

# Dunkle Wolken über dem Osten

Keine blühenden Landschaften: Wie sich die Branche in den neuen Bundesländern innerhalb von 30 Jahren entwickelt hat



„Die jetzigen Herausforderungen sind wesentlich größer, als sie damals waren“

WIELAND RICHTER,  
VORSITZENDER DER  
FACHVEREINIGUNG  
STRASSENGÜTER-  
VERKEHR IM  
LANDESVERBAND DES  
SÄCHSISCHEN VERKEHRS-  
GEWERBES (LSV)



Wieland Richter ist „komplett angefressen“ – wie er selbst sagt. Der Vorsitzende der Fachvereinigung Straßengüterverkehr im Landesverband des Sächsischen Verkehrsgewerbes (LSV) sagt, die Herausforderungen heute seien wesentlich größer als damals. Denn zu Beginn der 1990er Jahre „sind die Unternehmer mit einer riesigen Euphorie gestartet. Es sind uns ja auch blühende Landschaften versprochen worden, die wir bis heute nicht haben – zumindest in den neuen Bundesländern nicht“, resümiert er und bilanziert: „Inzwischen ist die Euphorie schon lange einer böserartigen Realität gewichen.“

Der Frust ist groß in der Transportbranche auf dem ehemaligen DDR-Gebiet. Bei einer Recherche-tour quer durch diesen Landstrich zwischen Mecklenburg-Vorpom-

mern und Thüringen stößt trans aktuell nirgendwo auf gutgelaunte, optimistische Gesprächspartner. Dazu trägt nicht zuletzt die politische Weltlage bei.

„Weil wir nur noch von Idioten regiert werden, bringt die Politik uns vielleicht auch den Dritten Weltkrieg. Dann brauchen wir uns über Kraftstoffprobleme bald gar nicht mehr zu unterhalten“, sagt Detlef Benecke und macht unverhohlen seinem Herzen Luft. Als Geschäftsführer von Debe Transporte, Umzüge & Logistik im brandenburgischen Wittenberge kritisiert er, dass die Politik nicht mehr daran interessiert sei, den Mittelstand zu erhalten. „Aber die ganz großen Probleme stehen uns noch bevor. Wenn die Lkw stehen, hat Deutschland nichts zu fressen. Und wir sind kurz davor.“

Das sachsen-anhaltinische Teutschenthal ist nicht nur Mo-

tocross-Freunden ein Begriff, sondern auch der Familienstammsitz der Jahnkes. Joachim Jahnke war ein erfolgreicher Go-Kart-Fahrer und gründete 1966 sein Fuhrunternehmen. „Nach der Wende war es für uns schwierig, in das neue System einzufinden“, erzählt sein Sohn Jens-Uwe Jahnke, der jetzige Geschäftsführer von Jahnke Spedition und Transport. „Wir haben ja schon zu DDR-Zeiten alles überstanden. Aber da waren die Probleme ganz anderer Art“, schildert er und listet auf, was alles an Bürokratie und Kosten auf den kleinen Familienbetrieb zukam.

kommt: „Adblue hat sich gar um 400 Prozent verteuert“, ergänzt Verbandsmann Wieland Richter. Der Zusatzstoff sei früher ein Kostenfaktor gewesen, den man in der Kalkulation gar nicht drin gehabt hatte. „Inzwischen ist Adblue so teuer wie der Diesel noch vor einigen Jahren“, fügt er hinzu.

Wer vor zwei, drei Jahren glaubte, sich mit einem alternativen Gasantrieb der Dieselpreis-Spirale entziehen zu können hat jetzt ebenfalls schlechte Karten. Klar, damals gab es ein von der Bundesregierung gefördertes

Programm, mit dem LNG-Fahrzeuge gefördert und sogar von der Maut befreit wurden. „Wir zahlen 1.500 bis 2.000 Euro pro Monat und Lkw an Maut. Das war natürlich ein richtiger Anreiz“, sagt Spediteur Jens-Uwe Jahnke. Doch jetzt werden diese Gasfahrzeug-Besitzer vom Staat „voll im Stich gelassen und fallen komplett runter“. Denn inzwischen ist der klimafreundliche Kraftstoff dreimal so teuer wie Diesel. Und es gebe Firmen, die ihren Fuhrpark in großem Stil umgestellt hatten. Deshalb

## Von Politik allein gelassen

„Heute fehlt uns zum großen Teil die Planungssicherheit“, bemängelt Jens-Uwe Jahnke und er fühlt sich, gerade mit Blick auf die Energie-Preisexplosion, ein ganzes Stück von der Politik allein gelassen. „Die hören uns gar nicht.“ Der Spediteur weist darauf hin, dass durch die zwei Pandemiejahre keiner in der Lage gewesen sei, sich etwas auf die Seite zu legen. „Und jetzt kommt der Hammer mit diesen Preisen.“

Doch auch der Versuch, diese Mehrkosten weiterzugeben, ist nicht unproblematisch. „Unsere Kunden müssen schließlich auch überleben“, sagt der Spediteur. Er zeigt Verständnis und hat ein Beispiel parat: Ein Jahnke-Kunde ist Europas größter Erdgasabnehmer. „Wenn dieser Chemieproduzent nicht mehr ist, haben wir nichts mehr zu fahren.“

Dass die Kraftstoff-Preissituation vorrangig die Gemüter bewegt, ist keine Überraschung. Denn diese Kosten stünden an erster Stelle – noch vor den Fuhrpark- und Personalkosten, bestätigt Transporteur Detlef Benecke. „Das war mal anders. Da waren die Lohnkosten das Teuerste“, erklärt er. Jetzt verschlingt das Tanken bei ihm 40 bis 50 Prozent des Budgets. „Früher waren es 10 bis 15 Prozent“, sagt er. Hinzu



Spediteur Detlef Benecke: „Wenn die Lkw stehen, hat Deutschland nichts zu fressen. Und wir sind kurz davor.“

## PANEUROPA TRANSPORT

Carsten Hemme  
Geschäftsführer Paneuropa Transport



### Innovation in der Branche:

Durch den Wegfall der Konzessionen im Jahr 1998 wurde der Weg für ein marktwirtschaftliche Wachstum des Transportbereichs im Unternehmen ermöglicht.

### Meilenstein im Unternehmen:

Der Beginn und Ausbau der intermodalen Verkehre ab dem Jahr 2002.

### Nächster großer Schritt:

Der Wandel vom Transportunternehmen zum Anbieter einer emissionsfreien und nachhaltigen Logistik unter Ausnutzung von neuen Antriebsarten, fortschrittlichen Kraftstoffen und dem optimalen Verkehrsträger.

Gegründet: 1958  
Firmensitz: Bakum  
Mitarbeiter: 180  
Ladeeinheiten: 1.200  
Sendungen/Jahr: 85.000 (auf der Schiene)  
Umsatz: 90 Millionen Euro





Spediteur Jens-Uwe Jahnke: „Heute fehlt uns zum großen Teil die Planungssicherheit.“

mahnt der Teutschenthaler Unternehmer: „Nicht gleich auf jede Welle aufspringen.“

Nadine Dreier, Geschäftsführerin der Fachvereinigung Güterverkehr im Landesverband des Verkehrsgewerbes Mecklenburg-Vorpommern, macht noch auf einen weiteren Aspekt der Branche aufmerksam: die Nachfolgesorge. „Wir haben in Mecklenburg-Vorpommern auch viele ältere selbstfahrende Unternehmer. Wer übernimmt das?“ Diese Frage umfasst gleich zwei Probleme: Unternehmens- und Fahrernachwuchs. „Früher haben hier jede Woche Fahrer vor der Tür gestanden. Das ist kaum mehr der Fall. Man kann nur die Ohren aufsperrn und Annoncen schalten“, sagt Jens-Uwe Jahnke, der nach eigenen Angaben noch keine ausländischen Fahrer beschäftigt. Außerdem sei es heute auch nicht mehr so einfach, polnische Trucker zu bekommen. „Sie verdienen dort auch gutes Geld und müssen nicht unbedingt hierherkommen“, erklärt er.

Bei einer großen Spedition in Sachsen-Anhalt, die mit 200 Fahrzeugen auf Achse ist, meldete sich kürzlich ein Ukrainer mit einer 20jährigen Lkw-Erfahrung. „Aber er darf hier nicht gewerblich fahren“, bedauert Jens-Uwe Jahnke, der auch IHK-Vizepräsident ist. Denn dem Kandidaten fehlt die notwendige hiesige IHK-Prüfung. Obwohl der Kammervize „nicht unbedingt von dieser Regel ablassen“ möchte, weil diese „Zugangsberechtigung zum Markt uns ja auch irgendwie schützt“, hält er es doch für überlegenswert, eine Art Zwischenlösung zu finden. „Denn wenn wir keine Leute haben, könnte man ja auch Übergangsfristenmäßig irgendetwas regeln.“

Keine Nachwuchssorgen scheint es hingegen in Wittenberge zu geben. Detlef Benecke, der sich vom selbstständigen Regen- und Sonnenschirmreparateur Schritt für Schritt in den 1990er Jahren zu einem mittelständischen Spediteur entwickelte, setzte von Anfang an auf Familie und Lehrlingsausbildung.

„Meine Frau Martina hat mich von Anfang an begleitet, in allen Aufbauphasen. Seit zwölf Jahren ist unsere große Tochter im Betrieb und seit drei Jahren die jüngste. Sie sollen, wenn es dann noch etwas zu übernehmen gibt, den Betrieb weiterführen“, berichtet Benecke.

Zeitgleich hat er zwei Berufskraftfahrer-Lehrlinge in der

Ausbildung. Unter normalen Voraussetzungen sollten sie anschließend mindestens fünf Jahre für Debe Transporte fahren. Um Abwerbungen vorzubeugen, macht sich Detlef Benecke im Wirtschaftsverband dafür stark, dass in solchen Fällen eine Ablösumme gezahlt werden muss. Warum sollten andere die reifen und auch recht kostspieligen Früchte umsonst ernten?

Die mittel- und langfristige personelle Absicherung, besonders beim Fahrpersonal, ist auch für Michael Lange, Geschäftsführer von T&P Transport Logistik Service in Frankfurt (Oder), ein wichtiger Aspekt. Er ist überzeugt, dass dies durch einen achtungsvollen und fairen Umgang mit und unter den Mitarbeitern erreicht wird.

Gleichzeitig wirbt er dafür, einen solchen Umgang auch mit den Geschäftspartnern zu pflegen – gerade in schwierigen Zeiten. Zu den Erfolgsfaktoren zählt er, sich auf die eigene Unternehmensstärke zu besinnen und regionale Kompetenzen zu nutzen. So sind seine Fahrer beispielsweise seit fast 15 Jahren für die örtliche Brauerei ebenso unterwegs wie seit mehr als 20 Jahren für einen regionalen Obsthändler.

#### Familie zieht mit

Neben fleißiger Arbeit setzt Detlef Benecke in erster Linie auf die Familie. Wenn die voll mitziehe, sei das schon ein guter Weg, um die aktuellen Herausforderungen zu bewältigen. Und als er 2017 das Transportunternehmen mit einer Iveco-Vertragswerkstatt komplettierte, konnte er auch auf die Frauen an seiner Seite zählen. „Wir sind davon ausgegangen, dass wir diese Werkstatt aufbauen und erhalten müssen, um künftig bei den Reparaturen unseres Fahrzeugparks Geld zu sparen“, erklärt er und betont: „Ohne die Familie wäre das alles nicht möglich gewesen.“

Flexibilität ist auch für Jens-Uwe Jahnke das unternehmerische Erfolgsrezept. Kurzfristig reagieren zu können, hält er für äußerst wichtig. Dabei sei es allerdings auch notwendig, vor allem die Fahrer „immer wieder zu motivieren, damit sie nicht wegrennen“.

Text: Herbert Schadewald |  
Fotos: ink drop – stock.adobe.com,  
Debe, Schadewald

## LOGISTIK SCHMITT

Rainer Schmitt  
Geschäftsführer Logistik Schmitt



### Innovation in der Branche:

Im Rahmen dieses beachtlich langen Zeitraums von 30 Jahren sicherlich die Formung des heutigen europäischen Wirtschaftsraums und die damit einhergehende Öffnung in Richtung Osteuropa. Weiterhin natürlich die Themen der Digitalisierung wie Einführung E-Mail, Mobiltelefonie, Telematik und vieles mehr.

### Meilenstein im Unternehmen:

Mit Sicherheit der Einstieg in die Kontraktlogistik um die Jahrtausendwende und Implementierung eigener IT-Systeme.

### Nächster großer Schritt:

Die Transformation der Antriebskonzepte unserer Fahrzeuge und die fahrerlose Bedienung von Staplern und Lkw. Sicherlich wird der immense Druck der Demographie diese Entwicklung treiben müssen.



Gegründet: 1948  
Firmensitz: Bietigheim  
Mitarbeiter: 300  
Lkw: 85  
Trailer: 105  
Lagerfläche: 82.000 Quadratmeter



FIA European Truck Racing Championship  
nuerburgring.fiaetr.com

# 35. INTERNATIONALER ADAC TRUCK-GRAND-PRIX

15. – 17. JULI 2022

INTERNATIONALER ADAC  
★ TRUCK ★  
GRAND-PRIX  
NÜRBURGRING



## NÜRBURGRING

15. – 17. JULI 2022

Facebook, Twitter, YouTube icons

truckgrandprix

WWW.TRUCK-GRAND-PRIX.DE


