

Der Faktor Mensch Martin Armbruster, IHK München

IHK-Verkehrsausschuss diskutiert über den Fahrermangel – Unternehmer fordern leichteren Berufszugang, eine schnelle Lösung gibt es nicht

Kalt, stürmisch, Dauerregen. Wer mit dem ÖPNV zur Sitzung des IHK-Verkehrsausschusses am 2. Februar anreiste, hatte wenig Freude. Aber irgendwie passte das Wetter ganz gut zur verkehrspolitischen Lage. Die ist in Deutschland mies und in München eher noch schlechter. „Alles steht“, bilanziert die Süddeutsche Zeitung. Der Hintergrund macht das Thema brisant, um das es bei dieser Sitzung ging: Busverkehr.

Ausschussmitglied und Busunternehmer Josef Ettenhuber hatte zu dieser Sitzung in seine Betriebsstätte nach Feldkirchen eingeladen. Aus erster Hand konnte der Ausschuss erfahren, vor welchen Aufgaben und Problemen das Unternehmen Ettenhuber und seine Branche stehen. „Der ÖPNV muss emissionsfrei werden“, sagte Ettenhuber vor dem Ausschuss. Und leistungsfähiger noch dazu. Bis 2030 sollen sich die Beförderungszahlen verdoppeln.

Die auf der Agenda vorgesehene Betriebsbesichtigung fiel witterungsbedingt ins Wasser. Inhaltlich war das kein Schaden. Ettenhuber schilderte stattdessen Problem Nr. 1, die Frage mit welchem Antrieb seine 145 Linienbusse künftig fahren sollen. Sicher ist: Der Diesel-Motor scheidet wegen der Klimaschutzziele aus. Weil derzeit niemand weiß, welcher Alternativ-Antrieb sich durchsetzen wird, erhalten Ettenhuber und seine Branchenkollegen für den Linienverkehr nur noch Verträge mit Laufzeiten von maximal drei Jahren.

Ettenhuber muss seinen Fuhrpark mit viel Geld erneuern. Er hat bereits einige E-Busse im Einsatz. Die sind schwerer als Dieselbusse und können, weil die große Batterie so viel Platz einnimmt, deutlich weniger Passagiere befördern. Ettenhuber sagte, wenn man steigende Nachfrage einkalkuliere, müsste er auf einer Linie zwei Busse gleichzeitig einsetzen, wofür es aber am Platz an den Haltestellen fehle.

Mit dem Bau einer Wasserstoff-Tankstelle hat Ettenhuber schon eine Weiche Richtung Zukunft gestellt. Allerdings bedeute das Ganze einen „irrsinnigen Aufwand“. Er habe sich nicht vorstellen können, welchen Genehmigungs-Marathon das bedeute. „Wir leisten da echte Pionier-Arbeit. Es ist definitiv nicht gut, damit der erste zu sein“, sagte der Bus-Unternehmer.

Der Ausschuss-Vorsitzende Georg Dettendorfer meinte, hier gehe es um eine Grundsatzfrage im Verkehr. Grüner Wasserstoff stehe für große Hoffnungen, nur sei der teuer, schwer zu transportieren. Es sei unklar, wie man damit in Bayern den hohen Bedarf decken könne. Wenn man sich die Preise von Flüssiggas anschau, sagte Dettendorfer, bleibe der Gasantrieb eine Option.

Bernd Rosenbusch beschäftigte sich mit dem ÖPNV-Problem Nr. 2, das für diesen Frühsommer angekündigte Deutschland-Ticket oder 49-Euro-Ticket. Als MVV-Manager konnte Rosenbusch diesem Pauschal-Ticket nicht viel Gutes abgewinnen. Er sagte, rein volkswirtschaftlich betrachtet sei das ein absurdes Instrument. Über eine

Subvention werde die Nachfrage erhöht, ohne zuvor für die nötigen Kapazitäten zu sorgen. Für Verkehrsunternehmen bedeute das Einnahmenverluste, die Politik betreibe die Wiederverstaatlichung der Branche.

Rosenbuschs größter Kritikpunkt war die fehlende soziale Trennschärfe. Auch Vermögende und Gutverdiener profitierten von dem Ticket. Er räumte aber auch eine Fehlentwicklung der jüngsten Jahre ein. Die Kosten für das Autofahren sind demnach seit 2018 um 20 Prozent, im ÖPNV aber um 55 Prozent gestiegen. Der eindeutig falsche Anreiz.

Rosenbusch geht davon aus, dass die Weitpendler die größten Gewinner des Deutschland-Tickets sind. Auch das ist problematisch, weil das ebenso wie die Pendler-Pauschale die Zersiedelung fördert. Was MVV-Mann Rosenbusch als positiven Effekt lobte, ist, dass das 9-Euro-Ticket eine Debatte entfacht habe, die nicht mehr zu stoppen sei. Es gehe um die Frage, wie man Mobilität besser, nachhaltiger und sozial gerechter gestalten könne.

Im Mittelpunkt der Sitzung stand Problem N.3, das für die politische Arbeit der IHK seit Jahren eine zentrale Rolle spielt – der Fachkräftemangel. Kurz nach der IHK-Veranstaltung hat der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen (BDO) den Fahrermangel mit drastischen Zahlen belegt. Schon heute mangelt es der Branche an rund 7.800 Leuten. Bis 2030 werden rund 87.000 Fahrerinnen und Fahrer fehlen.

Junior-Chef Ralf Ettenhuber schilderte ungeschminkt die Gründe. Der Job habe ein schlechtes Image, werde mies bezahlt, die Arbeitszeiten wirkten abschreckend, die Ausbildung sei – vor allem im Vergleich zu anderen Ländern - lang und teuer. Die beiden Ettenhubers trugen dem Ausschuss vor, wie ihr Unternehmen auf den Fahrer-Mangel reagiert.

Ettenhuber kooperiert mit Fahrschulen und der Arbeitsagentur, schaltet Anzeigen auf Instagram und Facebook. Trotzdem ist es dem Unternehmen kaum möglich, Deutsche als Fahrer zu gewinnen. Ettenhuber rekrutiert dort, wo sich auch andere Spediteure und Busunternehmer bedienen: vorwiegend in Rumänien und Kroatien.

Ettenhuber beschäftigt am Standort Feldkirchen einen Rumänen als Fahrdienstleiter, damit der sich gut mit den Fahrern verständigen kann. Das Unternehmen bietet seinen Fahrern, was nicht selbstverständlich ist, Sozialräume, günstige Wohnungen und kostenlose Deutsch-Kurse an. Bei Ettenhuber bekommen Fahrer Hilfe für Steuererklärung und Behördengänge, sie haben Mitsprache für die Schicht- und Fahrpläne. „Wir wollen ihnen das Gefühl geben, Teil einer echten Community zu sein“, sagt der Firmen-Chef.

Ettenhuber wagt sich derzeit an ein sozialpolitisches Experiment. Er hat 50 indische Busfahrer angeworben, die derzeit auf Malta und Kroatien eine sechs Monate dauernde Ausbildung erhalten. Von Juni 2023 an sollen die Inder dann für Ettenhuber Liniensbusse fahren. Wie nachhaltig diese Lösung ist, daran äußerten Unternehmer in der Diskussion Zweifel: „Wir können uns nicht nur im Ausland bedienen.“

Nur Fahrer aus „Billig-Ländern“ zu beschäftigen, fördert eben nicht das Image der Speditionen und Busunternehmen. Die Unterbringung in eigens für sie geschaffenen Quartieren trägt zur Isolierung der Fahrer bei. Es gibt Spannungen mit dem Umfeld

der „Fahrer-Kasernen“. Aufgrund der fehlenden sozialen Bindungen gibt es auch keine Loyalität gegenüber dem Arbeitgeber. Oberbayerns Unternehmen jagen sich die Fahrer gegenseitig ab. Derzeit, so beklagten es die Unternehmer, zieht es rumänische Fahrer Richtung Baden-Württemberg, wo sie 17 Prozent mehr Lohn bekommen.

Die Branche spürt, was die Wirtschaftsmedien seit geraumer Zeit schreiben: Auf dem Arbeitsmarkt haben sich die Machtverhältnisse in einigen Branchen zugunsten der Stellenbewerber gedreht. Als Konsequenz forderten die Unternehmer, der Berufszugang müsse erleichtert, die Ausbildung verkürzt und die Prüfung für die Berufskraftfahrerqualifizierung vereinfacht werden.

Dettendorfer kritisierte, das Ausbildungssystem sei komplett „oversized“. Potenzielle Bewerber hätten keine Lust auf eine dreijährige Ausbildung. Sie wollten schnell Geld verdienen. Ferdinand Kloiber nannte es praxisfremd, wenn Leute nicht fahren dürfen, weil sie in der Prüfung an Mathematik und Deutsch scheitern. „Ein Jahr Ausbildung, das muss reichen. Wenn wir das nicht hinkriegen, wird es bald kein deutsches Verkehrsunternehmen mehr geben“, warnte Kloiber.

Thomas Stöhr, IHK-Abteilungsleiter für berufliche Fortbildung und Fachkräfte, betonte, dass die IHK das Thema auf die bundespolitische Agenda gebracht habe. Laut Stöhr hat der DIHK auf Initiative der IHK in Berlin ein Impulspapier mit Vorschlägen zur Lösung des Fachkräftemangels veröffentlicht. BIHK-Hauptgeschäftsführer Manfred Gößl hat auf einer Verkehrskonferenz der bayerischen IHKs in Nürnberg im Beisein von Bundesverkehrsstaatssekretär Michael Theurer (FDP) eine Kernforderung betont: Die theoretische Prüfung muss es auch mehrsprachig und im Multiple-Choice-Verfahren geben.

Stöhr sagte auch, wo die Einflussnahme der IHK ihre Grenzen habe. Es gelte die Tarif-Autonomie. Und wenn sich die Tarifparteien auf eine dreijährige Ausbildungsordnung einigten, sei das weder von der IHK noch von der Regierung zu ändern. „Die Gewerkschaften haben null Interesse, sich darauf einzulassen“, sagte Stöhr.

Der Grund ist klar: Eine verkürzte, vereinfachte Ausbildung bringt die Absolventen schneller in den Job, mindert aber auf lange Sicht ihre Verdienstchancen. Für Busunternehmen wie Ettenhuber ist ein Ausstieg aus dem Tarifsysteem nur theoretisch möglich. In der Praxis bekäme er von der öffentlichen Hand dann aber keine Aufträge.

Vorträge und Diskussion ergaben ein ernüchterndes Fazit. Eine wirkliche Lösung des Fachkräftemangels ist bislang nicht in Sicht. Tim Johannes von der Münchner ZF Mobility Solutions GmbH stellte eine zumindest in technischer Hinsicht beeindruckende Alternative vor: autonome, fahrerlose Bus-Shuttles. Auf einer abgetrennten Teststrecke in Rotterdam fahren sie schon – eine vollwertige Alternative zum Linienbus sind die Shuttles aber noch nicht.

Im vergangenen Sommer wurden auch in Berlin-Tegel hochautomatisierte Kleinbusse getestet. Die fuhren zwischen Wohnvierteln und den U- und S-Bahn-Stationen. Laut einer Auswertung der TU Berlin gab es technische Probleme. Bei Starkregen verweigerten die Busse ihren Dienst. Vor allem aber fehlt der Technik noch die Akzeptanz. 96 Prozent der Fahrgäste sagten, sie hätten lieber Personal im Bus. Es wird also vorerst weiter Busunternehmer und Fahrer brauchen.