

# Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.

Breitenbachstraße 1, 60487 Frankfurt am Main • Telefon: (069) 7919-0 • Telefax: (069) 7919-227  
e-mail: [bgl@bgl-ev.de](mailto:bgl@bgl-ev.de) • internet: [www.bgl-ev.de](http://www.bgl-ev.de)

BGL e.V. • Postfach 93 02 60 • D-60457 Frankfurt am Main

An die  
Damen und Herren Geschäftsführer  
der BGL-Mitgliedsverbände

GF295-07 Unsere Zeichen PK

Tel.-Dw.: 79 19 – 261

Datum: 03.09.07

## Studie „Neues Fahrpersonalrecht in der Europäischen Union“ – Executive Summary

Letzte Woche wurden die Ergebnisse einer vom DSLV in Auftrag gegebenen Studie zu den Auswirkungen des neuen Fahrpersonalrechts bekannt gegeben. Wir sind von Mitgliedsverbänden um weitergehende Informationen gebeten worden.

Sehr geehrte Damen und Herren,

vergangene Woche wurden im Rahmen einer Pressekonferenz die Ergebnisse einer vom DSLV in Auftrag gegebenen Studie zu den Auswirkungen des neuen Fahrpersonalrechts bekannt gegeben. Auftragnehmer der Studie waren die Fraunhofer Arbeitsgruppe für Technologien der Logistik-Dienstleistungswirtschaft ATL in Nürnberg unter der Leitung von Herrn Prof. Peter Klaus und das Logistik-Kompetenz-Zentrum in Prien mit Herrn Karl Fischer als Geschäftsführer. Wir sind hierzu von Mitgliedern um nähere Informationen gebeten worden. Zurzeit liegen uns jedoch nur die DSLV-Presseinformation, die Statements von Herrn Prof. Klaus und Herrn Kubenz sowie der "Executive Summary" vor. Der vollständige Untersuchungsbericht ist uns noch nicht bekannt. Wir beziehen uns daher im Nachfolgenden nur auf die uns vorliegenden Informationen.

Die Studie bestätigt den Mangel an qualifiziertem Fahrpersonal und die daraus resultierende, faktisch nicht gegebene Möglichkeit von Lohnanpassungen an den reduzierten Arbeitszeiträumen. Die Studie bestätigt darüber hinaus, dass **das in den Betrieben noch bestehende Optimierungspotenzial sehr gering ist**. Ein erheblich größeres Optimierungspotenzial bieten laut Studie

1 / 4

die **Vermeidung von Wartezeiten** an der Rampe und die **Entlastung des Fahrers von allen Tätigkeiten, bei denen es sich nicht um Fahrtätigkeit handelt**. Hier sehen Auftraggeber und Verfasser der Studie in erster Linie die „verladende“ Wirtschaft gefordert, der Verschwendung von Fahrerarbeitszeit an den Be- und Entladestellen entgegenzuwirken, denn „deren Organisation und Kontrolle liegt nicht im Einflussbereich der Transportbetriebe, sondern in dem der verladenden Wirtschaft, der Umschlags- und Terminalaktivitäten.“ Diese Aussagen bestätigen unsere bisherige Argumentation und unterstützen uns beim Aufzeigen der Problematik rund um die neuen Bestimmungen.

Zur Bestimmung der kostenmäßigen Auswirkungen wurden

- „in 26 Transport-Betriebsstätten von 22 Unternehmen,
- 234 Fahrer-Einsatzwochen und Doppelwochen damit
- 1430 ein- und mehrtägige Touren“

erfasst und analysiert. Ergänzend hierzu wurden Interviews durchgeführt. Die so ermittelte Leistungsstruktur 2006 wurde daran anschließend mit „praxisnahen Standard-Kostensätzen“ aus 2006 bewertet. Im nächsten Schritt wurden die zur Aufrechterhaltung der Leistungsstruktur nach neuem Fahrpersonalrecht zusätzlich erforderlichen „Personal- und Fahrzeugkapazitäten“ bestimmt. Die Bewertung des Kapazitätsausbaus muss auch hier mit Kostensätzen aus 2006 erfolgt sein. Im anderen Fall würde nicht nur der Kosteneffekt des neuen Fahrpersonalrechts berechnet und ausgewiesen.

Die Studie kommt zu den folgenden Ergebnissen:

**„Die Umsetzung des neuen Fahrpersonalrechts lässt gegenüber der IST-Situation 2006 eine wirtschaftsweite Transportkostensteigerung von 9,4 % ... erwarten.“**

Oder mit etwas anderen Worten: Die Transportleistungen verteuern sich infolge des geänderten Fahrpersonalrechts durchschnittlich um 9,4 %. **Die seit 2006 eingetretenen Dieselpreissteigerungen sowie weitere „allgemeine“ Kostensteigerungen sind darin noch nicht enthalten.**

Differenziert nach Verkehrs-Einsatztypen wurden in der Untersuchung die nachfolgenden Werte ermittelt. Eine nähere Beschreibung bzw. Abgrenzung des jeweiligen „Verkehrs-Einsatztyps“ wird nicht gegeben.

Verkehrs-Einsatztyp	Gesamtkostensteigerung in %
Ladungsverkehr „Depotgebunden“	8,1
Ladungsverkehr „Tramp“	16,1
System-Fernverkehr	3,0
System-Nahverkehr	19,0
Flächenverkehr ohne festes System	18,0
Transporte mit Spezialfahrzeugen	8,6
Werk-Nahverkehr	1,3
Werk-Fernverkehr	8,6

Zur Klarstellung: In den hier ausgewiesenen Werten sind sowohl der Ausbau der Fahrpersonalbereitschaft als auch der ggf. erforderliche Ausbau der Fuhrparkkapazität enthalten. Es handelt sich um die Gesamtkostensteigerung in den einzelnen Verkehrsarten oder anders ausgedrückt, die Kostensteigerung einzelner Produkte. Frage: Um wie viel verteuert sich das Produkt z.B. „Flächenverkehr ohne festes System“?

Die im Rahmen der BGL-Tabelle zu den Auswirkungen des verkürzten Arbeitszeitrahmens im vergangenen Herbst veröffentlichten Werte berücksichtigen ausschließlich die Erhöhung der Fahrpersonalbereitschaft bezogen auf ein Fahrzeug. Es handelt sich hier um eine fahrzeugbezogene Betrachtung. Frage: In welchem Umfang muss die Fahrpersonalbereitschaft erhöht werden um den bisherigen Fahrzeugeinsatz sicherzustellen und mit welchen Kosten ist dies verbunden?

Bei einer fahrzeugbezogenen Betrachtung wäre ein Anteil der Fahrpersonalkosten an den Gesamtkosten von über 90 % erforderlich, um allein durch eine Erhöhung der Fahrpersonalbereitschaft um 19 % eine Gesamtkostensteigerung von 18 % zu verzeichnen.

Gleiches gilt für die BGL-Tabellen zur Kostenentwicklung. Auch hier handelt es sich um eine fahrzeugbezogene Betrachtung.

Im „Executive Summary“ wird daneben ausgeführt, dass „die neue Reduzierung der Lenkzeiten für sich allein ... zu eher geringen Auswirkungen“ führt, „da - mit wenigen Ausnahmen – die zulässigen Lenkzeit-Budgets bisher nicht voll ausgeschöpft werden und deshalb nicht limitierend sind.“ Diesbezüglich sind uns gegenteilige Aussagen von Unternehmen - vor allem aus den Bereichen Kühl- und Automobillogistik - bekannt.

Wir unterrichten Sie, wenn uns weitere Informationen vorliegen. In der Zwischenzeit empfehlen wir allen Transportunternehmen, die sich zurzeit in Preisgesprächen mit auftraggebenden Speditionen befinden, auf die Ergebnisse der Studie hinzuweisen.

Mit freundlichen Grüßen

BUNDESVERBAND GÜTERKRAFTVERKEHR  
LOGISTIK UND ENTSORGUNG (BGL) E.V.  
i.V.

Patricia Kaus

Anlagen: Executive Summary  
DSLTV-Pressinformation  
Statement Michael Kubenz  
Statement Prof. Peter Klaus



## „Neues Fahrpersonalrecht in der Europäischen Union“

Wirkungen der neuen arbeits- und lenkzeitrechtlichen Vorschriften  
im Spannungsfeld zwischen Verkehrssicherheit,  
Arbeitsplatzattraktivität für das Fahrpersonal und daraus entstehenden  
Kostenfolgen im Straßengüterverkehr



### Executive Summary

Eine Studie der Fraunhofer Arbeitsgruppe für Technologien der  
Logistik-Dienstleistungswirtschaft ATL in Nürnberg  
in Kooperation mit dem Logistik-Kompetenzzentrum (LKZ) Prien

Peter Klaus, Karl Fischer, Günter Prockl

August 2007

## I. Die Fakten im Hintergrund

Jeden Tag sind rund zwei Millionen LKW der Industrie, des Handels, des Handwerks, der Logistikwirtschaft und fast aller anderen Dienstleistungsbranchen auf den Straßen Deutschlands unterwegs. Sie erbringen Transportleistungen im Wert von ca. € 65 Mrd. jährlich. LKW mit mehr als 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht haben daran einen Anteil von ca. € 50 Mrd. Für etwa 740.000 Menschen ist das Führen von LKW ihr Hauptberuf.

- Diese LKW-Flotte – erweitert noch durch einen stetig wachsenden Anteil nach Deutschland einfahrender bzw. das Land durchfahrender ausländischer Fahrzeuge – beeinflusst in starkem Maße die **Sicherheit von über 55 Millionen Straßenverkehrsteilnehmern**. Ihr Anteil an Verkehrsunfällen, Energieverbrauch und Umweltbelastungen des Straßenverkehrs beträgt (abhängig von der Bemessungsgrundlage) zwischen 15 und 30%.
- Die 740.000 Vollzeit-**LKW-Fahrerarbeitsplätze** sind ein wichtiges, wachsendes und damit Arbeitsplatzverluste in Industrie und anderen Wirtschaftsbereichen kompensierendes Element der Beschäftigung in Deutschland.
- Nicht zuletzt: Der LKW-Transport ist **kritischer Faktor der Kostenstruktur, der qualitativen Leistungsfähigkeit und Wettbewerbsfähigkeit** der gesamten Wirtschaft. Mehr als ein Drittel der über € 180 Mrd. an nationalen Logistikaufwendungen in Deutschland entfällt auf den Straßengüterverkehr. Ohne die flexible, pünktliche und kosteneffiziente Unterstützung der nationalen und internationalen Wertschöpfungsketten durch LKW kann eine moderne und exportabhängige Wirtschaft wie die deutsche global nicht bestehen.

## II. Kernpunkte des neuen Fahrpersonalrechts und die daraus folgenden Herausforderungen für die deutsche Transportwirtschaft

Vor diesem Hintergrund sind die Interessen der Bürger, der Politik und der Wirtschaft an einer sicheren, stabilen und attraktiven Arbeitsbedingungen bietenden, sowie effizienten LKW-Transportwirtschaft in Deutschland zu verstehen. Diesen Hintergrund haben auch die jüngsten Veränderungen des deutschen und europäischen Fahrpersonalrechts, sowie die damit verbundenen Bemühungen um mehr Transparenz und Kontrollierbarkeit der Fahrer-Arbeit – z.B. durch die europaweite Einführung des „digitalen Tachographen“.

Die gesetzlichen Quellen und inhaltlichen Kernpunkte des neuen Fahrpersonalrechts sind – in starker Verkürzung:

- Die **Arbeitszeitrichtlinie 2002/15/EG**. Sie wurde mit Wirkung vom 1. September 2006 in § 21a des deutschen Arbeitszeitgesetzes umgesetzt und verkürzt die bisher im Durchschnitt zulässige **Wochenarbeitszeit für Kraftfahrer** von 56,5 Stunden auf **48 Stunden**.
- Die **Verordnung (EG) Nr. 561/2006**, wirksam seit 4/2007. Sie begrenzt die **maximal erlaubte wöchentliche Lenkzeit auf 56 Stunden**. Da die erwähnte EG-Arbeitszeitrichtlinie (und somit auch das Arbeitszeitgesetz) aber eine wöchentliche Höchststarbeitszeit von 60 Stunden vorschreiben, wird die Lenkzeit nur in wenigen Fällen voll ausgenutzt werden können. Die Verordnung setzt zudem eine Reihe einschneidender neuer Restriktionen bezüglich der Anrechenbarkeit und zeitlichen Lage von Wartezeiten, Pausen und Ruhezeiten im Wochenverlauf.

- Die geänderte EG-Verordnung Nr. 2135/98, wirksam seit 5/2006. Sie schreibt die Ausrüstung aller neu zugelassenen LKW mit mehr als 3,5 t zGG mit dem „**digitalen Tachographen**“ vor.
- Die Änderung der EG-Verordnung Nr. 3821/85 erweitert seit Mai 2006 zudem die **Mitführungspflicht für Tachoscheiben** auf die Tage der laufenden Woche und die dieser Woche vorausgehenden 15 Tage, ab 1. Januar 2008 auf die Scheiben des laufenden Tages und der vorausgehenden 28 Tage.
- Auch die **Verantwortlichkeiten in Auftraggeber-Auftragnehmerbeziehungen werden neu definiert** und die Sanktion von Verstößen, die in einem anderen Mitgliedsstaat begangen wurden, erstmals ermöglicht.
- Das ab 2009 geltende **Berufskraftfahrer-Qualifikationsgesetz (BKrFQG)**. **Es schreibt eine 140stündige Grundqualifikation für Führerscheineulinge** und für alle Fahrer verpflichtende **Weiterbildungsmaßnahmen im Ausmaß von mindestens 35 Stunden alle 5 Jahre** vor.

Die konsequente Umsetzung des neuen Fahrpersonalrechts ist eine vierfache Herausforderung für die deutsche Transportwirtschaft – die Betreiber von LKW-Flotten, sowohl des gewerblichen Güterkraftverkehrs, der Spedition und komplexer Logistik-Dienstleistungssysteme, wie auch für die Betreiber werkseigener LKW aus Industrie, Handel, Handwerk und sonstiger Wirtschaft:

- Die Branche hatte in den letzten drei Jahren Dieselpreissteigerungen von über 50% und die Einführung der LKW-Maut für schwere LKW im Jahr 2005 zu verkraften. Vor diesem Hintergrund sind die **Kostenwirkungen verkürzter und weniger flexibler Fahrer- und Fahrzeugeinsatzmöglichkeiten** durch das neue Fahrpersonalrecht auf die Betriebe, sowie die Möglichkeiten und Wirkungen einer **Überwälzung** auf deren Auftraggeber und das allgemeine Preisniveau des Landes abzuschätzen;
- Seit 2006 ist eine rapide zunehmende Knappheit von qualifizierten LKW-Fahrern in Deutschland festzustellen. Daher sind die **Bedarfe an zusätzlichen Fahrern**, damit verbundenen Ausbildungs- und Qualifizierungsmaßnahmen, sowie die Frage der Gewinnbarkeit von Fahrern aus anderen Berufsgruppen und damit sich eventuell ergebende **Lohntarif-Anpassungen** zu prüfen;
- Die Debatte der letzten Jahre um „**Scheinselbständigkeit**“ in der Transportwirtschaft – in der Branche sind ca. 50. 000 Kleinunternehmer tätig – führte zu einer starken Verlagerung der alltäglichen Dispositions- und Prozessverantwortlichkeiten an die „Subunternehmer“. Im Rahmen des neuen Fahrpersonalrechts wird deren **Auftraggebern eine erweiterte Verantwortlichkeit zur Einhaltung der einschlägigen Regeln** zugeordnet. Es stellt sich die Frage, wie sie dieser in der Praxis gerecht werden können;
- Schließlich sind „sekundäre“ Wirkungen der Umsetzung des neuen Fahrpersonalrechts zu identifizieren und geeignete Maßnahmen zu deren Beherrschung zu planen, wie zum Beispiel die **Verfügbarkeit von autobahn-nahen Parkplätzen und Fahrercrew-Wechselplätzen**, für die mit den neuen Ruhezeitregelungen ein stark steigender Bedarf entstehen wird. Welche **Auswirkungen** wird das neue Recht auf kleinere Fernverkehrs-Transportunternehmen und damit auf **die Struktur der Transportbranche** haben? Kleine Unternehmen verfügen nur über geringe Möglichkeiten z.B. des Einsatzes von „Begegnungsverkehren“ oder der Einrichtung von „Fahrerbasen“ außerhalb ihrer Standorte und haben in der Regel nur wenig Chancen die Arbeitszeiten durch Pooling größerer Transport-Auftragsvolumina auszugleichen.

### III. Ein „Ruf nach Fakten“ - die vorliegende Studie zum neuen Fahrpersonalrecht

Der Deutsche Speditions- und Logistikverband e.V. (DSLTV), Bonn, hat im Februar 2007 die vorliegende Studie in Auftrag gegeben. Sie soll eine Fakten-Grundlage zur Beantwortung der aufgeworfenen Fragen liefern und damit eine rationale, den Intentionen des Gesetzgebers gerecht werdende Bewältigung der neuen Herausforderungen durch die Akteure der Transport- und Logistikwirtschaft unterstützen. Die Studie wurde unter Federführung der Nürnberger Fraunhofer ATL in Kooperation mit dem Logistik-Kompetenzzentrum Prien konzipiert und in den Monaten Februar bis Juni 2007 durchgeführt.

Der prinzipielle Ansatz der Studie bestand darin, in einer zwar nicht statistisch rigorosen, aber ausreichend repräsentativen Stichprobe die heutigen Arbeits- und Lenkzeitprofile von LKW einsetzenden Unternehmen und Fahrern detailliert im Sinne einer „IST“-Aufnahme zu untersuchen.

Auf der Basis der „IST“-Erhebungen konnte dann eine fundierte „SOLL“-Berechnung der notwendigen zusätzlichen Personal- und Fahrzeug-Kapazitäten und der dadurch zu erwartenden zusätzlichen Kosten durchgeführt werden. Dabei wurden praxisnahe „Standard“-Kostensätze für Fahrerlöhne, Fahrzeugfixkosten und variable Kosten verwendet.

Es wurden

- *in 26 Transport-Betriebsstätten* von 22 Unternehmen,
- *234 Fahrer-Einsatzwochen und Doppelwochen* damit
- *1430 ein- und mehrtägige „Touren“*

mit Hilfe einer detaillierten Erhebungsstruktur erfasst und analysiert. Ergänzend dazu wurden an den Betriebsstätten jeweils mehrtägige persönliche Beobachtungen und zahlreiche „Vor-Ort“-Interviews mit Fahrern und Disponenten durch wissenschaftliche Mitarbeiter und Hilfskräfte durchgeführt und ausgewertet.

Die Auswertung erfolgte differenziert nach praxisgerechten „Einsatztypen“ wie den LKW-Ladungsverkehren „Tramp“, Standort-gebundenen Ladungsverkehren, System-Fernverkehren der Logistik-Netzwerke, deren System-Nahverkehren, nicht systemgebundenen Nahverkehren sowie Werk- und Spezialverkehren.

### IV. Ausgewählte Ergebnisse

Bezogen auf das Kostenvolumen von etwa € 50 Mrd., das die vom neuen Fahrpersonalrecht besonders betroffenen größeren LKW repräsentieren, wurden die Kostenwirkungen für die deutsche Transportwirtschaft geschätzt (vgl. folgende Tabelle). Die Umsetzung des neuen Fahrpersonalrechts lässt gegenüber der „IST“-Situation 2006

***eine wirtschaftsweite Transportkostensteigerung von 9,4 %  
- in absoluten Zahlen € 4,7 Mrd. p.a. -***

erwarten.

Dies entspricht 1,5 Mal dem Einnahmenvolumen aus der LKW-Maut von € 3,2 Mrd. im Jahr 2006!



	Ist-Kosten-	Nach Umsetzung neues Recht	
	Volumen 2006	Steigerung	Volumen
	Mrd. €	%	Mrd. €
(1) Ladungsverkehr „Depotgebunden“	15,4	<b>8,1</b>	16,6
(2) Ladungsverkehr „Tramp	5,9	<b>16,1</b>	6,8
(3) System-Fernverkehr	5,9	<b>3,0</b>	6,1
(4) System-Nahverkehr	2,6	<b>19,0</b>	3,1
(5) Flächenverkehr ohne festes System	4,8	<b>18,0</b>	5,7
(7) Transporte mit Spezialfahrzeugen	1,4	<b>8,6</b>	1,5
(6) Werk-Nahverkehr	5,0	<b>1,3</b>	5,1
(8) Werk-Fernverkehr	8,8	<b>8,6</b>	9,6
<b>Gesamt</b>	<b>49,8</b>	<b>9,4</b>	<b>54,5</b>

Tabelle: Hochrechnung des wirtschaftsweiten Kosteneffektes des neuen Fahrpersonalrechts differenziert nach Verkehrs-Einsatztypen

Aus den vielfältigen Erkenntnissen der Studie zu den „IST“-Einsatzstrukturen und den zu erwartenden betrieblichen Auswirkungen des neuen Fahrpersonalrechts auf die deutsche Transportwirtschaft sind Folgende hervorzuheben:

- Die **neue Reduzierung der Lenkzeiten für sich allein führt zu eher geringen Auswirkungen**, da – mit wenigen Ausnahmen – die zulässigen Lenkzeit-„Budgets“ bisher nicht voll ausgeschöpft werden und deshalb nicht limitierend sind.
- Die **drastische Reduzierung der zulässigen durchschnittlichen Arbeitszeit**, sowie die verminderte Flexibilität der zeitlichen Lage von Ruhezeiten führen hingegen **zu kräftigen Produktivitätsverlusten**, weil die „Zeitfenster“, während derer die LKW-Fahrer arbeiten dürfen, immer weniger mit den von der Transportwirtschaft nicht beeinflussbaren „Zeitfenstern“ der Güterannahme und Verladung von Industrie und Handel übereinstimmen.
- Große **Teile der zulässigen - nunmehr reduzierten - Arbeitszeiten der Fahrer werden mit Warten sowie Vor- und Nachbereitungsarbeiten an den Be- und Entladestellen auf unproduktive Weise „verschwendet“**. Deren Organisation und Kontrolle liegt nicht im Einflussbereich der Transportbetriebe, sondern in dem der „verladenden“ Wirtschaft, der Umschlags- und Terminalaktivitäten.

Die dargestellten Ergebnisse sind als eine „virtuelle Momentaufnahme“ zu verstehen. Das heißt, dass die ermittelten Schätzungen unter der Prämisse berechnet wurden, dass das neue Fahrpersonalrecht zu einem nahen Zeitpunkt vollständig umgesetzt ist. Dies bedeutet, dass noch keine längerfristigen Folgewirkungen auf das Verhalten und die Geschäftspraktiken der verladenden Wirtschaft, ebenso wie die Strukturen der Transport- und Logistikwirtschaft ausgelöst und berücksichtigt worden sind. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass beides nicht ganz realistisch ist:

- Die vollständige **Umsetzung des neuen Fahrpersonalrechts ist ein Prozess**, der einige Zeit in Anspruch nehmen wird.

- Parallel zu diesem Umsetzungsprozess werden sich im Laufe der Zeit **Veränderungen der Angebots- und Nachfragestrukturen für die Transportwirtschaft** ergeben, die die Wirkungen im Zeitverlauf modifizieren.

Neue Preis- und Prozessvereinbarungen zwischen Transporteuren und deren Auftraggebern für die Zukunft, die als Folge der Wirkungen des neuen Fahrpersonalrechts getroffen werden, müssen die jeweils gegebenen Bedingungen des Einzelfalls individuell berücksichtigen. Die vorgestellten Untersuchungsergebnisse zu Produktivitäts- und Kostenveränderungen sollen nicht als allgemein gültige, absolute Vorgabe sondern als neutrale betriebswirtschaftliche Orientierung für solche Vereinbarungen dienen.

## V. Konsequenzen und erste Empfehlungen

Die aus der Studie gewonnenen Daten und Einsichten führen zu folgenden Einschätzungen der Konsequenzen und daraus abgeleiteten ersten Empfehlungen der Autoren:

- Die deutsche und europäische Wirtschaft muss sich auf eine **deutliche zusätzliche Kostenbelastung aufgrund der vollständigen Umsetzung** des neuen Fahrpersonalrechts einstellen – ein **Preis für zusätzliche Straßenverkehrssicherheit**.
- Die **Prozesse der Systematisierung** der deutschen Transportwirtschaft müssen fortgeführt werden. Dabei ist aber festzuhalten, dass nach der oben beschriebenen Kostenexplosion der letzten Jahre Optimierungspotenziale vielfach kaum noch bestehen. Ansätze können die Entkoppelung der Fahrereinsätze und Fahrzeugumläufe bieten oder die Fahrer-Weiterbildung und die intelligente Nutzung neuer Dispositions-, Crewplanungs-, Organisations- und Technologiemöglichkeiten in den Betrieben.
- Ein erhebliches Entlastungspotenzial und eine Stoßrichtung künftiger gemeinsamer Bemühungen der Transportdienstleister und der Verlager muss in der **Entlastung der Fahrer von Wartezeiten und nicht mit dem Transport zwingend verbundener Vor- und Nachbereitungsarbeiten** liegen. Dies erfordert eine einvernehmliche Umschichtung von Aktivitäten, Verantwortlichkeiten und Kosten von den Fahrern auf die „stationären“ Mitarbeiter in den Logistikzentren, Versand- und Warenannahmestellen sowie die zeitliche Entkoppelung von Be- und Entladetätigkeiten und entsprechende neue Abrechnungsstrukturen.
- An die Verantwortlichen für die Bereitstellung der Straßengüterverkehrs-Infrastruktur ist die Empfehlung zu richten, **alle Möglichkeiten der Infrastrukturverbesserung, wie z.B. eine ausreichende Parkraum-Bereitstellung auszuschöpfen**. An die Aufsichtsorgane ist zu appellieren, durch eine pragmatische Kontrollpraxis dazu beizutragen, dass sich zu erwartende kontraproduktive Wirkungen des neuen Fahrpersonalrechts hinsichtlich Verkehrssicherheit und Arbeitsplatzattraktivität zumindest in Grenzen halten.

Fraunhofer Arbeitsgruppe für Technologien  
der Logistikdienstleistungswirtschaft ATL  
Nordostpark 93, 90411 Nürnberg

Logistik-Kompetenzzentrum Prien GmbH  
Joseph-von-Fraunhofer-Str. 9, 83209 Prien

Prof. Peter Klaus, D.B.A./Boston Univ.

Karl Fischer

Email [info@atl.fraunhofer.de](mailto:info@atl.fraunhofer.de)

[info@lkzprien.de](mailto:info@lkzprien.de)

(Exec Summary 2008-07)

Verkehrssicherheit hat ihren Preis

## **Kostenschub für deutsche Wirtschaft in Milliardenhöhe**

**(Bonn, 29. August 2007) Die deutsche Wirtschaft wird für ihre Logistik in Zukunft deutlich tiefer in die Tasche greifen müssen als bisher. Das hat das Fraunhofer Institut ATL, Nürnberg, in einer Studie über die Auswirkungen der seit kurzem geltenden EU-Sozialvorschriften für Lkw-Fahrer errechnet, die der Deutsche Speditions- und Logistikverband (DSLVL) heute in Bonn der Öffentlichkeit vorgestellt hat. Danach rollt auf den Güterverkehr nach dem Dieselpreisschock und der seit anderthalb Jahren die Staatskassen füllenden Lkw-Maut jetzt innerhalb kürzester Zeit eine weitere mächtige Kostenwelle mit einem Gesamtvolumen von 4,7 Milliarden Euro\* (+9, 4 Prozent) zu.**

„Kostensteigerungen in dieser Höhe lassen sich nicht einfach wegdrücken oder durch Rationalisierung der Transportabläufe auffangen, so DSLVL-Präsident Michael Kubenz zu den Ergebnissen der Untersuchung. Der Staat habe durch die neuen Sozialvorschriften aus der Arbeitszeit von Fahrern ein „teures Gut“ gemacht. Galt früher ein Limit von 113 Stunden pro Doppelwoche und maximal 60 Stunden pro Woche, so beträgt die Wochenarbeitszeit im Durchschnitt von vier Monaten inzwischen nur noch 48 Stunden. „Das bedeutet eine staatlich verordnete Verknappung des Faktors Arbeit um 20 Prozent, rechnet Kubenz vor. Als weiteres Limit greifen neue Lenk- und Ruhezeiten, die durch weniger Flexibilität Planung und Disposition in den Unternehmen erschweren und die Kosten in die Höhe treiben.

\*(Zum Vergleich: Die Lkw-Maut kostet deutsche Wirtschaft gut zwei Milliarden Euro im Jahr. Ausländische Lkw steuern eine weitere Milliarde bei.)

„Wir brauchen dadurch 50.000 Fahrer zusätzlich.“ Doch der Arbeitsmarkt sei so gut wie leer gefegt, beklagt der Verbandschef, „obwohl bei der Bundesagentur für Arbeit mehr als 100.000 Lkw-Fahrer als arbeitslos gemeldet sind.“

Als Kostentreiber ausgemacht hat die Studie auch die oft endlosen Wartezeiten der Fahrer an den Laderampen der Auftraggeber. Insbesondere beim Einzelhandel und in der Konsumgüterindustrie, kritisiert Kubenz, liege einiges im Argen. Während die Automobilhersteller schon mit einer Zulaufsteuerung arbeiteten, zeigten Lkw-Schlangen vor schlecht organisierten Ladestellen, dass hier dringend etwas getan werden müsse. „Wartende Lkw kommen mit bis zu 60 Euro in der Stunde jetzt teurer zu stehen als je zuvor“.

Der DSLV will, kündigte Kubenz an, die Ergebnisse der Studie nach einer weitergehenden Analyse auch zum Anlass nehmen, sich mit einer Initiative für noch mehr Verkehrssicherheit auf deutschen Straßen einzusetzen. Zunächst fordere der Verband von den Nutzfahrzeugherstellern den serienmäßigen Einbau von Fahrerassistenzsystemen in Lkw, von der Politik zusätzliche Lkw-Parkplätze und Fahrerbasen an den Autobahnen und von der verladenden Wirtschaft mehr Kooperation bei der Entschärfung des Engpasses Laderampe. „Verkehrssicherheit hat eben ihren Preis“, unterstrich Kubenz.

Pressekontakt:

Barbara Rauch  
DSLV Deutscher Speditions- und Logistikverband e.V.  
Weberstraße 77, 53113 Bonn  
Tel. (0228) 9 14 40-27, Fax (0228) 9 14 40-727, E-Mail: BRauch@dslv.spediteure.de

Daniela Henze  
DSLV Deutscher Speditions- und Logistikverband e.V.  
Platz vor dem Neuen Tor 5, 10115 Berlin  
Tel. (0 30) 2 78 74 69-0, Fax (0 30) 2 78 74 69-9, E-Mail: DHenze@dslv.spediteure.de

Statement

**Michael Kubenz**

Präsident des  
Deutschen Speditions- und Logistikverbandes (DSLVL)

Pressekonferenz „Kostenschub für die Deutsche Wirtschaft in  
Milliardenhöhe“  
29. August 2007 in Bonn

**Sperrfrist: Beginn der Rede**

## **Es gilt das gesprochene Wort**

Besten Dank, meine Damen und Herren, für die Gelegenheit hier unsere Positionen vorzustellen.

Lassen Sie mich, bevor wir in unser Hauptthema einsteigen, noch kurz ein paar Facts and Figures zu unserer Branche sagen.

Logistik, meine Damen und Herren, ist weltweit auf der Überholspur. Und alle Indikatoren sprechen dafür, dass es auch so bleibt, zumal Produktion als auch der damit verbundene Wirtschaftsverkehr globaler und Prozessketten immer komplexer werden.

In Deutschland ist die Logistikbranche inzwischen zum heimlichen Riesen avanciert. Nach neuesten Untersuchungen beträgt ihr Umsatzvolumen unter Einschluss von Industrie und Handel hierzulande jährlich 188 Milliarden Euro. Mehr noch: Logistik hat sich auch zu einer Jobmaschine entwickelt: Rund 2,6 Millionen Menschen sind in Deutschland inzwischen in Logistikfunktionen tätig - und das mit steigender Tendenz. Auch in ihrer Bedeutung hat die Branche andere Wirtschaftszweige längst überholt. Sie rangiert nach Handel und Automobilindustrie an dritter Stelle und ist einer der Schlüsselfaktoren unserer Wirtschaft. Für 2007

rechnen wir für den Güterverkehr mit einem Plus von 7,5 Prozent.

Was beschäftigt unsere Branche zur Zeit besonders? Da ist zum einen der Masterplan Güterverkehr der Bundesregierung, der Ende dieses Jahres vorgelegt und ein Meilenstein bei der Bewältigung der Güterverkehrsströme in den kommenden Jahren werden soll. Doch schon jetzt kommen Zweifel auf, ob dieses Handlungskonzept all das leisten kann, was versprochen wird. Deshalb haben wir vor kurzem zusammen mit sechs anderen Wirtschafts- und Verkehrsverbänden einen Forderungskatalog an den Bundesverkehrsminister gerichtet, in dem wir neben einer dringenden Beseitigung der Wettbewerbsverzerrungen im europäischen Straßengüterverkehr vor allem eine der Verkehrswirklichkeit entsprechende Infrastruktur verlangen.

Deutschland ist zwar europäischer (Logistik)-Meister, aber unsere Verkehrsdrehscheiben, seien es See- oder Flughäfen, sind inzwischen hoffnungslos überlastet. Noch mehr gilt dies für unsere Fernstraßennetze, die immer mehr verkommen, weil in den vergangenen Jahren viel zu wenig für deren Bestandserhaltung getan wurde. Sie selbst erleben es doch Tag für Tag, wenn Sie auf Ihrem Weg zur Arbeit im Stau stehen, oder merken es an den un-

zähligen Geschwindigkeitsbegrenzungen und den immer tiefer werdenden Spurrillen. Jeder siebte Liter Kraftstoff verpufft heute im Stau. Das ist pure Energievergeudung, ganz zu schweigen von den enormen Kosten und Produktivitätseinbußen für die Wirtschaft. Experten schätzen die Verluste durch unsere maroden Straßen auf jährlich über 100 Milliarden Euro. Selbst wenn der Staat, wie angekündigt, 4,8 Milliarden Euro pro Jahr in die Straßennetze investieren sollte, wird der Mangel nur verwaltet. Deshalb sind mehr Pragmatismus und weniger Ideologie in der deutschen Verkehrspolitik angesagt. Es muss da investiert werden, wo der Schuh am meisten drückt.

Dazu braucht es aber keine weiteren Gutachten. Die Fakten liegen auf dem Tisch. Was es jetzt braucht, sind schnelle und klare Beschlüsse, wollen wir nicht irgendwann im Dauerstau untergehen. Die Europäische Union erwartet bis 2020 eine weitere Zunahme des Güterverkehrs um 45 Prozent. Den Schätzungen zufolge sollen dann 70 Millionen Pkw und 1,5 Millionen Lkw zusätzlich auf Europas Straßen unterwegs sein. Und in den ohnehin schon überfüllten Seehäfen sollen sich die Containerumschlagmengen noch einmal verdoppeln. Traditionelle Botschaften, wie Güter müssen auf die Schiene, helfen da herzlich wenig. Die zentrale Frage ist doch, wie können die Verkehrssysteme intelligent ver-



zahlt werden, um das Wachstum bei größtmöglicher Verkehrssicherheit bezahlbar zu bewältigen. Und deshalb muss - auch wegen der, wie Sie gleich von Herrn Professor Klaus hören werden, neuen Sozialvorschriften für Lkw-Fahrer - Schluss sein mit der populistischen Diskussion um die neuen 25-Meter-Lkw und unter Berücksichtigung aller Bewertungsfaktoren endlich eine Entscheidung gefällt werden. Wir brauchen in jedem Fall mehr Transportkapazität.

Denn die deutsche Wirtschaft wird für ihre Logistik in Zukunft ohnehin deutlich tiefer in die Tasche greifen müssen als bisher. Nach der Untersuchung, die wir Ihnen gleich vorstellen wollen, rollt auf den Güterverkehr nach dem Dieselpreisschock und der seit anderthalb Jahren die Staatskassen füllenden Lkw-Maut jetzt innerhalb kürzester Zeit eine weitere mächtige Kostenwelle mit einem Gesamtvolumen von 4,7 Milliarden Euro\* (+9,4 Prozent) zu.

Kostensteigerungen in dieser Höhe lassen sich nicht einfach wegdrücken oder durch Rationalisierung auffangen. Der Staat hat durch die neuen Sozialvorschriften aus der Arbeitszeit von Fahrern ein „teures Gut“ gemacht. Wir brauchen dadurch 50.000 Fahrer zusätzlich, also etwa 20 Prozent mehr. Doch der Arbeitsmarkt ist so gut wie leer

gefeht, obwohl bei der Bundesagentur für Arbeit mehr als 100.000 Lkw-Fahrer als arbeitslos gemeldet sind.

Neben den Auswirkungen der neuen Sozialvorschriften hat die Studie auch die Arbeitssituation der Lkw-Fahrer untersucht. Wir werden diese Ergebnisse nach einer weitergehenden Analyse zum Anlass nehmen, uns mit einer Initiative für noch mehr Verkehrssicherheit auf deutschen Straßen einzusetzen. Zunächst fordern wir von den Nutzfahrzeugherstellern den serienmäßigen Einbau von Fahrerassistenzsystemen in Lkw, von der Politik zusätzliche Lkw-Parkplätze und Fahrerbasen an den Autobahnen und von der verladenden Wirtschaft mehr Kooperation bei der Entschärfung des Engpasses Laderampe. „Verkehrssicherheit hat eben ihren Preis.“

Jetzt möchte ich das Wort an Herrn Professor Klaus übergeben, der Ihnen weitere interessante Ergebnisse der Studie vorstellen wird. Danach stellen wir uns gerne Ihren Fragen.

\*(Zum Vergleich: Die Lkw-Maut kostet die deutsche Wirtschaft gut zwei Milliarden Euro im Jahr. Ausländische Lkw steuern eine weitere Milliarde bei.)



**Fraunhofer** Institut  
Integrierte Schaltungen

Arbeitsgruppe für Technologien der  
Logistik-Dienstleistungswirtschaft ATL

Statement

**Prof. Peter Klaus, D.B.A./Boston Univ.**

Lehrstuhl Logistik an der Friedrich-Alexander-Universität Er-  
langen-Nürnberg und  
Leiter der Fraunhofer Arbeitsgruppe für  
Technologien der Logistik-Dienstleistungswirtschaft ATL, Nürn-  
berg

Pressekonferenz „Kostenschub für die Deutsche Wirtschaft in Milliardenhöhe“

29. August 2007 in Bonn

**Sperrfrist: Beginn der Rede  
Es gilt das gesprochene Wort**

Sehr geehrte Damen und Herren,

jeden Tag sind in Deutschland zwei Millionen LKW unterwegs. Sie beeinflussen die Sicherheit und den Verkehrsfluss für 55 Millionen Straßenverkehrsteilnehmer und die Umwelt. Sie sind „Arbeitsplatz“ für über 740 000 Berufskraftfahrer in Vollzeit. Sie erbringen 80 % aller Gütertransportleistungen für den „Exportweltmeister“ Deutschland.

**und:** Sie sind ein **kritisches**, bezüglich ihrer wirtschaftlichen Dimension das größte einzelne **Kostenelement der € 188 Mrd. Logistikkosten unserer Wirtschaft.**

Wir schätzen aktuell, dass die deutsche Wirtschaft 2005 aus diesem Kostenvolumen deutlich über € 60 Mrd. für den Straßengütertransport aufwenden musste, davon ca.

€ 50 Mrd. nur für die LKW mit mehr als 3,5 to zGG, die hier besonders interessieren.

Diese Zahl hat sich zwischen 2004 und 2006 um **über 4 Mrd. p.a. durch die seither um 35 % gestiegenen Dieselmotorkraftstoff-Kosten** erhöht, sowie **um 2,2 Mrd. p.a. durch die Maut**, die die deutschen LKW seit 2005 abführen- das ist eine Steigerung um 6,2 Mrd. bzw. 12+ % - bisher!

Unsere Studie sagt, dass nach vollständiger Umsetzung des neuen Fahrpersonalrechts gegenüber der Situation von 2006 eine weitere Last von

**€ 4,7 Mrd. p.a. für zusätzliche Fahrereinsätze, Fahrer, Fahrzeuge**

**und Fahrtleistungen** auf die deutsche Straßengüterverkehrswirtschaft zurollt, entsprechend - über alle Segmente und Einsatzarten - 9,4 % auf das erwähnte relevante Ausgangs-Kostenvolumen von ca. 50 Mrd.

Das ist der in dieser Dimension von der Wirtschaft - ich denke, selbst von den gewerblichen Spediteuren und Transportunternehmen - noch nicht wahrgenommene Preis für die erwarteten Verbesserungen der Verkehrssicherheit auf den Straßen und der Einsatzbedingungen der Berufskraftfahrer.

Die entscheidenden Veränderungen des „Neuen Fahrpersonalrechts“ sind

- Verkürzung der durchschnittlich zulässigen Wochenarbeitszeit von 56,5, auf 48 Stunden;
- Begrenzung der maximal erlaubten Lenkzeit pro Einzelwoche auf 56 Stunden;
- Einführung des „digitalen Tachografen“;
- ab 2009 zwingend vorgeschriebene Berufskraftfahrer-Qualifizierungsmaßnahmen.

Die vorliegende Studie, die das LKZ Prien mit Herrn Fischer und unsere Nürnberger Fraunhofer Gruppe in den letzten Monaten durchgeführt haben, hatte die Aufgabe, die -im Ergebnis nun schon vorweggenommenen - Kostenwirkungen des neuen Rechts für den deutschen Straßengüterverkehr zu identifizieren. Dies sollte in einer nicht nur überschlägigen Weise geschehen, wie in einigen anderen, bereits veröffentlichten Abschätzungen, sondern auf der Basis detaillierter, belastbarer Praxisfakten. Es sollten auch die wichtigsten „sekundären“ Wirkungen identifiziert werden.

Wir, Herrn Fischers und mein Team, haben uns bemüht, diesem Anspruch gerecht zu werden:

Es wurden in 26 Betriebsstätten in ganz Deutschland, die die unterschiedlichen LKW-Verkehrseinsatzarten repräsentieren, insgesamt über 1400 typische „Arbeitswochen“ im Sinne einer „IST-Analyse“ detailliert und mit dem Versprechen voller Anonymität an die mitwirkenden Fahrer und Unternehmen untersucht. Das Beispiel eines Erhebungsbogens ist für Sie verfügbar. Es wurde dann auf der Basis der IST-Einsatzdaten berechnet, welche zusätzlichen Arbeitsstunden, Fahrzeugkapazitäten, Km-Leistung - und damit zusätzliche Kosten - mit der vollständigen Umsetzung des neuen Fahrpersonalrechts entstehen werden, um weiterhin die benötigte Transportleistung zu erbringen.

Einige Schlaglichter, die die Ergebnisse kennzeichnen:

- wie schon gesagt: Das ca. € 50 Mrd. Kostenvolumen p.a., das durch den Betrieb der vom neuen Fahrpersonalrecht betroffenen deutschen LKW-Flotte bisher verursacht wird, steigt um **€ 4,7 Mrd. bzw. 9.4 %**;

- Die **Kostensteigerungseffekte** für die verschiedenen Einsatzarten der LKW sind dabei **sehr unterschiedlich** - am höchsten dort wo die **Reduzierung der erlaubten durchschnittlichen wöchentlichen Arbeitszeiten von 56,5 auf 48 Stunden** bewirkt, dass zusätzliche Fahrer, Fahrzeuge und Fahrten eingesetzt werden müssen, um die unverändert bleibenden Bedürfnisse und Zeitregime der „verladenden Wirtschaft“ wie bisher berücksichtigen und befriedigen zu können.

Das gilt für die flächigen „**System**“-**Nahverkehre** und die „**trampartig**“ **abgewickelten Fernverkehre**. Hier errechnen sich Steigerungsraten bis 19 %. Geringere Kostensteigerungen ergeben sich im Bereich derjenigen Einsatzarten wo in der Vergangenheit noch relativ viel „Schlupf“ bezüglich der Arbeits- und Lenkzeiten gegeben war - wie im Werkverkehr - oder im Fernverkehr der fahrplanmäßig organisierten Transportsysteme, wo relativ

wenig aufwendig organisierbare Anpassungen der Einsatzpläne möglich sind.

- Die Notwendigkeit für die LKW-Betreiber und deren Fahrer, ihre Pausen und Ruhezeiten innerhalb eines engeren, schärfer kontrollierten zeitlichen Reglements zu planen wird dazu führen, dass mehr Stehzeiten und Fahrerwechsel „auf der Strecke“ notwendig werden. Stellen Sie sich etwa ein Wieder-Aufleben der Post- und Relaisstationen der Postkutschenzeit für den Pferdewechsel vor! Damit werden **verschärfte Probleme der Kapazitäten von Autobahn-Parkplätzen** und neu einzurichtenden „Fahrer-Basen“ im Fernverkehr zu lösen sein. Es entsteht ein **Bedarf an zusätzlichen Fahrern**, der bis zu 50 000 reichen kann und bei dem heute engen „Arbeitsangebot“ Lohnwirkungen haben wird.
- **Neue Aufgaben- und Kostenverteilungen** zwischen stationärem „Verladepersonal“ und dem „Fahrpersonal“ müssen zwischen den „Verlader“operationen und den „Transportoperationen“ gefunden und umgesetzt werden, die auch strukturelle Veränderungen in unserer Logistikwirtschaft nach sich ziehen können.

Die Wirkungen des neuen Fahrpersonalrechts insgesamt werden also einschneidender sein, als bisher in der Wirtschaft und der Öffentlichkeit wahrgenommen.

Wir hoffen, dass unsere Studie einen Beitrag dazu leistet, dass dieses Bewusstsein wächst und eine faktenbasierte, konstruktive Aufarbeitung der notwendigen Konsequenzen bei den Transportbetreibern, deren Auftraggebern, aber auch bei den Verantwortlichen für die notwendigen Infrastruktur-Veränderungen unterstützt.

In der Diskussion werde ich gerne die wichtigsten Empfehlungen, die sich aus unserer Sicht für die Transportwirtschaft und deren Auftraggeber aus Industrie und Handel ergeben, erläutern, wie Sie auch

stichwortartig als Punkt V. der Ihnen vorliegenden  
„Executive Summary“ zur Studie festgehalten sind.

Ich danke Ihnen für Ihr Interesse und freue mich auf  
Ihre Fragen.