwischen eins und drei Millionen DM. Diese Umsätze wurden zum weitaus größten Teil im Inland getätigt. Bei den Umsätzen im Ausland stehen Frankreich und die Benelux-Staaten an den ersten beiden Stellen, mit großem Abstand gefolgt von Spanien. Das folgende Schaubild gibt einen groben Überblick über die Verteilung der Umsatzgrößenklassen.

Verteilung der Unternehmen nach Umsatzgrößenklassen



Im Saarland beschäftigten die Mehrzahl der 527 genehmigungspflichtigen Güterkraftverkehrsunternehmen bis zu vier Mitarbeiter. Die darauf folgende Gruppe hat zwischen 10 und 19 Mitarbeitern. Mehr als 50 Mitarbeiter beschäftigen nur die wenigsten Unternehmen. (vgl. Schaubild)

Beschäftigte in Unternehmen (Angaben in Prozent)

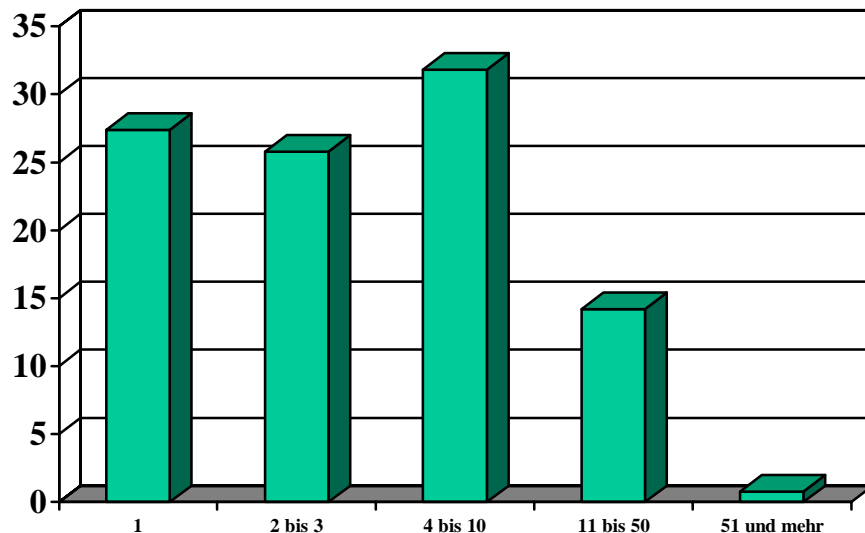


Bei den in Deutschland ansässigen Güterkraftverkehrsunternehmen waren 1999 rund 253.000 Lastkraftwagen eingesetzt. Das entspricht rund einem Zehntel der insgesamt in Deutschland zugelassenen Lkw (die übrigen sind im Werkverkehr eingesetzt oder fallen nicht unter das Güterkraftverkehrsgesetz). Im Saarland betrug am 1.7.1999 die Zahl der zugelassenen Lkw 30.365. Das entspricht einem Anstieg von rund 6 Prozent im Vergleich zum Vorjahr: das Gewerbe setzt auf

Wachstum. Von den im Saarland zugelassenen Lkw waren zum Stichtag 1.7.2000 für 5210 Fahrzeuge des gewerblichen Güterkraftverkehrs Genehmigungen bzw. Abschriften ausgestellt. Fast die Hälfte der Unternehmen verfügen über maximal drei Fahrzeuge, die Mehrzahl hiervon setzen nur ein Fahrzeug ein. Mehr als zehn Fahrzeuge haben nur die wenigsten der Unternehmen. (vgl. Schaubild)

Zahl der Fahrzeuge pro Unternehmen (Angaben in Prozent)

Quelle: BAG, Köln



Branche kämpft mit wachsenden Problemen

Seit geraumer Zeit kämpft die gesamte Branche in Deutschland mit wachsenden Problemen:

- den sinkenden Beförderungsentgelten
- der ausländischen Konkurrenz
- der Straßenbenutzungsgebühr
- der Entwicklung des Dieselpreises
- der Ökosteuern.

Die im Vergleich zum Vorjahr deutlich gestiegenen Kosten schlagen sich mehr und mehr auch im wirtschaftlichen Ergebnis der Unternehmen nieder. Fast alle Untersuchungen zeigen den gleichen Trend: die Ertragslage verschlechtert sich trotz hoher Nachfrage und steigender Transportleistung oder kippt gar in den negativen Bereich. Die durchschnittlichen Beförderungsentgelte bewegen sich weiter auf niedrigem Niveau. Preiserhöhungen sind trotz nachweislicher Kostensteigerungen im Wettbewerb nicht in ausreichendem Maße durchzusetzen. Die Entlastungen beim Arbeitgeberanteil zur Rentenversicherung kompensieren die Zusatzbelastungen aus der Ökosteuern bei weitem nicht. Darüber hinaus besteht durch ausländische Unternehmen auf bestimmten Teilmärkten ein zunehmender Preisdruck auf inländische Unternehmen.

Die Gesamtkosten im Fernverkehr weisen im Jahresvergleich eine Steigerung von gut 10 Prozent auf. Wesentlichen Anteil daran haben die Kraftstoffkosten, die in diesem Zeitraum um rund die Hälfte gestiegen sind. Sie alleine bewirkten einen Anstieg der Gesamtkosten um 7,9 Prozent. Weitere deutlich steigende Kostenanteile waren Schmierstoffkosten und Fremdfinanzierungskosten. Kostete ein Liter Diesel Anfang 1999 rund 1,08 DM, so lag der Dieselpreis im August 2000 bei 1,60 DM – aktuell sogar deutlich darüber.

Jährliche Mehrbelastung eines Lastzuges durch Dieselkraftstoff-Preiserhöhungen ¹ und Straßenbenutzungsgebühr

| Erhöhung (DM/l) | Mehrbelastung (DM/Jahr) bei einer Jahresfahrleistung von | | | |
|--------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|------------|------------|
| | 105.000 km | 120.000 km | 135.000 km | 150.000 km |
| 0,01 | 368.- | 420.- | 473.- | 525.- |
| 0,06 ³ | 2.205.- | 2.520.- | 2.835.- | 3.150.- |
| Gebühr in DM | Zusatzbelastung pro Jahr durch strecken- bezogene Straßenbenutzungsgebühr ab 2003 ² | | | |
| 0,25 | 21.000.- | 24.000.- | 27.000.- | 30.000.- |
| 0,40 | 33.600.- | 38.400.- | 43.200.- | 48.000.- |

Quelle: BGL/LVS

¹ unterstellter Kraftstoffverbrauch von 35 l pro 100 km

² Annahme: Autobahnanteil = 80 % der Gesamtfahrleistung

³ entspricht einer Stufe des Ökosteuer-Gesetzes

die von Bundesverkehrsminister Klimmt genannte Höhe der Gebühr

die von einer Expertenkommission vorgeschlagene Höhe der Gebühr

Anpassungsdruck hält unvermindert an

Nach dem strukturellen und kostenseitigen Anpassungsdruck sehen sich die Unternehmen im Transportmarkt weiteren Herausforderungen gegenüber:

- Transporte müssen immer kurzfristiger verfügbar und zuverlässiger sein, da die direkte Einspeisung in die Produktionsprozesse zunehmend an Bedeutung gewinnt

- nicht nur Informationen zum Lieferstand bzw. zur Sendungsverfolgung werden zum Standard, sondern auch deren Integration in die Informationssysteme der Auftraggeber
- ein zunehmender Teil höherwertiger, empfindlicher Güter erfordert schonende, qualitativ hochwertige Transporte, Umschlag und Lagerei
- die Angebotspalette muss Komplettlösungen für logistische Leistungen umfassen
- E-Commerce wird die Aufspaltung des Sendungsvolumens und des Empfängerkreises stark vorantreiben und neue, effiziente Lösungen der Consumer-Logistik erfordern.

Aufgrund der angespannten Wettbewerbssituation im Transportgewerbe haben viele Unternehmen ihr Angebotsspektrum um vielfältige Dienste erweitert. Neben ergänzenden Dienstleistungen rund um den eigentlichen Warentransport, wie etwa die Möglichkeit der Sendungsverfolgung, erstreckt sich das Angebot von Systemverkehren über Lagerhaltung und –bewirtschaftung, Verzollung, Logistikprojekten, technischen Service, Kollektionierung und Mailing bis hin zur Vorproduktion von Zulieferteilen. Damit wird der Übergang zu anderen Geschäftsfeldern und Branchen fließend und ein deutlicher Strukturwandel erkennbar.

Flexibilität und schnelle Reaktion auf Kundenwünsche sind grundlegende Voraussetzungen für die Überlebensfähigkeit der Unternehmen. Darüber hinaus ergibt sich die strategische Frage, wie die deutschen Güterkraftverkehrsbetriebe an dem sich abzeichnenden Marktwachstum partizipieren können. Aufgrund der restriktiven Rahmenbedingungen für deutsche Unternehmen wird eine Ausweitung der Marktanteile im europäischen Markt kaum zu erreichen sein. Eher steht zu befürchten, dass die Marktstellung deutscher Unternehmen zunehmend an Bedeutung verlieren wird.

Wesentliche Voraussetzung für künftige Marktchancen deutscher Betriebe ist eine rasche Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen unter den Marktpartnern. Nach der Einführung einer entfernungsabhängigen Straßenbenutzungsgebühr für inländische wie ausländische Lkw wäre die Senkung der Kfz-Steuer für deutsche Lkw und der Mineralölsteuer auf ein EU-Mindestniveau ein Schritt in die richtige Richtung. Auch eine Harmonisierung der technischen Vorschriften ist nach Ansicht der IHK dringend notwendig, um einen fairen Wettbewerb zu gewährleisten.

Die größten saarländischen Güterkraftverkehrsunternehmen*

* gemessen an der Zahl der ausgegebenen Genehmigungen

Anterist & Schneider GmbH
Am Felsbrunnen
66119 Saarbrücken

Barth GmbH
Industriegelände Otzenhausen
66620 Nonnweiler

Josef Bearzatto GmbH
Auf dem Elm
66706 Perl

Becker GmbH
Lebacher Str. 60
66265 Heusweiler

J. Bickelmann Transporte
Am Dietrichsberg 24 a
66333 Völklingen

Blinn Spedition GmbH
Berliner Str. 130
66424 Homburg

dittgen trans GmbH

Johann Dräger Spedition

Saarbrücker Str. 99
66839 Schmelz

Karl Fixemer GmbH & Co KG
Auf dem Elm
66706 Perl

Gottfried GmbH
Am Repplerberg 7
66740 Saarlouis

Transport Kurt Jonen
In den Hilswiesen
66538 Neunkirchen

Kreiter GmbH & Co KG
Sulzbachtalstr. 91 a
66125 Saarbrücken

Lorig Logistik GmbH
Gartenstr. 57
66129 Saarbrücken

Mega Transport Saarlouis GmbH
Carl-Zeiss-Str.11
66740 Saarlouis

Munz System Logistik GmbH
Wiesenstraße
66115 Saarbrücken

Robert Müller GmbH
Ostring 57
66740 Saarlouis

Adolf Pfeiffer GmbH
Bahnhofstr. 72
66629 Freisen

Nikolaus Rein GmbH
Carl-Zeiss-Str. 25
66740 Saarlouis

Werner Roth GmbH & Co KG
Bismarckstr. 250
66333 Völklingen

Spedition Schindler GmbH
Grünwaldstr. 50 – 52
66424 Homburg

Schneider & Schneider GmbH
Bühlerstr. 26
66130 Saarbrücken

Spedition Kieffer & Co GmbH
Am Hirschelheck 4 a
66352 Großrosseln

Artur Theis Speditions GmbH
Friedhofstr. 17
66453 Gersheim

An der Windmühle
66780 Rehlingen

FST Peter Luttermann
Carl-Zeiss-Str. 27
66740 Saarlouis

IAS Kuhnwaldt KG
Industriegebiet Süd
66701 Beckingen

Josef Konz GmbH & Co KG
Gutleutstr. 1
66121 Saarbrücken

Lippert Spedition GmbH
Auf der Haardt 1
66693 Mettlach

Frank Löwenbrück Transporte GmbH
Weberstr. 1
66787 Wadgassen

Georg Merscher GmbH
Grubenstr. 36
66450 Bexbach

Franz Müller Söhne GmbH
Schlackenbergstr. 18
66386 St. Ingbert

Alois Omlor GmbH
Bahnhofstr. 40
66424 Homburg

M. Puhl GmbH
Südstr. 6
66701 Beckingen

Rhenania Saar Speditions GmbH
Dudweilerstr. 94
66386 St. Ingbert

Saar-Auto-Service Mosolf GmbH
Carl-Zeiss-Str. 27
66740 Saarlouis

Schmitt Transport GmbH
Comotorstr. 11
66802 Überherrn

SKT Transporte
Im Pottaschwald 37
66386 St. Ingbert

Spedition Helmuth Welter GmbH
Auf der Windschnorr 45
66459 Kirkel

TK Thomas Koch Logistik GmbH & Co KG
Nobelstr. 1 - 3
66130 Saarbrücken

Tramosa Logistik GmbH
Carl-Zeiss-Str. 27
66740 Saarlouis

Transporte Enkler GmbH & Co KG
Im Langental 15
66539 Neunkirchen

Erhard Wagner & Sohn GmbH
Ballerner Str. 2
66663 Merzig

Trans-Rocamar GmbH
Mainzer Str. 116
66121 Saarbrücken

Manfred Jungels GmbH
Im Hufengarten 17
66687 Wadern

Walter Tansportgesellschaft mbH
Am Rebenberg 36
66346 Püttlingen