



Heinz Bernhardt (Autor)
**Schüttguttransport in landwirtschaftlichen Betrieben
Deutschlands**

Heinz Bernhardt

**Schüttguttransport in landwirtschaftlichen
Betrieben Deutschlands**



Cuvillier Verlag Göttingen

<https://cuvillier.de/de/shop/publications/3524>

Copyright:
Cuvillier Verlag, Inhaberin Annette Jentsch-Cuvillier, Nonnenstieg 8, 37075 Göttingen,
Germany
Telefon: +49 (0)551 54724-0, E-Mail: info@cuvillier.de, Website: <https://cuvillier.de>

1 Einleitung

Die Landwirtschaft ist ein Gewerbe, welches die Zwecke hat durch Produktion – zuweilen auch durch fernere Bearbeitung – vegetabilischer und tierischer Substanzen Gewinn zu erzeugen oder Geld zu erweben. Je höher dieser Gewinn nachhaltig ist, desto vollständiger wird dieser Zweck erfüllt. Die vollkommenste Landwirtschaft ist also die, welche aus dem höchsten nachhaltigen Gewinn, nach Verhältnis des Vermögens der Kräfte und der Umstände aus ihrem Betrieb zieht.

Albrecht Thaer, 1809

Die landwirtschaftlichen Unternehmen in Deutschland haben in den letzten Jahren zunehmend mit Erschwernissen in ihrem wirtschaftlichen und politischen Umfeld zu kämpfen. Durch die EU-Agrarreform kam es zu einer Absenkung der Marktordnungspreise. Die Produktionsmengen konnten durch Marktkontingentierung und Flächenstilllegung auch nicht einkommensausgleichend aufgestockt werden. Außerdem ergeben sich durch die anstehende EU-Osterweiterung und die mit ihr zu erwartende Neuordnung des EU-Agraretats, sowie durch die wieder aufgenommene WTO Runde mit der Zielstellung eines weiteren Protektionsabbaues zunehmende Herausforderungen zur Effizienz landwirtschaftlicher Unternehmen.

Das Ziel für die landwirtschaftlichen Unternehmen in Deutschland muss es in den nächsten Jahren sein, ihre Vorteile gegenüber anderen Marktpartnern hinsichtlich natürlicher Bedingungen wie Bodenfruchtbarkeit und Klima, dem Stand der Technik und die Verbrauchernähe konsequent zu nutzen. Die wichtigste Aufgabe für die nächsten Jahre ist aus verfahrenstechnischer Sicht aber die Anpassung an den zunehmenden Kostendruck. Dies muss durch überlegte Umstrukturierungsmaßnahmen in den Unternehmen, wie z.B. Kooperationen und Diversifikation, zur Nutzung von vorhandenen Kosteneffekten führen. (Kuhlmann, 1999; von dem Bussche Kuhlmann, 1999)

Außer dieser weltwirtschaftlich zu begründenden Ausrichtung am Marktgeschehen gibt es aktuell agrarpolitisch spezifische Ansprüche an die Landwirtschaft, in Form ökologischer Empfehlungen bzw. Vorschriften. Beispielhaft wäre auf das Bundesnaturschutzgesetz von 1998 oder den Bundesnaturschutzgesetzentwurf von 2001 hinzuweisen. Zusammenfassend lässt sich erkennen, dass diese

Entwicklungen zu einer weiteren Verteuerung der landwirtschaftlichen Produktion in Deutschland, auch im internationalen Vergleich führt. (Kuhlmann, 2002)

Die aussichtsreichste verfahrenstechnische Strategie weist in Richtung drastischer Kostensenkung. Hierzu müssen aber zuerst einmal die Kosten des Unternehmens im Detail genau bestimmt werden.

Es zeigt sich, dass für den Unternehmenserfolg immer mehr die Faktoren Wissen, Können und Image in den Vordergrund treten. Die Schwerpunkte werden nicht mehr so sehr auf alleiniger Verbesserung spezifischer Produktionstechnik liegen, als vielmehr auf dem Gebiet des Managements, der „human resources“ und des Marketings (Brodersen Kuhlmann, 1999). Eine Analyse der Informationen wird somit notwendig. Diese Informationsanalyse des landwirtschaftlichen Teilbereiches Transport, Umschlag und Lager soll in dieser Arbeit durchgeführt werden.

2 Problemstellung

Die Landwirtschaft wird immer wieder als „Transportgewerbe wider Willen“ bezeichnet oder mit dem Satz charakterisiert „Das Geld des Landwirts klebt am Reifen.“. Nach Fröba (1994) entfallen bis zu 50% des Arbeitszeitbedarfs der Außenwirtschaft auf den Bereich Transport, Umschlag und Lager (TUL). Ähnliches ist bei Mührel (1983) für die DDR zu finden, wonach der TUL-Prozess mehr als 40% des Gesamtaufwands an lebendiger und vergegenständlichter Arbeit in der Landwirtschaft ausmacht. Seinen Berechnungen nach steht die Landwirtschaft an zweiter Stelle im Güteraufkommen, noch vor der Eisenbahn.

Dass diese Aussagen trotz des in den letzten Jahren vollzogenen Strukturwandels noch immer ihre Aussagekraft besitzen zeigt der folgende Vergleich (siehe Abbildung 1) zwischen landwirtschaftlichem Transportaufkommen und gewerblichem Güterverkehr.

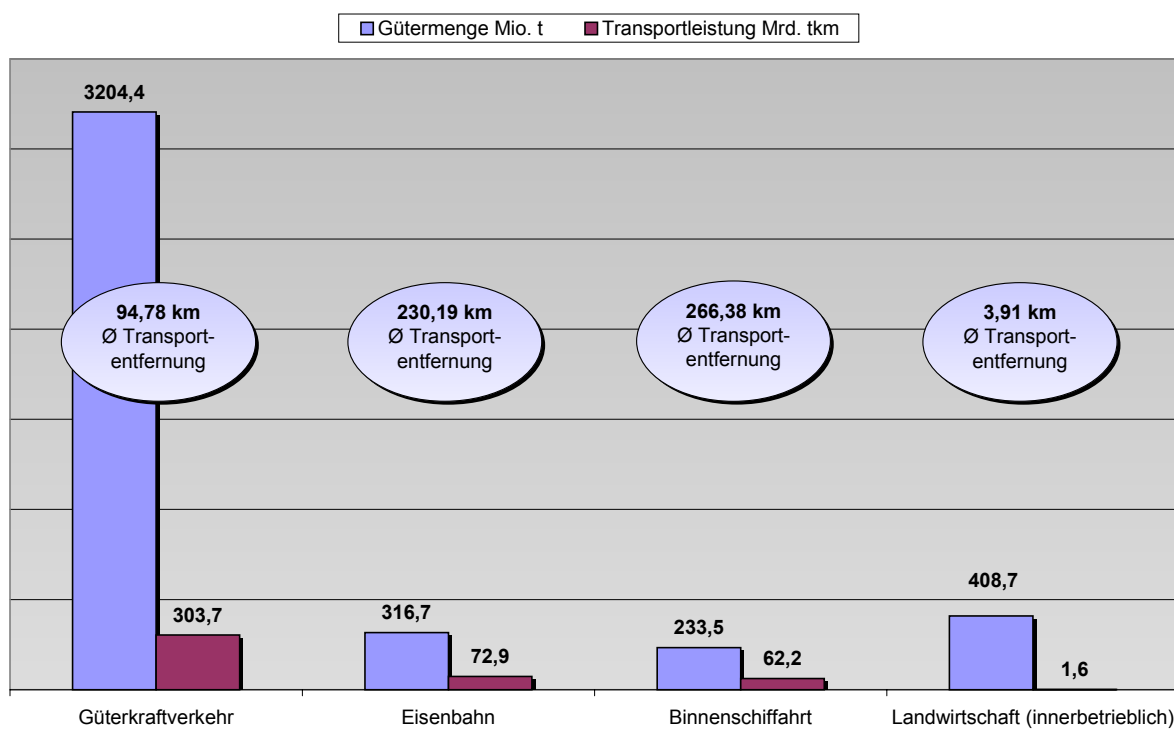


Abbildung 1 : Transport in der BRD (Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung, 1999 und eigene Berechnungen)

Die Landwirtschaft steht hier mit 409 Mio. t Gesamttransportaufkommen an zweiter Stelle nach dem Güterkraftverkehr mit 3.204 Mio. t, vor der Eisenbahn (317 Mio. t) und vor der Binnenschifffahrt (234 Mio. t). Diese Zahlen finden auch in Fachkreisen

relativ wenig Aufmerksamkeit und vielleicht liegt dies an der im gleichen Vergleich dargestellten relativ geringen Transportleistung der Landwirtschaft. Sie liegt hier mit 1,6 Mrd. tkm an letzter Stelle der vier Transportgewerbe. Der Güterkraftverkehr steht auch hier mit 304 Mrd. tkm an erster Stelle, gefolgt von Eisenbahn (73 Mrd. tkm) und Binnenschifffahrt (62 Mrd. tkm). Die geringen Transportleistungen (=Menge*Entfernung) der Landwirtschaft ergeben sich aus der niedrigen durchschnittlichen Transportentfernung der Landwirtschaft im Haupttransportbereich Hof-Feld. Sie beträgt 3,9 km. Der Güterkraftverkehr kann mit 94,8 km als Mittelstreckentransporteur angesehen werden und die Eisenbahn ist mit 230,2 km wie die Binnenschifffahrt mit 266,4 km ein Langstreckentransporteur.

Auf Basis dieser Gegebenheiten wird die Notwendigkeit deutlich, sich intensiv mit dem TUL-Bereich in der Landwirtschaft zu beschäftigen, besonders wenn man dazu noch die vielfältigen Veränderungen in diesem Sektor in den letzten Jahren betrachtet. Als Beispiele für diese Veränderung sollen folgende Punkte genannt werden:

- Durch die deutsche Wiedervereinigung kam es zu erheblichen Veränderungen im Betriebsgrößenspektrum, es bewegt sich heute zwischen einigen wenigen und mehreren tausend Hektar Betriebsfläche.
- In den neuen Bundesländern haben sich große Landwirtschaftsunternehmen entwickelt, die unter den neuen Bedingungen nun auch spezielle Anforderungen an TUL stellen.
- Auch die sogenannten „Familienbetriebe“ in den alten Bundesländern haben in den letzten Jahren erhebliche Wachstumsschritte vollzogen, bei denen erst im Laufe der Zeit die Anforderungen auf dem TUL-Bereich deutlich werden.
- Viele Unternehmen spezialisieren sich auch immer mehr auf einzelne Betriebsschwerpunkte, was zu einer Ausprägung von Transportspitzen in diesen Bereichen führt.
- Die Struktur der Handelspartner der Landwirtschaft ist einem erheblichen Konzentrationsprozess unterworfen, der zu einem Anstieg der außerbetrieblichen Transportentfernungen führt.
- Es werden immer leistungsstärkere Erntemaschinen verwendet, die z.B. beim Mähdrusch eine Leistung von über 60 t/Stunde aufweisen.

- Auch die Stundenleistungen von Saat und Bestandesführung steigen an, wodurch auch ein höherer Zulieferungsbedarf pro Zeiteinheit entsteht

Die Zielstellung dieser Arbeit ist es, den derzeitigen Stand des TUL-Sektors in der deutschen Landwirtschaft präziser beschreiben zu können. Dazu sind Informationen zu Transportmengen und –leistungen und ihrer zeitlichen Verteilung bei unterschiedlichen Betriebstypen und –größen nötig. Ein weiterer Schwerpunkt wird auf die zur Zeit verwendeten TUL-Technik und ihre Leistungsdaten gelegt. Um ein vollständiges Bild des TUL-Sektors zu erhalten sind auch noch Informationen zu den betrieblichen Rahmenbedingungen nötig, bevor man diese Informationen dann in den TUL-Kosten bündeln kann.