

Transportgewerbe ausgebremst

Das Straßengüterverkehrsgewerbe in Deutschland ist derzeit doppelt unter Druck: Die steigenden Belastungen aus der Lkw-Maut unmittelbar vor Augen, müssen die Unternehmen derzeit auch noch mit rückläufigen Aufträgen fertig werden. Nach Jahren des Wachstums gingen im vergangenen Jahr die beförderten Gütermengen erstmals wieder zurück – und zwar um fast sechs Prozent. Nicht so ganz stark sank die Beförderungsleistung; hier betrug das Minus aber immer noch fast zwei Prozent. Damit hat die Konjunkturflaute einen Wirtschaftszweig erreicht, der in den Jahren zuvor fast stets mit überdurchschnittlichen Wachstumsraten glänzen könnte.

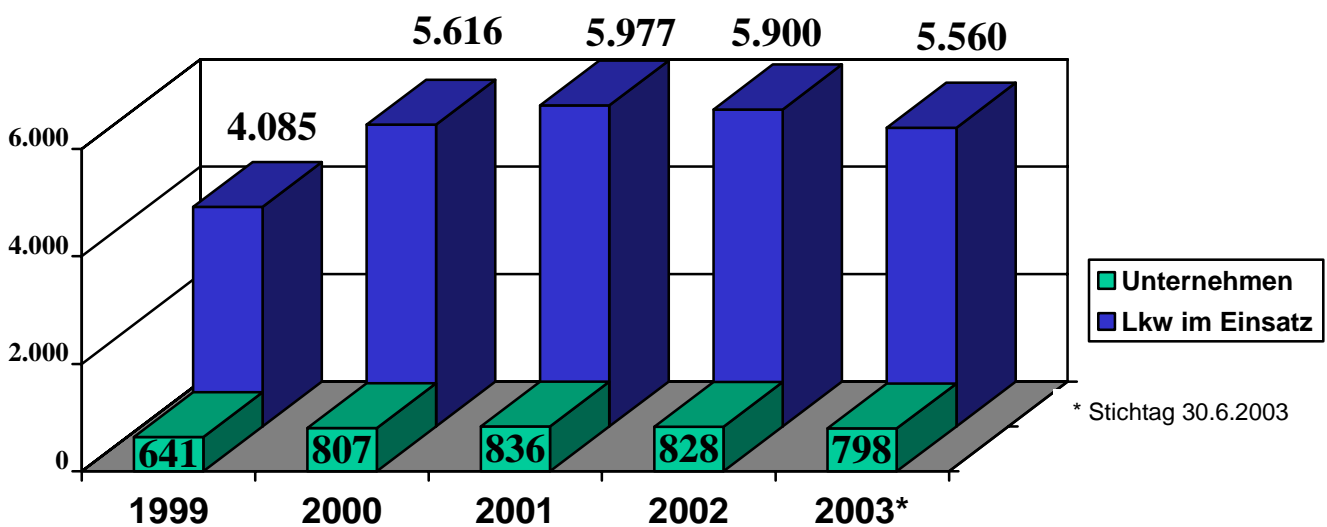
Am stärksten gingen die Gütermengen im Bereich der Massentransporte zurück. Vor allem Steine, Erden, Baustoffe und Mineralölerzeugnisse gab es erheblich weniger zu transportieren. Dahinter steht die anhaltende Krise der Bauwirtschaft und die Zurückhaltung der Verbraucher angesichts der drastisch gestiegenen Benzin- und Heizölpreise. Auch im Bereich der Halb- und Fertigwaren sank das Transportaufkommen – ein Hinweis darauf, dass – wo immer möglich – Industrie und Handel ihre Lagerbestände weiter abgebaut haben. Fortgesetzt hat sich der Trend zu längeren Transportwegen und zum weiteren Outsourcing der noch bestehenden Werkverkehre. Besonders deutlich zeigt sich dies im Bereich des produzierenden Gewerbes, wo der Werkverkehr traditionell größere Beförderungsanteile hat als der gewerbliche Güterkraftverkehr und daher von den konjunkturell bedingten Rückgängen stärker betroffen ist. Im grenzüberschreitenden Güterverkehr verloren deutsche gegenüber ausländischen Transportunternehmen weiter an Boden.

Auch das saarländische Transportgewerbe musste im vergangenen Jahr deutliche Rückschläge verkraften. Insgesamt beschäftigte die Branche 2002 in Transport, Spedition und Lagerei zusammen knapp 7.300 Arbeitnehmer. Das waren fast 100 weniger als im Jahr zuvor (minus 1,3 Prozent). Allerdings ergibt sich im 5-Jahresvergleich immer noch eine Zunahme um fast 960 Beschäftigte – d.h. ein Plus von gut 15 Prozent. Trotz einer deutlichen Marktbereinigung – 30 saarländische Transportunternehmen sind in den letzten zwölf Monaten vom Markt verschwunden - ist die

Branche nach wie vor ausgesprochen mittelständisch strukturiert. Im Schnitt beschäftigt jedes Unternehmen neun Mitarbeiter.

Weniger Transportunternehmen im Saarland

Im Saarland betrieben im Juni diesen Jahres rund 800 Unternehmen gewerblichen Güterkraftverkehr, dreißig weniger als noch ein Jahr zuvor. Im Vergleich zu 2001 ergibt sich sogar ein Rückgang um fast 40 Unternehmen.



Entsprechend sank auch die Zahl der von diesen Unternehmen eingesetzten Fahrzeuge auf 5.560. Das sind rund 16 Prozent aller im Saarland zugelassenen Lastkraftwagen. In der gesamten Bundesrepublik waren für die Beförderung von Gütern im Rahmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs fast 60.000 Unternehmen tätig, davon rund 50.000 im erlaubnispflichtigen Güterverkehr (BAG 11/2000). In diesen Unternehmen waren 594.000 Mitarbeiter beschäftigt, davon 412.000 Kraftfahrer.

Mehr als 7.200 Beschäftigte

Im Saarland waren im vergangenen Jahr fast 3.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte unmittelbar in der Güterbeförderung mit Kraftfahrzeugen tätig. Hinzu kommen die damit verknüpften Arbeitsplätze in Spedition und Lagerei; dies waren weitere 4.300 Personen.

Vergleicht man diese Zahlen mit 1998, so ist bei der Güterbeförderung ein Minus von 6,3 Prozent, bei Spedition und Lagerei dagegen ein Plus von über 25 Prozent zu verzeichnen.

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte

	1998	1999	2000	2001	2002	02 zu 98
Güterbeförderung mit Kraftfahrzeugen	3.169	2.846	2.936	3.026	2.970	- 6,3 %
Spedition, Lagerei	3.437	4.196	4.416	4.345	4.304	+ 25,2 %
Saarland gesamt	6.606	7.042	7.352	7.371	7.274	+ 10,1 %
Bund gesamt	595.736	624.868	646.109	659.709	656.528	+ 10,2 %

Insgesamt betrachtet ergibt sich in diesen fünf Jahren im Saarland eine Beschäftigungszunahme um gut 10 Prozent. Dies entspricht exakt der Entwicklung in der gesamten Bundesrepublik.

Zahl der Auszubildenden

Die Zahl der dem Güterkraftverkehrsgewerbe zurechenbaren Auszubildenden im Saarland hat sich nach einem deutlichen Anstieg 1999 im letzten Jahr wieder dem Wert von vor fünf Jahren angenähert. Das Spektrum der Berufe ist dabei sehr vielfältig: es reicht vom Berufskraftfahrer bis zum Wartungspersonal, Logistikern, Informatikern und Kaufleuten – letztere sind, da sie in vielen Branchen ausgebildet werden können, nicht in der unteren Tabelle erfasst.

	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Auszubildende	323	362	412	403	395	329

Unternehmen des gewerblichen Straßengüterverkehrs nach Bundesländern
(Stand 11/2000)

Bundesland	Unternehmen	
	Anzahl	Anteil in %
Baden-Württemberg	8.508	14
Bayern	10.137	17
Berlin	865	1
Brandenburg	2.052	3
Bremen	332	1
Hamburg	995	2
Hessen	4.190	7
Mecklenburg-Vorpommern	1.311	2
Niedersachsen	4.798	8
Nordrhein-Westfalen	11.435	19
Rheinland-Pfalz	3.278	6
Saarland	756	1
Sachsen	4.109	7
Sachsen-Anhalt	1.932	3
Schleswig-Holstein	1.867	3
Thüringen	2.737	5
Insgesamt	59.301	100

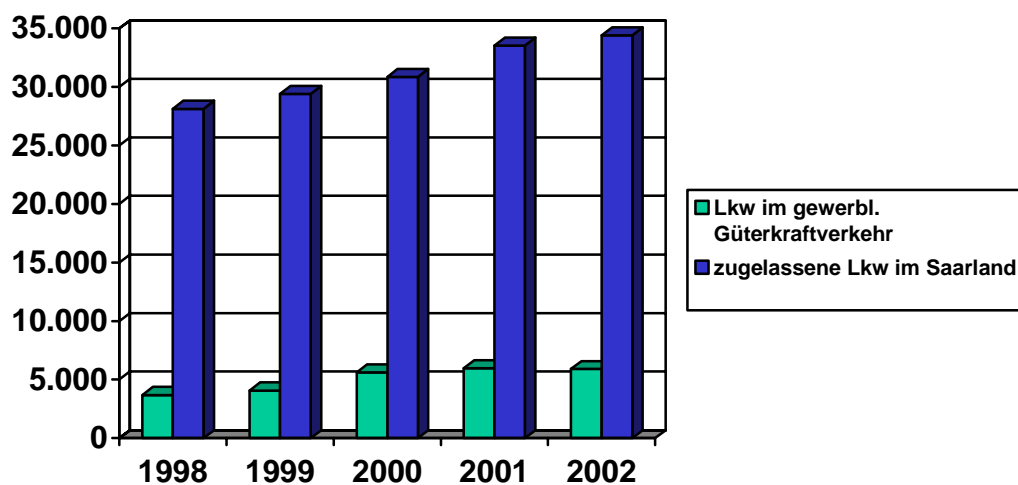
Quelle: BAG, Köln

Steigende Zahl der Lkw-Zulassungen

Im Saarland betrug zum Jahrebeginn 2002 die Zahl der zugelassenen Lkw 34.411. Im Vergleich zum Vorjahr waren damit rund 3 Prozent mehr Lkw auf saarländischen Straßen unterwegs. Von diesen waren für 5.900 Fahrzeuge des gewerblichen Güterkraftverkehrs Genehmigungen bzw. Abschriften ausgestellt; dies entspricht einem Rückgang von 1,3

Prozent im Vergleich zu 2001. Mit anderen Worten: Der Anteil der im gewerblichen Güterkraftverkehr eingesetzten Lkw am gesamten Lkw-Bestand ist weiter rückläufig. Die meisten Unternehmen verfügen über vier bis zehn Fahrzeuge. Dicht dahinter folgen die Unternehmen, die nur ein Fahrzeug eingesetzt oder zwei bis drei Fahrzeuge im Einsatz haben. Mehr als zehn Fahrzeuge haben nur die wenigsten der Unternehmen.

Bestand an Lkw im Saarland



Quelle: statistisches Landesamt, Ministerium für Wirtschaft

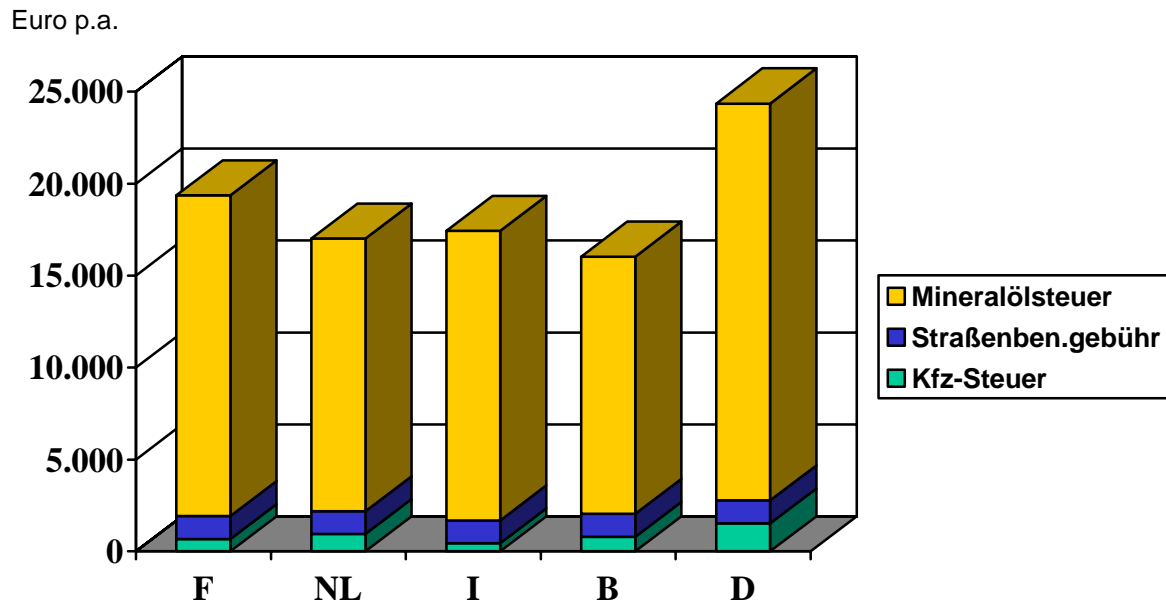
Enormer Wettbewerbs- und Preisdruck

Seit Jahren sind die Unternehmen des Güterkraftverkehrs einem steigenden Wettbewerbs- und Preisdruck ausgesetzt. Wegen der Verluste im Transportaufkommen und dem daraus resultierenden verschärften Konkurrenzkampf war es den Unternehmen trotz steigender Kosten kaum möglich, höhere Beförderungsentgelte durchzusetzen. Vor diesem Hintergrund wird die gerade eingeführte Lkw-Maut wie auch die Diskussion um eine erhöhte Dieselsteuer mit größter Sorge betrachtet. Zunächst hatten die Unternehmen den Systemwechsel von der Vignette zur entfernungsabhängigen Straßenbenutzungsgebühr (Lkw-Maut) noch begrüßt – vor allem wegen der in Aussicht gestellten Kompensation für die deutschen Transporteure. Herausgekommen ist die wohl teuerste Steuererhebung Deutschlands. Zwar wird die Maut formal zweckgebunden in den Verkehrshaushalt des Bundes eingestellt. Zugleich hat der Finanzminister jedoch den steuerfinanzierten Anteil des Straßenbaus genau um den Betrag abgesenkt, den die Maut einspielen wird. Das Ganze ähnelt somit einem Hütchen-Spiel, bei

dem es nur einen Verlierer gibt: das Verkehrsgewerbe. Schließlich wird die Maut im Fernverkehr pro Fahrzeug zu einer Mehrbelastung von bis zu 15.000 Euro führen.

Jahresabgabenbelastung eines 40 t-Zuges

im Deutschlandverkehr mit einer Fahrleistung von 135.000 km p.a.



Quelle: Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL)

Stand: 04/03

Die seit langem geforderte Harmonisierung der fiskalischen Belastung im Binnenmarkt – mit der Einführung der Maut sollten andere fiskalische Verkehrsabgaben gesenkt werden – ist mit der jetzigen Regelung nicht erreicht, das Verkehrsgewerbe wieder einmal vertröstet und getäuscht. Betroffen von einer Flurbereinigung im Gewerbe werden alle die Unternehmen sein, die die Maut nicht an die Kunden überwälzen können. Vor allem also kleine, aber auch in ländlichen und peripheren Regionen angesiedelte Unternehmen.

Flexibilität, Schnelligkeit, striktes Kostenmanagement und ...

Vor diesem Hintergrund sind Flexibilität und schnelle Reaktion auf Kundenwünsche die wichtigsten Voraussetzungen für das Überleben – gerade bei schrumpfenden Transportmengen. Aber auch alle Einsparmöglichkeiten müssen genutzt werden. Die ständige Reduzierung von Leerfahrten, wie sie vom Bundesamt für den Güterverkehr derzeit

beobachtet wird, ist ein deutlicher Beweis für die Bemühungen der Transportunternehmen, den Fahrzeugeinsatz möglichst effizient zu gestalten.

... neue Ideen sichern Wettbewerbsfähigkeit

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.

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.

Statement:

„Hoffentlich sind nicht einige wieder viel schlauer als andere!

Hoffentlich glaubt kein Kollege, er könne die Maut selbst tragen!

Hoffentlich hält diesmal die Solidarität innerhalb des Gewerbes!

Hoffentlich kommt es nicht zu einer großen, ungewollten Marktberreinigung!

Hoffentlich werden daraus keine Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen für die Amtsgerichte und die Insolvenzverwalter!

Die Maut kommt, alle anderen Hoffnungen aber bleiben!“

Jochen Schneider, geschäftsführender Gesellschafter der Schneider und Schneider Spediteure GmbH, Saarbrücken, und Mitglied der Vollversammlung der IHK Saarland