

Transportgewerbe kommt in Fahrt

Nach Jahren der Flaute konnte sich das deutsche Straßengüterverkehrsgewerbe im vergangenen Jahr erstmals wieder leicht erholen. Eine steigende Industrieproduktion und ein weiter wachsender Warenaustausch mit dem Ausland bescherten der Branche deutliche Zuwächse bei Transportmengen und Verkehrsleistung. Erstmals seit drei Jahren nahm auch die Zahl der Beschäftigten wieder leicht zu. Die saarländischen Transporteure konnten mit der bundesweiten Entwicklung gut mithalten: Bei den transportierten Mengen und der Zahl der Arbeitsplätze schnitten sie sogar deutlich besser ab als die Branche insgesamt.

Steigende Transportmengen ...

Die steigende Nachfrage nach Straßentransporten kam vor allem aus der Industrie. Die größten Zuwächse gab es bei Stahlerzeugnissen, bei industriellen Halb-Fertigwaren und Endprodukten sowie bei landwirtschaftlichen Erzeugnissen. Ein deutliches Minus dagegen gab es in den Bereichen Steine, Erden und Baustoffe sowie bei Mineralölerzeugnissen. Dahinter steht die anhaltende Krise der Bauwirtschaft und die Zurückhaltung der Verbraucher angesichts der drastisch gestiegenen Benzin- und Heizölpreise. Aufgrund der veränderten Struktur der transportierten Güter kam es bundesweit erneut zu längeren Transportwegen; entsprechend nahm die Verkehrsleistung mit einem Plus von 21 Prozent fast doppelt so stark zu wie die transportierten Gütermengen. Fortgesetzt hat sich auch der bundesweite Trend zu einem weiteren Outsourcing der noch bestehenden Werkverkehre: Nach den größeren Unternehmen gehen mehr und mehr auch mittelständische Betriebe dazu über, ihre Transportaufträge an Subunternehmer zu vergeben.

... und mehr Arbeitsplätze

Anders als im Bund stand die Entwicklung im Saarland unter dem Motto: „Mehr Tonnage – kürzere Wege“. Während die transportierten Mengen mit einem Plus von über 14 Prozent deutlich stärker anstiegen als bundesweit, nahmen die Verkehrsleistungen aufgrund kürzerer Transportweiten nur unterdurchschnittlich zu (plus 4,4 Prozent gegenüber plus 21 Prozent im Bund). Dahinter stehen insbesondere zusätzliche Massentransporte aus der boomenden Stahlindustrie, namentlich die Bedienung der neu erworbenen Kokerei in Carling sowie der Transport von Hüttenreststoffen (Sande, Schlacken) zur Bahnverladung im grenznahen Frankreich.

Insgesamt waren im vergangenen Jahr im saarländischen Güterverkehrsgewerbe in den Bereichen Transport, Spedition und Lagerei knapp 7.500 Menschen beschäftigt – fast dreieinhalb Prozent mehr als ein Jahr zuvor. Bundesweit nahm die Beschäftigung dagegen nur um weniger als ein Prozent zu. Die größten Zuwächse gab es, wie schon in den vergangenen Jahren, im Bereich Spedition und Lagerei (plus vier Prozent). In der Güterbeförderung gab es nach einem dreijährigen Rückgang erstmals wieder einen kleinen Zuwachs (plus 2,4 Prozent).

Trotz wachsender Umsätze und Beschäftigung ist die Zahl der Unternehmen im Saarland erneut gesunken: Gegenüber dem Vorjahr ergibt sich ein Rückgang um 20 auf derzeit noch 780 Unternehmen (minus 2,5 Prozent). Dennoch hat sich an der ausgeprägten mittelständischen Struktur wenig geändert. Rund drei Viertel aller Unternehmen beschäftigen weniger als zehn Mitarbeiter, rund ein Fünftel haben sogar nur einen einzigen Beschäftigten. Im Durchschnitt beschäftigt jedes Unternehmen neun Mitarbeiter.

Weniger Lkw – mehr Zulassungen für den Güterkraftverkehr

Im Saarland lag zu Jahresbeginn die Zahl der zugelassenen bei rund Lkw 33.300. Im Vergleich zum Vorjahr waren damit rund drei Prozent weniger Lastkraftwagen auf saarländischen Straßen unterwegs (Bund: -1,3 Prozent). Von diesen besaßen 5.900 Genehmigungen bzw. Abschriften für den gewerblichen Güterkraftverkehr. Das wiederum entspricht einem Anstieg von 5,1 Prozent. Demzufolge schließt sich die Schere zwischen der Zahl der zugelassenen Lkw und der Zahl der im gewerblichen Güterkraftverkehr eingesetzten Lkw zum ersten Mal seit Jahren wieder. Einer der wichtigsten Auslöser dieser Entwicklung war die Einführung der Lkw-Maut. Viele Unternehmen haben aus Kostengründen ihre Fahrzeugflotte umgestellt und statt großer, mautpflichtiger Fahrzeuge über 12 Tonnen mehrere kleine Fahrzeuge angeschafft, die nicht der Maut unterliegen.

In der Verteilung der Lkw zeigt sich erneut die mittelständische Struktur der Branche: Fast 60 Prozent der Unternehmen verfügen über ein bis drei Fahrzeuge. Rund 30 Prozent haben vier bis zehn Fahrzeuge im Einsatz. Mehr als zehn Fahrzeuge hat nur jedes siebte Unternehmen.

Trotz steigender Nachfrage anhaltender Wettbewerbs- und Preisdruck

Seit Jahren sind die Unternehmen des Güterkraftverkehrs einem steigenden Wettbewerbs- und Preisdruck ausgesetzt. Auch im vergangenen Jahr hat sich die Kostensituation für die Verkehrsunternehmen weiter verschärft. Neben höheren Versicherungsprämien und zusätzlichen Kosten durch neue gesetzliche Anforderungen an die Ladungssicherung schlagen vor allem die hohen Preise für Dieselmotorkraftstoff zu Buche, die immer neue

Höchststände erreichen. Eine kurzfristige, wenn auch wettbewerbsneutrale Entlastung der Unternehmen brachte lediglich der Wegfall der Straßenbenutzungsvignette, während die Einführung der Lkw-Maut gleichzeitig um ein Jahr verschoben wurde. Jetzt wartet das Gewerbe darauf, dass die Politik ihre Zusagen einlöst und die hohe Abgabenlast der deutschen Transportunternehmen tatsächlich senkt.

Flexibilität, Schnelligkeit, neue Technologien und ...

Vor diesem Hintergrund sind Flexibilität und schnelle Reaktion auf Kundenwünsche die wichtigsten Voraussetzungen für das Überleben. Diese werden immer mehr durch den Einsatz moderner Informations- und Kommunikationstechnologien erreicht, mit dem die Unternehmen verstärkt in den Ablaufprozess ihrer Kunden eingebunden werden. Aber auch durch permanente Effizienzsteigerungen versuchen die Unternehmen, dem hohen Wettbewerbsdruck zu begegnen. Die ständige Reduzierung von Leerfahrten, wie sie vom Bundesamt für den Güterverkehr seit Jahren beobachtet wird, ist ein deutlicher Beweis für die Bemühungen der Transportunternehmen, Kosten zu sparen und den Fahrzeugeinsatz möglichst effizient zu gestalten. Auch die Einführung von Fuhrparkmanagementsystemen – die sich allerdings erst ab einer bestimmten Fuhrparkgröße rechnen – zeugen von diesen Bestrebungen. Schließlich nutzen die Unternehmen die günstigeren Spritspreise im Ausland und versuchen unrentable Beförderungsaufträge auf Subunternehmer zu verlagern.

... neue Ideen sichern Wettbewerbsfähigkeit

Aufgrund der angespannten Wettbewerbssituation im Transportgewerbe haben viele Unternehmen aber auch ihr Angebotsspektrum kräftig erweitert: Die elektronische Vernetzung ermöglicht etwa die Bündelung von Aufträgen oder das Anbieten von Komplettdienstleistungen. Diese umfassen Dienstleistungen rund um den eigentlichen Warentransport – etwa die Möglichkeit der Sendungsverfolgung, Lagerkontrolle, technischen Service, Kollektionierung und Mailing bis hin zur Vorproduktion von Zulieferteilen oder die Regalbestückung im Handel. 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 – seit der EU-Erweiterung im Mai 2004 noch zahlreicheren – Marktpartnern. Nach der EU-Erweiterung hat der wachsende Warenaustausch mit den neuen Mitgliedern überwiegend auf der Straße stattgefunden. Nach Angaben des Bundesamtes für den Güterverkehr ist die Anzahl der Lkw-Ein- und Ausfahrten in die osteuropäischen Mitgliedsländer seither um bis zu 40 Prozent gestiegen. Der Wettbewerb auf dem europäischen Güterverkehrsmarkt hat sich aufgrund der

Kostenunterschiede zwischen den alten und den neuen EU-Staaten noch weiter verschärft. Verlader und Frachtvermittler profitieren vom günstigen Laderaumeinkauf und setzen zunehmend Unternehmen aus den EU-Beitrittsstaaten für die Abwicklung ihrer Transporte ein. Diese Entwicklung strahlt bereits auch auf Verkehre zwischen den alten EU-Staaten aus. 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 überfälliger Schritt. Der von der Bundesregierung vorgesehene Mautausgleich durch Erstattung eines Teils der Mineralölsteuer ist im Juli von der Europäischen Kommission als nicht mit dem EU-Recht vereinbar abgelehnt worden. Auch eine Harmonisierung der technischen Vorschriften ist nach Ansicht der IHK dringend notwendig, um einen fairen Wettbewerb zu gewährleisten.