



Initiiert von ZF und FERNFAHRER in Zusammenarbeit mit der Hochschule Heilbronn

ZF-ZUKUNFTSSTUDIE FERNFAHRER

Der Mensch im Transport- und Logistikmarkt



Inhalt

4–5	Die Zukunft des Straßengüterverkehrs
6–7	Management-Summary

A

RAHMENBEDINGUNGEN IM STRASSENGÜTERVERKEHR

A	10–11	Trends und Perspektiven
A¹	12–14	Verkehrsentwicklung
A²	15–16	Ausländische Nutzfahrzeuge
A³	17–18	Auslastung und Überlastung von Straßen
A⁴	19–20	Nachhaltigkeit und Grüne Logistik
A⁵	21	Unternehmensstrukturen
A⁶	22–23	Demografischer Wandel

B

EXPERTEN

B	24–25	Einleitung und Methodik
B¹	26–31	Lkw und Logistik
B²	32–34	Lkw und Technik
B³	35–37	Lkw und Gesellschaft

C

BERUFSKRAFTFAHRER

C	38–40	Durchführung und Methodik
C¹	41	Berufserfahrung und Berufstreue
C²	42	Beurteilung des Berufsbildes
C³	43–44	Zeitliche Beanspruchung
C⁴	45–46	Berufszugang und Qualifikation
C⁵	47–49	Berufszufriedenheit und Berufsattraktivität
C⁶	50	Stressfaktoren
C⁷	51	Kommunikation
C⁸	52–53	Zukunftsperspektiven

D

BERUFSEINSTEIGER

D	54–55	Einleitung und Methodik
D¹	56	Berufswahl
D²	57	Berufswahlmotivation
D³	58	Berufserwartung
D⁴	59–60	Berufsimage
D⁵	61	Steigerung der Berufsattraktivität

62	Literaturnachweis
63	Impressum

ZF Friedrichshafen AG

Die ZF Friedrichshafen AG ist ein weltweit führender Automobilzulieferkonzern in der Antriebs- und Fahrwerktechnik mit 121 Produktionsgesellschaften in 27 Ländern. Der Konzern beschäftigt knapp 71.500 Mitarbeiter und erzielte im Jahr 2011 einen Umsatz von 15,5 Milliarden Euro.

FERNFAHRER und EuroTransportMedia Verlags- und Veranstaltungs-GmbH

FERNFAHRER ist eine Zeitschrift für Berufskraftfahrer, Spediteure und Entscheider in der Nutzfahrzeugbranche, herausgegeben von der EuroTransportMedia Verlags- und Veranstaltungs-GmbH, einem Gemeinschaftsunternehmen von DEKRA, Motor Presse Stuttgart und VF Verlagsgesellschaft.

Institut für Nachhaltigkeit in Verkehr und Logistik (INVL), Hochschule Heilbronn

Das INVL beschäftigt sich mit Fragen der nachhaltigen Entwicklung bzw. des nachhaltigen Wirtschaftens im Kontext der Logistik. Im Zentrum der Tätigkeit des Instituts stehen Forschung und Lehre sowie die Vermittlung von Informationen. Das INVL fokussiert sich dabei auf den Zusammenhang „Nachhaltigkeit – Verkehr – Logistik“.

Die Zukunft des Straßengüterverkehrs

„Logistiker schaffen 50.000 Jobs“, heißt es im **HANDELSBLATT** in einem Artikel vom 18. April 2012.¹ Die Zahl bezieht sich dabei auf die Ergebnisse der BVL-Studie „Arbeitgeber Logistik“². Sie bilanziert aus den Ergebnissen einer Befragung von 207 Mitgliedsunternehmen der Bundesvereinigung Logistik

- eine überdurchschnittliche Wachstumserwartung für den Wirtschaftsbereich Logistik,
- überdurchschnittliche Gehaltszuwächse für die Beschäftigten für einen längeren Zeitraum,
- ein wachsendes Weiterbildungsvolumen und damit steigende Karriere- und Entwicklungsmöglichkeiten der Belegschaften,
- eine Konsolidierung der Erwerbskontinuität in der Branche durch lange Verbleibzeiten in den Unternehmen („positive Betriebsbindung“) und
- insgesamt positive Erwerbsaussichten in der breiten Beschäftigungspalette.

Allerdings, so liest man weiter, wird diese sehr euphorische Einschätzung deutlich getrübt, denn: „Die Branche hat [...] Probleme, qualifizierte Mitarbeiter zu gewinnen“³. Dies betrifft in besonderer Weise den Bereich der Berufskraftfahrer. Es ist davon auszugehen, dass in den nächsten zehn bis fünfzehn Jahren ca. 250.000 Fahrer in den Ruhestand gehen. Zwar wurden im Ausbildungsjahr 2010/2011 nach Angaben des Bundesinstituts für Berufsbildung mehr als 3.000 Ausbildungsverträge neu abgeschlossen und damit gegenüber dem Vorjahresstichtag eine Steigerung von 32,3% erreicht. Bei den Dimensionen der zukünftig aus dem Beruf Ausscheidenden reicht dieser Nachwuchs aber bei weitem nicht aus. Auch hat das Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz (BKrFQG), dem in seiner Wirkung auch eine Imageverbesserung und Aufwertung des Fahrerberufs zugeschrieben wird, bislang noch nicht zu wesentlichen positiven Auswirkungen auf das Arbeitskräfteangebot geführt. Eine Lösung des Nachwuchsproblems ist aktuell nicht in Sicht. Die Gründe dafür sind vielfältig. Sie in ihrer Komplexität und ihren Wirkzusammenhängen zu analysieren und zu untersuchen ist das wesentliche Erkenntnisziel dieser Studie.

Im Mittelpunkt der Studie steht das Fahrpersonal. Damit verbunden sind Fragen, die sich damit beschäftigen, wie der Beruf gesehen wird, welches Image er hat, welche Erwartungen an ein entsprechendes Beschäftigungsverhältnis geknüpft werden und welche positiven Signale besonders diejenigen erwarten, die sich jüngst für den Kraftfahrerberuf entschieden haben.

Diese Fragestellungen können allerdings nur konkret eingeordnet und bewertet werden, wenn man die zukünftige Rolle des Straßengüterverkehrs und die dort zu meistern den Herausforderungen insgesamt berücksichtigt. Dies umfasst eine qualitative und eine quantitative Komponente. Aus qualitativer Perspektive geht es darum, welchen Entwicklungen und Anforderungen sich die Straßentransportbranche zukünftig stellen muss und welche übergeordneten Rahmenbedingungen gelten werden. Dies wirkt sich zwangsläufig auch auf die Qualifikation des Fahrpersonals aus. Aus quantitativer Perspektive wird vor allem die mengenmäßige Entwicklung der Verkehrsnachfrage wesentlich dafür sein, ob in der Zukunft eher mehr oder weniger Fahrpersonal benötigt wird.

Im **Kapitel A** der Studie wird deshalb ein Bild zu den zukünftigen qualitativen und quantitativen Entwicklungen und Herausforderungen des Straßengüterverkehrs gezeichnet. Das Verkehrswachstum und die zur Verfügung stehende Infrastruktur werden dabei ebenso beleuchtet wie die Konsequenzen aus dem demografischen Wandel oder dem Klimawandel. Das erste Kapitel liefert damit einen Gesamtüberblick über die zukünftigen Herausforderungen des Straßengüterverkehrs.

Auf dieser Basis werden im **Kapitel B** die Ergebnisse einer Befragung unter Branchenexperten, die alle wichtigen Anspruchsgruppen abdecken, vorgestellt. Aufgabe der Experteninterviews ist es, die im ersten Kapitel festgestellten Befunde zu untermauern oder aber zu widerlegen. Daneben werden die Expertenaussagen herangezogen, um die wesentlichen Herausforderungen des Straßengüterverkehrs in der Zukunft zu beschreiben. Der Fokus liegt dabei auf drei Themenbereichen: der zukünftigen Rolle des Lkw in Logistiksystemen, der technischen Entwicklung des Fahrzeugs und der Rolle des Lkw in der Gesellschaft in Verbindung mit seinem Image, das gemeinhin negativ belegt ist.

Im **Kapitel C** steht das Fahrpersonal im Mittelpunkt. Knapp 600 Fahrer wurden auf Basis einer repräsentativen Stichprobe befragt, um Hinweise auf Möglichkeiten zur Steigerung der Attraktivität des Berufs zu erhalten. Dazu werden verschiedene Aspekte analysiert, wie beispielsweise die Herausforderungen bei der Bewältigung des Arbeitsalltags als Berufskraftfahrer oder wesentliche Motivatoren bei der Berufswahl. Die hier gewonnenen Erkenntnisse werden mit den Ergebnissen der Experteninterviews abgeglichen.

Während im dritten Kapitel die bereits im Beruf befindlichen Fahrer betrachtet werden, die den Beruf aus eigener Erfahrung beurteilen, berücksichtigt das **Kapitel D** diejenigen, die sich für diesen Beruf entschieden haben, aber erst am Anfang stehen und sich daher ihr Urteil über den Beruf weitgehend auf der Grundlage von Erwartungen bilden. Hierfür wurden mehr als 100 Personen befragt, die sich entweder in einer dualen Ausbildung zum Berufskraftfahrer oder in der beschleunigten Grundqualifikation befinden, und u. a. um Angaben zu ihren Berufswahlmotiven gebeten. Zudem gehen die Untersuchungen auf die Faktoren ein, die die Entscheidung für eine Tätigkeit als Berufskraftfahrer positiv beeinflussen könnten.

¹ Vgl. Schlautmann (2012).
² Vgl. BVL (2012).
³ Schlautmann (2012).

A



Im Transport- und Logistikmarkt zeichnen sich mehrere Trends ab, die die Branche von morgen prägen werden. Sie bringen neue Herausforderungen mit sich, denen sich die Menschen im Straßengüterverkehr in den kommenden Jahren stellen müssen.

Trends und Perspektiven

Rahmenbedingungen im Straßengüterverkehr

Trends im Straßengüterverkehr

Die Zukunftsperspektiven des Straßengüterverkehrs bewegen sich innerhalb bestimmter Rahmenbedingungen. Sie ergeben sich insbesondere aus dem Wirtschaftswachstum, der Außenhandelsentwicklung, der nach Gütergruppen gegliederten Transportnachfrage, dem steigenden brancheninternen Wettbewerbsdruck in der Logistik und dem Fortschreiten der europaweiten Deregulierung und Harmonisierung des Verkehrssektors. Folgende Trends sind für die Entwicklung dieser Zukunftsperspektiven von zentraler Bedeutung:

Verkehrsentwicklung im Güterverkehr

- Das Verkehrswachstum im Güterverkehr schwächt sich ab, dabei stabilisieren sich die relativen Anteile der Verkehrsträger. Beim Modal Split wird es nur noch zu moderaten Änderungen kommen. Die Güterstruktur im Straßengüterverkehr hat sich gleichzeitig stark in Richtung der hochwertigen Stückgüter verschoben.
- Der Güterverkehr auf der Straße muss dazu beitragen, die steigende Nachfrage nach Transportdienstleistungen abzufangen, und bleibt daher unverzichtbar.
- Die Bedeutung des Fernverkehrs ist im Straßengüterverkehr deutlich gestiegen. Die Unternehmen im Güterkraftverkehr stehen unter einem verschärften internationalen Kosten- und Wettbewerbsdruck.

Ausländische Nutzfahrzeuge

- Der Kostendruck führt dazu, dass Verlagerer und Spediteure in erheblichem Maße Aufträge an ausländische Transportunternehmen vergeben, insbesondere aus Osteuropa.

Auslastung und Überlastung von Straßen

- Mängel im Straßennetz in Verbindung mit dem erhöhten Pkw-Aufkommen sind Hauptursache für Staus auf deutschen Autobahnen. Der Lkw spielt als Stau-Verursacher eine deutlich kleinere Rolle als häufig angenommen.

Nachhaltigkeit und Grüne Logistik

- Lkw sind in den vergangenen Jahren erheblich sparsamer und emissionsärmer geworden. Die CO₂-Gesamtemissionen des Straßengüterverkehrs liegen aber aufgrund der steigenden Fahrzeugzahlen insgesamt noch deutlich über dem geforderten Minderungsziel in Deutschland.

Unternehmensstruktur des gewerblichen Güterkraftverkehrs

- Die Fahrer machen mehr als drei Viertel der Beschäftigten im gewerblichen Güterkraftverkehr aus. Problematisch ist im Hinblick auf die Fahrerausbildung, dass die Branche in Deutschland vorwiegend mittelständisch strukturiert ist, während vor allem die Großunternehmen ausbilden.

Demografischer Wandel

- Die Gesellschaft altert, sie wird städtischer und individueller. Das heißt für den Straßengüterverkehr, dass im Zeichen des wachsenden Home-Shoppings und Internethandels die kleinräumigen Verkehre wachsen. Dies verschärft den Fahrermangel.

Die Zusammenhänge zwischen diesen Trends sind komplex und teilweise in sich widersprüchlich. Eine sorgfältige Gesamtabwägung unter Berücksichtigung aller Teilentwicklungen ist deshalb von besonderer Bedeutung, wenn es darum geht, eine verlässliche Gesamttendenz für die Zukunftsperspektiven des Straßengüterverkehrs zu beschreiben.

Verkehrsentwicklung im Güterverkehr

Der größte Teil des Straßengüterverkehrs in Mitteleuropa wird heute auf der Straße abgewickelt. Dies war nicht immer so. Erst in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts hat der Lkw in Deutschland die Eisenbahn als meistgenutztes Verkehrsmittel abgelöst.

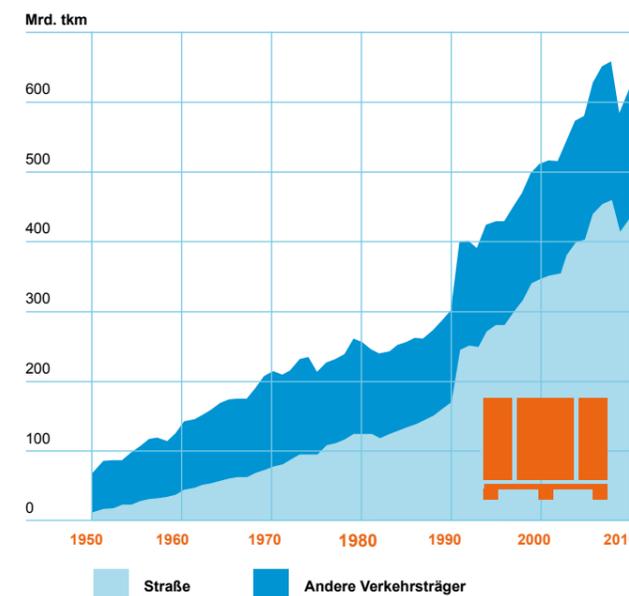


Entwicklung des Modal Split

Während der Modal-Split-Anteil des Lkw-Verkehrs an der Beförderungsleistung 1950 noch bei 20,3% lag, stieg sein Anteil bis zum Jahr 2000 auf 67,7%. Mit 3.244,2 Mio. t wurde im Jahr 2000 nahezu die achtfache Menge im Vergleich zu 1950 (407,9 Mio. t) auf der Straße transportiert.

Als Gründe für diese fundamentale Verschiebung des Modal Split („Modal Shift“) gelten insbesondere der Wandel der Güterstruktur weg vom Massengut hin zu hochwertigen Stückgütern (Güterstruktureffekt), die steigenden Anforderungen der produzierenden Industrie, des Handels und der privaten Haushalte an Flexibilität, Zuverlässigkeit und Schnelligkeit des Transports (Logistikeffekt), der hohe Internationalisierungsgrad der Wirtschaft (Integrationsseffekt) sowie die mit diesen drei Effekten einhergehende zunehmende Kleinteiligkeit von Sendungen in Verbindung mit relativ geringen Sendungsgewichten. Der Integrationseffekt hat zudem dafür gesorgt, dass auch die Transportentfernungen auf der Straße stetig zugenommen haben. Daher fällt das Wachstum der in Tonnenkilometern gemessenen Beförderungsleistung nochmals deutlicher aus als das Wachstum der Beförderungsmenge.

Abbildung 1:
Entwicklung der Beförderungsleistung im
Güterverkehr in Deutschland 1950-2010⁴



Die Geschwindigkeit der Verlagerung des Güterverkehrs von der Schiene auf die Straße sank in den vergangenen zehn Jahren erstmals wieder leicht. Die Beförderungsleistung wächst seit etwa einem Jahrzehnt auf der Straße und der Schiene vergleichbar.

Wachstumsdämpfende Effekte im Straßengüterverkehr

- Mit der EU-Osterweiterung haben die möglichen Transportentfernungen im Landverkehr eine natürliche topografische Grenze erreicht. Steigende Fahrleistungen im Straßengüterverkehr sind daher fast nur noch das Ergebnis der steigenden Transportnachfrage und von Aufkommensverschiebungen zwischen Nah- und Fernverkehr, aber nicht mehr das Ergebnis zunehmender Fahrtweiten im Fernbereich.
- Die zunehmende Beanspruchung und Überlastung des Straßennetzes schränkt die Planbarkeit des Lkw-Verkehrs deutlich ein. Es müssen zunehmend größere zeitliche und bestandsmäßige Puffer eingeplant werden, um die aktuelle Verkehrssituation nicht zum Risiko für die Zuverlässigkeit des Transports werden zu lassen.

- Mehr als zwei Drittel aller Transporte auf der Straße erfolgen heute unter Nutzung von Paletten, Containern und anderen standardisierten Ladungsträgern. Diese Standardisierung erleichtert nicht nur die Abwicklung von Systemverkehren auf der Straße, sondern auch die Umladung im Zuge intermodaler Transportketten, die so zunehmend konkurrenzfähiger gegenüber dem reinen Straßengüterverkehr werden.
- Die wirtschaftliche Entwicklung der vergangenen Jahre hat zu einer erheblichen Erhöhung der Lkw-Fahrzeugkosten geführt. Dies bezieht sich insbesondere auf den allein in den vergangenen fünf Jahren um 50% gestiegenen Kraftstoffpreis, die Höhe der Straßenbenutzungsgebühren, auf gestiegene Fahrerlöhne und Lohnnebenkosten sowie auf die im Zuge der Finanzkrise schwieriger gewordenen Bedingungen auf dem Kapitalmarkt zur Finanzierung neuer Fahrzeuge.
- Über verkehrspolitische Programme, Förderrichtlinien und ordnungsrechtliche Maßnahmen versucht die Politik seit einigen Jahren, eine neue Balance zwischen den Verkehrsträgern Straße, Schiene und Binnenschiff herzustellen („Co-Modalität“). Damit stehen verkehrspolitische Maßnahmen in Verbindung, wie z. B. die bislang stark auf den Straßengüterverkehr fokussierten Bemühungen zur Internalisierung der externen Kosten des Verkehrs. Diese haben einseitig zu weiteren Verteuerungen des Lkw-Verkehrs und damit zu einer Benachteiligung im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern geführt.

Transportintensität sinkt, Wettbewerb steigt

Aufgrund dieser dämpfenden Effekte nimmt die Transportintensität, d. h. das Verhältnis zwischen Beförderungsleistung und Wirtschaftskraft, im Straßengüterverkehr seit 2007 kontinuierlich ab. Für die Unternehmen des Güterkraftverkehrs sorgt die Abschwächung der Wachstumsdynamik im Zuge der Wirtschaftskrise für ein weiteres Ansteigen des – seit der Liberalisierung des Transportmarkts ohnehin hohen – brancheninternen Wettbewerbsdrucks. Die Zahl der Unter-

⁴ Eigene Darstellung nach DIW (2011).

nehmensinsolvenzen im Güterkraftverkehrsgewerbe erreicht nach Angaben des BGL im Jahr 2009 mit 788 (eröffneten) Insolvenzverfahren einen neuen Höchststand, nachdem sie schon 2007 um 42,9% über dem Wert des Jahres 2001 gelegen hatte. 2010 ging die Zahl der Insolvenzen gegenüber dem Vorjahr, das von einer ungewöhnlich starken Marktkonsolidierung geprägt war, mit -4% erstmals wieder etwas zurück.

Positive Entwicklung von Beförderungsmenge und -leistung

Die für Deutschland vorliegenden Verkehrsprognosen gehen davon aus, dass sowohl die Beförderungsmenge als auch die Beförderungsleistung im Straßengüterverkehr weiter wachsen wird. Allerdings wurden die Erwartungen zur Wachstumsgeschwindigkeit in den jüngsten Prognosen mehrfach nach unten korrigiert. Sollte das Wachstum der Beförderungsleistung im Güterverkehr zwischen 1997 und 2015 noch bei 82,5% liegen (4,6% p.a.)⁵, wurde die Wachstumserwartung für den Zeitraum zwischen 2004 und 2025 zunächst auf 60% zurückgenommen (2,9% p.a.)⁶, und inzwischen nochmals auf einen Zuwachs von 39% zwischen den Jahren

Abbildung 2:
Entwicklung des Straßengüterverkehrs
in Deutschland seit 2000⁹

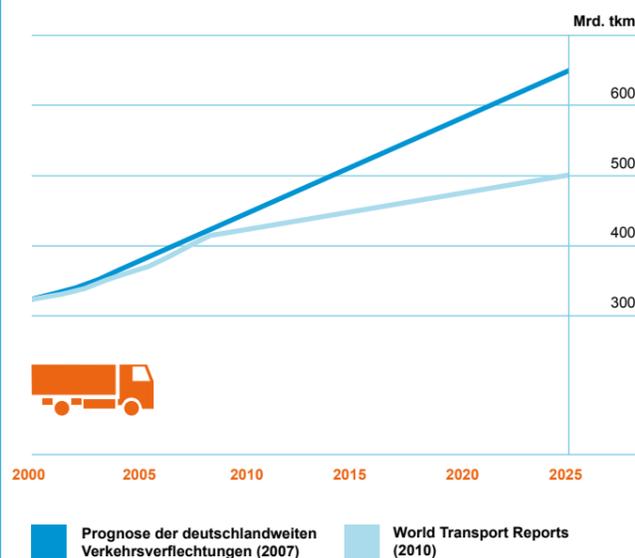
	2000	2005	2010
Beförderungsmenge	3.244 Mio. t	3.062 Mio. t	3.120 Mio. t
Modal-Split-Anteil	83,4%	82,4%	82,1%
Beförderungsleistung	346,3 Mrd. tkm	402,7 Mrd. tkm	434,0 Mrd. tkm
Modal-Split-Anteil	68,5%	69,4%	69,8%
Fahrleistung (Inland)	21,6 Mrd. km	23,1 Mrd. km	23,4 Mrd. km
Durchschnittliche Fahrweite (alle Fahrten)	85 km	102 km	111 km
Fahrzeugkilometer (Fernbereich)	64,7%	67,8%	72,1%
Durchschnittliche Fahrweite (Fernbereich)	347 km	357 km	348 km
Anteil der Fahrzeugkilometer mit gebündelter Ladung	60,7%	62,5%	63,2%

2005 und 2025 korrigiert (2,0% p.a.)⁷ Maßgebend für diese Korrekturen sind zum einen die im Zuge der Wirtschaftskrise zurückgegangenen Erwartungen zum Wirtschaftswachstum. Zum anderen orientiert sich die Güterverkehrsentwicklung angesichts des hohen Grads der internationalen Arbeitsteilung zunehmend an der Entwicklung des Außenhandels, nicht mehr in erster Linie an der Entwicklung der nationalen Bruttowertschöpfung.⁸

Ohne Lkw kein Wachstum

Unverändert gehen aber auch die korrigierten Prognosen davon aus, dass der Straßengüterverkehr einen Großteil der zusätzlichen Mengen übernehmen wird. Den anderen Verkehrsträgern wird es eventuell gelingen, ihren Anteil am Modal Split konstant zu halten, nicht aber, in nennenswertem Umfang Verkehre von der Straße hinzuzugewinnen, was bedeutet, dass der Lkw zur Realisierung des prognostizierten Wachstums unverzichtbar ist.

Abbildung 3:
Entwicklungsprognosen für den
Straßengüterverkehr in Deutschland¹⁰



Ausländische Nutzfahrzeuge

Seit der Deregulierung des europäischen Verkehrsmarkts dürfen Transportunternehmen aus den Mitgliedsstaaten der EU ihre Leistungen gemeinschaftsweit weitgehend frei erbringen. Lediglich die Zahl der im Ausland erbrachten Binnenfahrten (Kabotage) wird durch die Verordnung (EG) 1072/2009 derzeit noch auf drei Fahrten in sieben Tagen begrenzt.

Kostendruck bringt osteuropäische Fahrer auf Autobahnen.

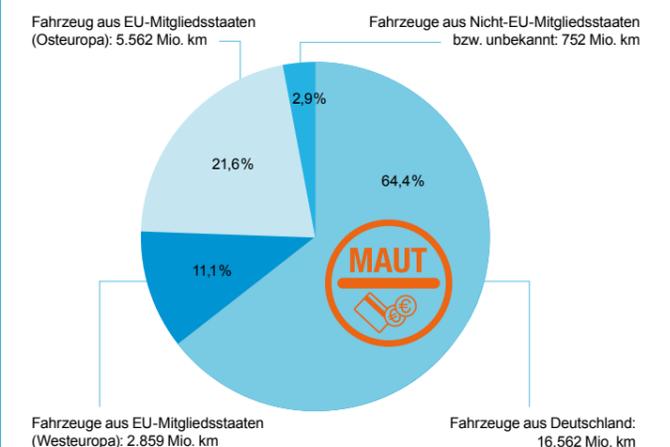
Demgegenüber ist die Harmonisierung der Rahmenbedingungen für den Straßengüterverkehr zwischen den EU-Mitgliedsstaaten noch nicht so weit fortgeschritten: Nach wie vor unterscheiden sich die Bedingungen für die Erbringung von Transportdienstleistungen in den Mitgliedsstaaten in einigen wesentlichen Punkten. Dies gilt u. a. für die Höhe

der Energiesteuer, das Lohnniveau, die Sozialversicherungsabgaben und für unterschiedliche Bestimmungen des Arbeitnehmerschutzes, z. B. zum Kündigungsschutz und zur Arbeitssicherheit. Auch unterscheidet sich die Kontroll-dichte teilweise erheblich, sodass selbst bei formaler Harmonisierung faktisch Unterschiede bestehen.

Kostensenkungen durch internationalen Transportmarkt

Aus diesen teilweise erheblichen Defiziten ergeben sich für die Verlagerer und Spediteure deutliche Kostensenkungsmöglichkeiten bei der Beauftragung ausländischer Transportunternehmer. In Deutschland wird dieses Potenzial umfassend genutzt: Etwa ein Drittel der mautpflichtig gefahrenen Kilometer wird von Nutzfahrzeugen zurückgelegt, die im Ausland zugelassen sind.

Abbildung 4:
mautpflichtige Fahrleistungen in- und ausländischer
Nutzfahrzeuge in Deutschland¹¹



⁵ Vgl. BVU u.a. (2001), S. XIV.
⁶ Vgl. BVU/ITP (2007), S. 12.
⁷ Vgl. ProgTrans (2010), S. 122.
⁸ Vgl. DREWITZ/Rommerskirchen (2011), S. 14.
⁹ Eigene Darstellung nach BGL (2011) und Eurostat (2012).
¹⁰ Eigene Darstellung und Interpolation nach BVU/ITP (2007), S. 12 und Kritzingler (2011), S. 16.

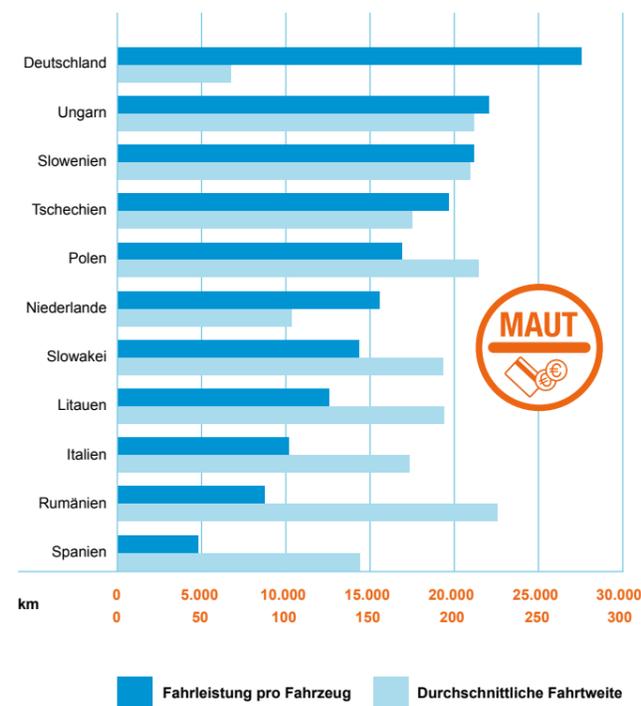
¹¹ Eigene Darstellung nach BAG (2011a), Tabelle J. 1.

Die meisten Kilometer mit ausländischen Fahrzeugen fallen auf osteuropäische Lkw, insbesondere aus Polen (26,2% der Fahrleistung ausländischer Lkw auf deutschen Autobahnen) und Tschechien (11,1%). Die Fahrleistung polnischer Lkw auf deutschen Autobahnen ist damit etwa doppelt so hoch wie die deutschlandweite Autobahnfahrleistung aller Fahrzeuge aus der Slowakei (4,5%), Rumänien (3,7%) und Litauen (3,3%) zusammen. Bedeutendstes westeuropäisches Land sind die Niederlande (12,4%), die in der Auflistung nach Nationen hinter Polen und vor Tschechien auf dem zweiten Platz rangieren.

Osteuropäische Transportunternehmen fokussieren sich zurzeit stark auf den Transitverkehr durch Deutschland und den (internationalen) Seehafenhinterlandverkehr. Das zeigt sich darin, dass die durchschnittliche Fahrtweite dieser Fahrzeuge auf den deutschen Autobahnen mit etwa 200 km deutlich über der der inländischen Lkw liegt. Diese legten im Jahr 2010 im Durchschnitt nur 67 km zurück, bevor sie die Autobahn wieder verlassen haben, da hier auch zahlreiche Fahrten des Regional- und Lokalverkehrs enthalten sind.



Abbildung 5:
nach Nationen differenzierte Fahrleistung
mautpflichtiger Fahrzeuge in Deutschland¹²



Auslastung und Überlastung von Straßen

Lkw-Anteil auf deutschen Autobahnen sinkt

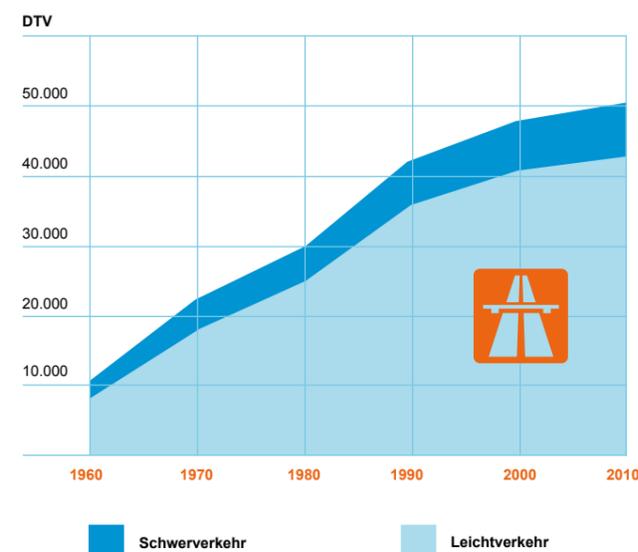
Die Leistungsfähigkeit des Straßengüterverkehrs hängt maßgeblich davon ab, wie stark das Straßennetz belastet ist. Wichtigster Indikator hierfür ist die Verkehrsstärke, d. h. die Zahl der Fahrzeuge, die täglich eine bestimmte Straße oder einen Straßenabschnitt nutzen. Im Durchschnitt hat sich die Verkehrsstärke auf deutschen Autobahnen seit 1960 etwa verfünffacht, wobei die Zahl der Pkw besonders stark zugenommen hat: lag der Anteil des Lkw-Verkehrs am Gesamtverkehr auf Autobahnen 1960 noch bei etwas mehr als 25 %, beträgt er heute nur noch etwa 15 % – und das, obwohl sich auch der Lkw-Verkehr auf deutschen Autobahnen in diesem Zeitraum etwa verdreifacht hat.

Angesichts des hohen Anteils des Pkw am Autobahnverkehr überrascht es nicht, dass die mit jeweils über 150.000 Fahrzeugen am Tag am stärksten belasteten Autobahnabschnitte in Deutschland dort zu finden sind, wo die Autobahnen gleichermaßen intensiv durch den Fernverkehr und die Berufspendler genutzt werden und wo verhältnismäßig wenige Alternativrouten bestehen. Besonders hoch ist die Zahl der Fahrzeuge auf den Autobahnen insbesondere in den Ballungsräumen Berlin, Köln und Frankfurt, aber z. B. auch in den Großräumen Stuttgart und München.

Die Abschnitte des deutschen Autobahnnetzes, auf denen die meisten Fahrzeuge im Schwerverkehr unterwegs sind, liegen hingegen vorrangig entlang der großen Transitachsen des internationalen Güterverkehrs. Dies sind insbesondere die A 2 in Norddeutschland, die A 8 im Süden sowie die A 5 im Südwesten. Sehr viele Lkw-Fahrten finden aber auch in unmittelbarer Nähe der großen logistischen Zentren statt, insbesondere im unmittelbaren Hinterland des Seehafens Hamburg, in der Nähe des Frankfurter Flughafens und im Großraum Berlin.

Für die Nutzer des Straßennetzes ist aber nicht allein entscheidend, welche die am stärksten belasteten Autobahnabschnitte sind, sondern vielmehr, wo der Verkehr häufig ins Stocken gerät, d. h., wo es regelmäßig zum Stau kommt. Die Stauanfälligkeit einer Strecke hängt dabei nicht nur von der Zahl der Fahrzeuge ab. Entscheidend ist auch die Leistungsfähigkeit (z. B. Anzahl der Fahrspuren, Einsatz von Verkehrsmanagementsystemen, Einschränkungen aufgrund von Baustellen) des entsprechenden Streckenabschnitts.

Abbildung 6:
Entwicklung der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke
(DTV) auf deutschen Autobahnen¹³



¹² Eigene Darstellung nach BAG (2011a), Tabellen J 10 und J 11.

¹³ DTV = Zahl der Fahrzeuge pro Tag, gezählt an einem bestimmten Querschnitt. Eigene Darstellung nach DIW (2011) und BAST (2010).

Stauschwerpunkte in Deutschland

Zusammenfassend liegen die derzeit am häufigsten von Stau betroffenen Autobahnen in Deutschland daher insbesondere dort,

- wo eine hohe Verkehrsnachfrage besteht und das Autobahnnetz nur ungenügend ausgebaut ist (z. B. auf Abschnitten der A 8),
- wo viele Fahrzeuge unterwegs sind und gleichzeitig Ausbaumaßnahmen stattfinden (z. B. auf der A 5 zwischen Karlsruhe und Basel),
- wo die Autobahnen durch urbane Verdichtungsräume verlaufen und daher viel im Kurzstreckenverkehr genutzt werden (v. a. im Großraum Berlin sowie im Ruhrgebiet),
- wo die großen Verkehrsachsen des Güterkraftverkehrs verlaufen (insbesondere in Ost-West-Richtung auf der A 2, der A 6 und der A 8 sowie in Nord-Süd-Richtung auf der A 5).

Die fehlende Leistungsfähigkeit des Straßennetzes – und nicht etwa Unfälle oder Lkw-Überholvorgänge – ist die mit Abstand wichtigste Ursache für Staus auf deutschen Autobahnen

Mehr als zwei Drittel aller Staus sind auf hohes Verkehrsaufkommen und Baustellen zurückzuführen. Der Anteil von Unfällen und Pannen als Auslöser von Staus liegt verschiedenen Studien zufolge hingegen nur zwischen 20% und 30%.¹⁴



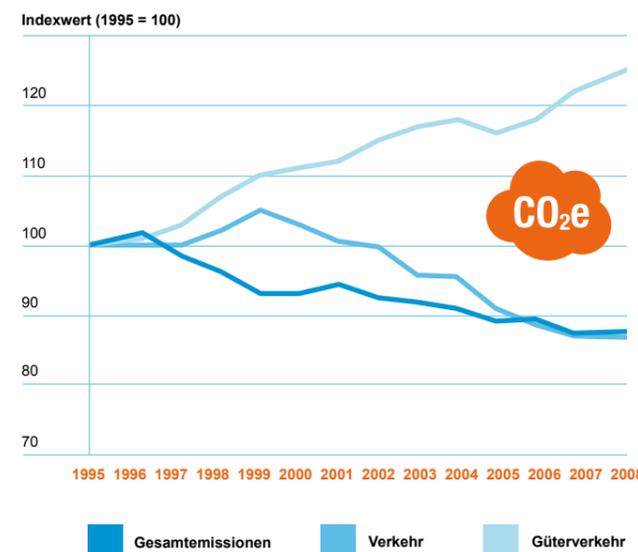
Nachhaltigkeit und Grüne Logistik

Politisch gefordert und mit konkreten Erwartungen an einen effizienteren Fahrzeugeinsatz auf der Unternehmensseite verknüpft, hat das Thema Nachhaltigkeit mittlerweile sehr hohe Bedeutung im Straßengüterverkehr erlangt. Ziel des Nachhaltigkeitsmanagements ist die Minimierung schädlicher Umwelteinflüsse durch logistische Prozesse, wobei in der Regel eine Differenzierung in die Bereiche

- Energieverbrauch und Treibhausgase,
- Luftschadstoffe,
- Verkehrslärm und
- Flächeninanspruchnahme

erfolgt. Während sich das Ziel einer Reduzierung der Flächeninanspruchnahme im Verkehr in erster Linie an die Straßenbausträger richtet, betreffen die drei anderen Punkte unmittelbar die Transportunternehmen. Zu Beginn

Abbildung 7: Entwicklung der Treibhausgasemissionen in Deutschland¹⁵



der Nachhaltigkeitsdiskussion in den 1980er Jahren fokussierten sich die Bemühungen vor dem Hintergrund des sauren Regens und des Waldsterbens vor allem auf die Reduzierung der Schadstoffemissionen. Insbesondere durch den serienmäßigen Einbau von Katalysatoren und Rußpartikelfiltern in Kraftfahrzeuge konnten hier mittlerweile große Erfolge erzielt werden. Inzwischen stehen vor dem Hintergrund der globalen Ziele zur Begrenzung der Erderwärmung (Kyoto-Protokoll) vor allem die Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs sowie der Einsatz alternativer Kraftstoffe und neuer Antriebstechnologien im Mittelpunkt, um eine Reduzierung der Treibhausgasemissionen zu erreichen.

Lkw sind sauberer geworden

Trotz kontinuierlich steigender Fahrleistungen im Verkehr gehen die Treibhausgasemissionen schon seit einigen Jahren leicht zurück. Dies gilt allerdings nicht für den Straßengüterverkehr: Obwohl auch die Lkw heute sparsamer sind als früher, ist es dort aufgrund des starken Verkehrswachstums bislang nicht gelungen, die absolute Menge der Treibhausgasemissionen zu senken.¹⁶ Die CO₂e-Gesamtemissionen des Verkehrs liegen daher immer noch deutlich über dem zur Erreichung der weltweiten Klimaschutzziele geforderten Minderungsziel.

Eine ökologische Verkehrslenkung durch Anlastung der Klimagasemissionen von Nutzfahrzeugen ist seit Jahren Realität: Sie erfolgt in Deutschland über die auf den getankten Kraftstoff erhobene Energiesteuer. Die emittierten Luftschadstoffe werden anders erfasst, und zwar über die Einstufung des Fahrzeugs in eine Schadstoffklasse, und bei der Festsetzung der Höhe der Kraftfahrzeugsteuer (für inländische Nutzfahrzeuge) sowie über die Höhe des Mautsatzes auf Autobahnen (alle Nutzfahrzeuge über 12 t zulässiges Gesamtgewicht) berücksichtigt. Vor allem die Mautspreizung soll Anreize schaffen, möglichst nur Fahrzeuge einzusetzen, die über sehr geringe Schadstoffemissionen verfügen.

¹⁴ Vgl. Geistefeld/Lohoff (2011), S. 14.

¹⁵ Eigene Darstellung nach EUA (2012) und SRU (2012), S. 226.
¹⁶ Vgl. UBA (2009), S. 46.

Abbildung 8:
Emissionskennzahlen des Güterkraftverkehrs und Mautsätze in Deutschland 2010¹⁷

	EURO I und schlechter (vor 1996)	EURO II (1996)	EURO III (2000)	EURO IV (2005)	EURO V (2008)	EEV (2009)
In Deutschland zugelassene Nutzfahrzeuge						
Bestand	35.227	53.344	146.582	46.927		147.856
Anteil am Bestand	8,2%	12,4%	34,1%	10,9%		34,4%
Fahrleistung insgesamt (1.000 km)	466.492	1.387.252	8.059.351	2.725.049		16.656.405
Fahrleistungsanteil	1,6%	4,7%	27,5%	9,3%		56,9%
Mautpflichtige Fahrleistung in D (1.000 km)	59.031	395.976	3.642.000	1.582.509	10.408.442	473.946
Anteil	0,4%	2,4%	22,0%	9,6%	62,8%	2,9%
In anderen EU-Staaten zugelassene Nutzfahrzeuge						
Mautpflichtige Fahrleistung in D (1.000 km)	13.508	168.409	3.144.714	987.285	4.026.844	80.076
Anteil	0,2%	2,0%	37,3%	11,7%	47,8%	1,0%
In Nicht-EU-Staaten zugelassene Nutzfahrzeuge						
Mautpflichtige Fahrleistung in D (1.000 km)	4.096	20.976	361.803	52.524	275.811	446
Anteil	0,6%	2,9%	50,6%	7,3%	38,5%	0,1%
Mautsatz 2012 (4 Achsen, ct/km)		28,8	20,4	18,3		15,5

Nutzfahrzeuge, die nicht mindestens die Schadstoffnorm EURO III erreichen, spielten 2010 auf deutschen Autobahnen nur noch eine sehr geringe Rolle, und zwar unabhängig von der Nationalität. Hingegen sind deutliche Unterschiede bei den EURO-V-Fahrzeugen zu erkennen: Der Anteil der inländischen EURO-V-Fahrzeuge liegt mit 62,8 % an der Fahrleistung deutlich höher als bei Fahrzeugen aus anderen EU-Staaten (47,8 %) und dort nochmals höher als bei Fahrzeugen aus Nicht-EU-Staaten (38,5 %).

Sehr gering ist die Fahrleistung von Fahrzeugen, die die Schadstoffnorm EURO IV erfüllen. Hier haben die beschleunigte Einführung der Norm EURO V und die Erhöhung der Maut für EURO-IV-Fahrzeuge durch Ausweitung der Mautspreizung im Jahr 2009 entscheidenden Einfluss gehabt.

Abgasstandard EEV wird voraussichtlich weitgehend übersprungen.

Im Jahr 2013 wird mit der Norm EURO VI eine neue Schadstoffnorm in Kraft treten. Es ist zu erwarten, dass daher beim EEV-Standard, dem bislang nur der geringste Teil der Fahrzeuge genügt, ein ähnlicher Effekt wie bei der Norm EURO IV auftreten wird, d. h., dass auch dieser Abgasstandard weitgehend übersprungen werden wird.

Unternehmensstruktur des gewerblichen Güterkraftverkehrs

Derzeit sind in Deutschland nach Angaben des Bundesamts für Güterverkehr knapp 50.000 Unternehmen im gewerblichen Güterkraftverkehr tätig. Bei den meisten handelt es sich um kleine und mittlere Unternehmen (KMU), die in der Rechtsform eines Einzelunternehmens oder einer Personengesellschaft geführt werden. Mehr als 80 % der Unternehmen haben weniger als zehn Fahrzeuge im Einsatz und weniger als 20 Mitarbeiter. 27 % verfügen sogar nur über ein einziges Fahrzeug.

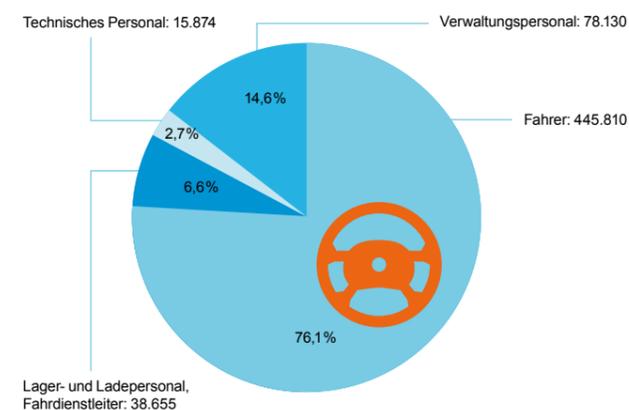
Auf der anderen Seite beschäftigen etwa 700 große Unternehmen mit mehr als 50 Fahrzeugen (1,4 % der Unternehmen insgesamt) über 20 % der Arbeitnehmer im Transportgewerbe. Die Fahrer sind dabei die mit Abstand größte Mitarbeitergruppe, und zwar unabhängig von der Größe des Unternehmens. Besonders hoch ist der Fahreranteil an der Zahl der Beschäftigten in Unternehmen mit vier bis zehn Fahrzeugen: Dort sind annähernd 80 % der Beschäftigten Fahrer.

Fahrer werden vor allem in größeren Unternehmen ausgebildet

Vor allem mittlere und größere Unternehmen übernehmen die Ausbildung von Nachwuchs in den Berufen des gewerblichen Güterkraftverkehrs: Über 50 % der 7.847 Auszubildenden (darunter 5.277 zum Berufskraftfahrer¹⁹) waren 2010 in Unternehmen mit elf bis 50 Fahrzeugen beschäftigt. Die Unternehmen mit mehr als 50 Fahrzeugen stellten weitere 37 % der Ausbildungsplätze. Kleine Unternehmen können dagegen – bedingt durch ihre Größe – ihren Nachwuchs nur in wenigen Fällen selbst ausbilden. Bei ihnen kommt auf 230 Beschäftigte nur ein Auszubildender, also deutlich weniger als im Branchendurchschnitt, der bei einem Auszubildenden je 74 Beschäftigte liegt.

Für die Fahrer schränkt das Ausbildungsverhalten der Unternehmen die Möglichkeiten bei der Wahl des Ausbildungsbetriebs stark ein. Es besteht die Gefahr, dass Berufsinteressenten, für die aus unterschiedlichen Gründen die Ausbildung in einem großen Unternehmen nicht interessant ist, nicht für den Fahrerberuf gewonnen werden können, womit sich die Nachwuchsproblematik weiter verschärft.

Abbildung 9:
Beschäftigtenstruktur im gewerblichen Güterkraftverkehr nach Art der Tätigkeit¹⁸



¹⁸ Vgl. BAG (2011b), Übersicht G 25.
¹⁹ Vgl. DIHT (2011).



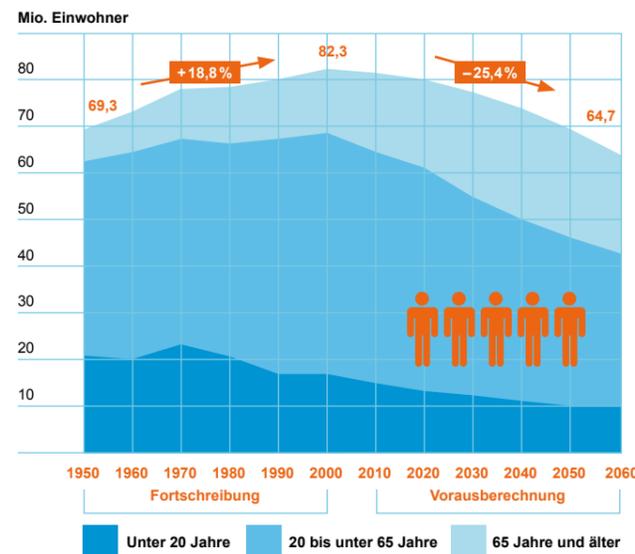
Größte Herausforderung: der demografische Wandel und seine Folgen

Für die Zukunft des Straßenverkehrs spielt der demografische Wandel eine zunehmend wichtige Rolle. Wesentlich ist dabei das zu erwartende Ungleichgewicht in der globalen Bevölkerungsentwicklung: Während die Weltbevölkerung bis 2050 um ein weiteres Drittel auf 9,5 Mrd. Menschen zunehmen soll, wird z. B. die Einwohnerzahl in Deutschland im Jahr 2050 deutlich geringer sein als im Jahr 1950. Gleichzeitig werden immer mehr ältere Menschen im Land leben.

Die Gesellschaft altert, sie wird städtischer und individueller.

Die Bevölkerungsentwicklung beeinflusst nicht nur den Personenverkehr, sondern auch die Entwicklung des Straßen-güterverkehrs.

Abbildung 10: Bevölkerungsentwicklung und Bevölkerungsvorausberechnung für Deutschland²⁰



Bei sinkender Bevölkerungszahl sind die aktuellen Rahmenbedingungen für die Branche noch zu wenig zugeschnitten auf die steigende Nachfrage im Transportgewerbe.

- Die Zahl der Menschen im erwerbsfähigen Alter zwischen 18 und 67 Jahren wird in Deutschland von 2010 bis 2060 voraussichtlich um ein Drittel von 53,9 Mio. auf 36,1 Mio. sinken.²¹ Dieser Rückgang wird sich auf dem Arbeitsmarkt weder durch eine weitere Hinaufsetzung des Renteneintrittsalters noch durch die vermehrte Akquisition ausländischer Arbeitskräfte ausgleichen lassen. Das bedeutet, dass der Wettbewerb um qualifizierte Arbeitskräfte weiter an Schärfe zunehmen wird und erhebliche Bemühungen erforderlich sein werden, um den Personalbedarf zu decken.
- Es verändern sich nicht nur Geburtenraten und Lebenserwartungen, sondern auch der so genannte Wanderungssaldo, der sich aus der Bereitschaft ergibt, umzuziehen. Für die Logistik sind dabei insbesondere die eher kleinräumigen Wanderungseffekte bedeutsam: es ist damit zu rechnen, dass immer mehr Menschen aus den ländlichen Räumen in die Kernstädte (Reurbanisierung) oder in die Randgebiete der großen Städte (Suburbanisierung) zurückkehren werden.²² Dies sorgt in der Transportlogistik einerseits dafür, dass Liefertouren optimiert werden müssen, weil z. B. mit neuen Konzepten zur Innenstadtbefahrung über kürzere Wege mehr Kunden bedient werden können. Andererseits wird die wirtschaftliche Planung von Touren in dünner besiedelten Räumen noch schwieriger.

- Durch die rasche Entwicklung des Internets hat das Einkaufen von zu Hause aus auch für ältere Menschen erheblich an Bedeutung gewonnen und mit zum starken Wachstum der KEP-Verkehre beigetragen. Die heutigen Internet-Kunden werden ihr Einkaufsverhalten mit hoher Wahrscheinlichkeit in das Alter mitnehmen und von zu Hause einkaufen. Es ist daher zu erwarten, dass die Bedeutung der KEP-Verkehre weiter zunehmen wird.
- Der demografische Wandel wird nicht zuletzt dafür sorgen, dass sich das Wachstum im Pkw-Verkehr, der die Hauptlast des Personenverkehrs trägt, abschwächt. So soll das Wachstum der Verkehrsleistung im motorisierten Individualverkehr, das im Zeitraum zwischen 1980 und 2000 noch bei 80,7% lag (4,0% p.a.)²³, im Zeitraum zwischen 2005 und 2025 nur noch bei insgesamt 16,0% (0,8% p.a.) liegen.²⁴ Diese Entwicklung wird bereits zum Anlass genommen, Straßenbauprojekte zu überdenken bzw. den weitgehenden Verzicht auf Straßenneubauten und -ausbauten zu fordern, ohne das unverändert hohe Wachstum im Güterverkehr mit in die Betrachtung einzubeziehen.

Internethandel und Home-Shopping: Konsumgewohnheiten lassen KEP-Verkehre wachsen.

B

Zukunftsperspektiven der Branche aus Expertensicht

Welches sind die wichtigsten Entwicklungen im Straßengüterverkehr aus Expertensicht? Bestätigen relevante Personen des Transport- und Logistikmarkts die vorläufigen Ergebnisse zur Verkehrsentwicklung? Antworten auf diese Fragen helfen einzuordnen, welche Implikationen die aktuellen Rahmenbedingungen und Trends im Straßengüterverkehr für den Menschen in der Logistik haben.

Durchführung der Expertenbefragung

Aufgabe der Branchenexperten sollte es sein, die als besonders relevant eingestuft Entwicklungen im Straßengüterverkehr zu kommentieren und ihre eigenen Einschätzungen zur Zukunft des Straßengüterverkehrs darzulegen. Der Bezug zu den Konsequenzen und Perspektiven für die Lkw-Fahrer wird dabei fortlaufend hergestellt. Auf der Basis eines Gesprächsleitfadens, der Fragen zu den Themenfeldern „Lkw und Logistik“, „Lkw und Technik“ sowie „Lkw und Gesellschaft“ beinhaltet, wurden 20 ausführliche Experteninterviews geführt. Dabei wurde darauf geachtet, dass möglichst alle relevanten Anspruchsgruppen vertreten sind. Es wurde mit Unternehmensvertretern aus den Bereichen Teil- und Komplettpartien im Linienverkehr sowie im Spot-Markt, Systemverkehre ebenso gesprochen wie mit Verbandsvertretern, Verladern, Arbeitnehmer- und Arbeitgebervertretern, Fahrzeug- und Aufbautenherstellern, Politikern, Vertretern der Fachpresse und der Berufsgenossenschaft.



Lkw und Logistik

Zunächst ging es in den Experteninterviews um die Frage, welche Rolle der Lkw zukünftig innerhalb von Verkehrs- und Logistiksystemen einnehmen wird und welche Herausforderungen dabei durch die Marktakteure zu bewältigen sind.

„Co-Modalität muss das Konzept der Zukunft sein.“

Bezüglich des zukünftigen Aufkommens, der Verkehrsleistung und der Aufteilung des Verkehrs auf die Landverkehrsträger Straßengüterverkehr, Schienengüterverkehr und Binnenschifffahrt erwarten die Experten, dass die im ersten Kapitel angeführten Verkehrsprognosen im Wesentlichen so eintreten werden. Gravierende Verschiebungen des Modal Split werden nicht erwartet. Vielmehr gehen alle Experten davon aus, dass sich mittlerweile eine Art Gleichgewicht zwischen den Verkehrsträgern eingestellt hat und sich dieses in absehbarer Zukunft (bis 2025) weiter festigen wird. Einige Experten vermuten, dass die Verkehrsleistung vor allem deshalb stärker wachsen wird als das Verkehrsaufkommen, weil die durchschnittlichen Transportentfernungen insbesondere bei Straße und Bahn weiter zunehmen werden. Bei der Straße werden es dabei in erster Linie die Transitverkehre sein, die zunehmen.

Eine insgesamt wachsende Verkehrsleistung bei einem relativ konstanten Modal Split bedeutet aber auch, dass der Lkw-Verkehr weiter zunehmen wird. Die daraus erwachsenden Konsequenzen und Anforderungen sind für nahezu alle Branchenexperten eindeutig: Das erwartete Wachstum kann nur bewältigt werden, wenn die Stärken aller Verkehrsträger genutzt und kombiniert werden. Dabei muss akzeptiert werden, dass auch zukünftig auf den Lkw nicht verzichtet werden kann. Lkw-Verkehre sind vielmehr eine unabdingbare Voraussetzung für das Funktionieren der Volkswirtschaft. Sie dienen letztlich der Befriedigung der gesellschaftlichen Konsumbedürfnisse. Insbesondere auf kurzen und mittleren Distanzen wird es auch zukünftig keine Alternative zum Lkw geben. Um die Güterversorgung auch zukünftig sicherzustellen, so die Experten, ist eine nüchterne, objektive und unvoreingenommene Bewertung der Leistungsprofile aller Verkehrsträger erforderlich.

„Die Herausforderungen sind klar: Fachkräftemangel, Grüne Logistik und E-Commerce.“

Die Branchenexperten sind sich weitestgehend darüber einig, was die für den Güterverkehrsbereich relevanten zukünftigen Entwicklungen sind und welche Aufgaben sich daraus für den Straßengüterverkehr ergeben. Dabei werden drei Felder als zentral ausgemacht:

- Fachkräftemangel und demografischer Wandel
- Konsequenzen aus der Umweltsituation/Grüne Logistik
- E-Commerce und Atomisierung auf der letzten Meile

Mit auffälliger Einigkeit und unabhängig von der eingenommenen Perspektive heben die Experten den Fachkräftemangel in Verbindung mit dem demografischen Wandel als die zentrale Entwicklung hervor. Als Fachkräfte werden explizit und mit besonderer Bedeutung die Kraftfahrer genannt, sodass der Fahrermangel wesentlicher Bestandteil des zentralen Zukunftsthemas ist. Einige Experten betonen dabei, dass im Fahrerbereich aufgrund des Missverhältnisses zwischen bald ausscheidenden und nachrückenden Fahrern zwar eine besondere Brisanz liege, aber grundsätzlich auch andere Funktionsbereiche in Logistikunternehmen davon betroffen seien. Im Vergleich zu anderen Branchen würden Fachkräftemangel und demografischer Wandel das Transportgewerbe in besonderer Weise treffen. Gründe dafür seien insbesondere das Image der Branche, die Vergütung der Mitarbeiter und die (Un-)Attraktivität der Arbeitsbedingungen. Ergänzend müssten für das Fahrpersonal dessen Behandlung durch Auftraggeber wie auch Arbeitgeber und der Fahrereinsatz genannt werden.

Die Logistik erhält einen grünen Anstrich

Die zweite Entwicklung, die von nahezu allen Experten gesehen wird, kann mit „Konsequenzen aus der Ökologisierung des Verkehrs“ umschrieben werden. Damit sind drei parallel verlaufende, sich gegenseitig verstärkende Entwicklungen angesprochen:

- Entwicklung der Energiekosten
- zu erwartende Reaktionen der Politik im Umweltsektor
- steigende Anforderungen der Verlager im Bereich Umweltschutz

Die Experten gehen davon aus, dass die Energiekosten zukünftig weiter steigen werden. Zudem wird erwartet, dass die Politik Rahmenbedingungen schaffen wird, die den Verkehr insgesamt nicht nur verteuern, sondern eine umweltfreundlichere Abwicklung zum Ziel haben. Beispiele sind hier Road-Pricing, die Anlastung externer Kosten und eine Ausweitung der Straßenbenutzungsgebühr auf leichte Fahrzeuge. Schließlich wird erwartet, dass auch die Verlager zukünftig höhere Anforderungen an eine umweltfreundlichere Logistik stellen werden. Diese werden auch die Dokumentation der Umweltauswirkungen von Logistikleistungen umfassen.

Die sich hieraus ergebende Herausforderung für die Transport- und Logistikunternehmen kann mit Grüner Logistik überschrieben werden. Die Unternehmen müssen sich auf diesbezüglich schärfere Rahmenbedingungen einstellen und zudem in der Lage sein, Umweltbelastungen (z. B. Treibhausgasemissionen) zu reduzieren und die dort ergriffenen Maßnahmen transparent und nachvollziehbar zu dokumentieren. Als Konsequenz aus dem Klimawandel ist mit einer wachsenden Bedeutung des Carbon Footprinting logistischer Leistungen zu rechnen.

E-Commerce und atomisierte Sendungsstrukturen bedingen optimierte City-Logistik

Eine weitere Entwicklung, welche die Transport- und Logistikunternehmen ebenfalls zentral betreffen wird, ist die weiter wachsende Bedeutung des E-Commerce. Neben der steigenden Bedeutung des E-Commerce im B2B-Bereich sehen die Experten auch im B2C-Bereich Wachstumspotenziale. Mit ursächlich dafür sei ein Kohorteneffekt, da die Alten der Zukunft im Umgang mit dem Internet viel versierter und vertrauter sein werden als die heutigen Alten. Im B2C-Bereich sei aufgrund des heutigen Konsumentenverhaltens im E-Commerce auch mit steigenden Retouren zu rechnen.



Die zunehmende Atomisierung der Sendungsstruktur führt insbesondere auf der letzten Meile zu weiteren Anforderungen an die Lieferkonzepte. Für den städtischen Bereich wird hier die Herausforderung in der Entwicklung funktionierender Belieferungskonzepte bei weitgehender Emissions- und Lärmfreiheit in den Städten gesehen. Umschlagszentren an der Peripherie könnten in Kooperation verschiedener Logistikdienstleister betrieben werden. Dort erfolgt ein Umschlag auf emissionsarme oder gar emissionsfreie Fahrzeuge. Kurz gefasst: Eine „Neuentdeckung“ des Konzeptes der Güterverkehrszentren wird in diesem Zusammenhang von den Experten nicht ausgeschlossen. Insgesamt wird die Bedeutung funktionierender City-Logistik-Konzepte steigen. Für den ländlichen Raum wird derzeit zwar nicht erwartet, dass die Flächendeckung gefährdet ist. Diese aber wirtschaftlich sicherzustellen, wird zukünftig eine größere Herausforderung sein.

Im B2B-Bereich wird zudem vereinzelt auf die Tendenz zu extrem kurzen Laufzeiten verwiesen (z. B. Ersatzteillogistik), die in entsprechenden Logistiksystemen nur noch mit Kleintransportern zu realisieren sind. Dies könnte in manchen Segmenten zu einer „Versprinterung“ führen, was sich negativ auf das Image der Branche auswirken könnte, etwa mit der Folge von Unfallgefahren durch hohe Geschwindigkeiten.

„Integrierte europäische Transportnetzwerke gewinnen an Relevanz.“

Insgesamt steigt durch die oben dargestellten Entwicklungen auch die Bedeutung von Netzwerken bei den Logistikdienstleistern, denn tendenziell sinkende Sendungsgrößen bedingen größere Herausforderungen an die Bündelung im Hauptlauf. Daher erwarten die meisten Experten bei den KEP- und Stückgut-Dienstleistern ein stärkeres Wachstum als bei Teil- und Komplettpartien. Neben dem nationalen Bereich wird eine Zunahme insbesondere in der europäischen Dimension erwartet. In der Schaffung integrierter europäischer statt verknüpfter nationaler Netze sehen die Experten eine zukünftige Kern-Herausforderung für die Logistikdienstleister. Aufgrund eines weiter fortschreitenden Güterstruktureffektes werden dabei auch die Anforderungen an die Volumenfähigkeit der Systeme weiter steigen.

Im Ladungsverkehr erwarten die meisten Experten eine fortschreitende Industrialisierung, was letztendlich eine hohe Standardisierung erfordert. Sowohl die steigende Bedeutung von Netzen als auch die Industrialisierung im Ladungsverkehr erfordert damit größere Akteure. In diesem Zusammenhang steigt auch die Bedeutung von horizontalen Kooperationen zwischen logistischen Dienstleistungsunternehmen.

„Die Kosten der Logistik werden steigen, vor allem im Transport.“

Alle Experten sind sich darin einig, dass die Kosten der Logistik zukünftig steigen werden. Besonders gilt dies für den Transportbereich, der im Vergleich zu den anderen Komponenten von Logistiksystemen überproportional betroffen sein wird. Die Experten führen diese Entwicklung auf drei Einflussbereiche zurück:

- steigende Energiekosten
- Verteuerung des Verkehrs durch die Politik
- steigende Personalkosten

Für den Lagerbereich sehen einige Experten die Tendenz zu wieder steigenden Beständen. Dies lasse sich aber weniger auf die mit Bündelungseffekten verbundenen Transportkostensenkungen zurückführen, sondern eher auf die mit steigenden Lagerbeständen verbundene Versorgungssicherheit. Die zunehmende Volatilität in Logistiksystemen zwingt aus Gründen der Risikokompensation teilweise zum Wiederaufbau von Beständen.

Bei den Administrationskosten sind zwei gegenläufige Entwicklungen zu erwarten. Auf der einen Seite werden Administrationskosten aufgrund der weiter steigenden Automatisierung und Standardisierung von Prozessen sinken. Auf der anderen Seite führen neu hinzukommende Aufgaben (z. B. der Verkehrsleiter) und Dokumentationspflichten (z. B. im Rahmen des Carbon Footprinting) zu steigenden Administrationskosten.

Insgesamt sind sich die Experten darin einig, dass der Anteil der Logistikkosten an den Produktkosten zukünftig steigen wird und dass dabei von den Transportkosten der größte Einfluss ausgehen wird. Die Vorteilhaftigkeit dislozierter Produktionsstrukturen kann darunter vereinzelt leiden, insgesamt wird sie aber nicht in Frage gestellt.

Die Experten stimmen also mehrheitlich der verschiedentlich vertretenen These, dass die zu erwartende Verteuerung der Transporte zu einer Re-Regionalisierung, also zu einer Rückverlagerung der Produktion in die Region, führen wird, nicht zu. Bei einzelnen Produkten, insbesondere im Lebensmittelbereich, sei dies zwar zu beobachten und weiter zu erwarten. Dahinter stünden dann jedoch eher die Konsumenteninteressen als Kostenüberlegungen.

„Die logistische Abwicklung wird zukünftig noch stärker durch IT, aber auch durch volatilere Märkte geprägt sein.“

Alle Experten sind sich einig, dass die logistische Abwicklung zukünftig noch stärker durch Informationstechnologien beeinflusst sein wird als heute. Dies betrifft zunächst die Möglichkeiten, Transparenz in den Logistikkanal zu bringen. Auch auf die Transportunternehmen werden sich diese wachsenden Möglichkeiten auswirken, indem sie vermehrt in die elektronische Verfolgung von Waren durch Informationssysteme eingebunden werden. Einige Experten vermuten dabei eine deutliche Abnahme von bisher existierenden Insellösungen zugunsten vertikal integrierter IT-Systeme. Transportunternehmen müssen dann erstens in der Lage sein, die für sie relevanten Teile solcher Systeme zu implementieren und zu betreiben. Zweitens muss auch die Fähigkeit bestehen, die zukünftigen Datenmengen zu beherrschen.

Durch den vermehrten Einsatz von IT-Systemen erwarten die Experten zudem eine verstärkte Automatisierung des Prozessmanagements und die zunehmende Implementierung von Event-Management-Systemen. Deren Reife werde zukünftig deutlich zunehmen.

Viele Experten haben als weitere die logistische Abwicklung betreffende Entwicklung die bereits jetzt spürbar zunehmende Volatilität angesprochen. Die Auslastung in den Systemen der Dienstleister unterliege immer größeren, nicht planbaren Schwankungen. Muster seien dabei kaum erkennbar, Prognosen würden somit erschwert und das Kapazitätsmanagement rücke noch stärker in das Spannungsfeld zwischen Qualität und Leerkosten.

Gleichzeitig wird auch eine steigende Bedeutung vertikaler Kooperationen im Sinne einer stärkeren Verzahnung der einzelnen Akteure gesehen, um weitere Kostensenkungspotenziale zu erschließen. Insbesondere wird die Notwendigkeit einer besseren Verzahnung zwischen Verladern und Logistikdienstleistern betont.

„Das ‚Chaosfeld Rampe‘ ist das größte Schnittstellenproblem.“

So sind sich ausnahmslos alle Experten darin einig, dass es den größten Optimierungsbedarf bei Schnittstellen in Logistiksystemen an der Rampe gibt. Alle anderen Abstimmungs- und Synchronisationsbedarfe fallen demgegenüber deutlich ab.

Die Wartezeit, die an Rampen durch die Fahrzeuge verbraucht werde, stelle eine Verschwendung von Ressourcen dar. Optimierungspotenziale entlang der Supply-Chain würden an der Rampe vernichtet. Insbesondere vor dem Hintergrund eines drohenden Fahrer Mangels sollten hier ernsthafte Bemühungen zu einer größeren Harmonisierung stattfinden. Ursächlich für die Rampenproblematik ist, nicht nur aus Sicht aller Gewervertreter unter den Experten, häufig eine mangelnde Kooperationsbereitschaft auf Seiten der verladenden Industrie bzw. der Empfänger. Diese seien noch weit von einem systemischen Denken entfernt und optimierten primär ihr eigenes Subsystem „Rampe“. Dabei werde vernachlässigt, dass die Verladern indirekt auch für die Kosten des Lkw an der Rampe aufkommen müssten. Derzeit würden die Kosten zwar noch über alle Auftraggeber „sozialisiert“, aber zukünftig sei vermehrt von einer direkten Anrechnung der Standzeiten auf einzelne Auftraggeber auszugehen, so die Experten.

Zeitfenstermanagementsysteme optimieren

Hinzu kommt, dass das Fahrpersonal nach Angabe vieler Experten an den Rampen eine schlechte Behandlung erfährt. Die zukünftige Mangelsituation beim Fahrpersonal werde aber auch hier ein Umdenken bei den Akteuren bewirken. Die existierenden Zeitfenstermanagementsysteme konnten bislang nicht zu einer Entschärfung der Situation beitragen. Vielmehr werden sie überwiegend skeptisch beurteilt. Es wird noch erheblicher Verbesserungsbedarf gesehen, insbesondere was die dynamische Komponente solcher Systeme betrifft. So sind beispielsweise Dispositionstools und Fuhrparkmanagementsysteme der Transportunternehmen stärker an die Zeitfenstermanagementsysteme der Auftraggeber zu koppeln, um frühzeitig Verzögerungen erkennen und dies bei der Slot-Vergabe berücksichtigen zu können.

Positiv eingeordnet wurde, dass der Aktionsplan Güterverkehr und Logistik der Bundesregierung sich dem Thema zuwendet. Resultate seien aber bisher nicht zu verzeichnen.

Großer Integrationsbedarf bestehe auch, wie oben bereits dargestellt, bei der Kommunikation zwischen Verladern, Logistikdienstleistern und Empfängern. So wird vereinzelt auf den immer noch hohen Anteil von verschickten Faxen und separaten, nicht in den standardisierten Informationsfluss integrierten E-Mails hingewiesen. Informationsbrüche, redundante Erfassungen und Fehler seien die unvermeidbare Folge.

Zudem wird vereinzelt auf die Probleme bei den Abmessungen der Güter verwiesen. Trotz Standardisierungsbemühungen seien die Lager- und Transportmaße über verschiedene Branchen nicht harmonisiert.

„Konzentration bietet immer auch Chancen für kleine Unternehmen.“

Die Branchenkonzentration wird sowohl bei den Logistikdienstleistern als auch bei den Transportunternehmen zunehmen. Einige Experten erwarten bei den Logistikdienstleistern zudem eine Zunahme des Selbsteintritts. In jedem Fall wird die glaubhafte Versicherung gegenüber dem Kunden, jederzeit auf Transportressourcen zugreifen zu können, an Bedeutung gewinnen. Bei den Transportunternehmen wurden von den Experten zwei Entwicklungen ausgemacht. In standardisierten Segmenten wird erwartet, dass die Unternehmensgrößen steigen. Dennoch, dies betonen nahezu alle Experten, werden auch kleine Unternehmen zukünftig ihre Nische finden.

Für sie spielt dann allerdings die Passgenauigkeit zu den Kundenanforderungen eine herausragende Rolle. Die Kundenanforderungen selbst, so die Experten, werden sich im Kern nicht deutlich verändern. Allerdings wird erwartet, dass die Anforderungen an die zur Verfügung gestellten Informationen steigen. Mehrfach wurde auch in diesem Kontext auf das Reporting der Umweltauswirkungen logistischer Dienstleistungen im Rahmen einer Grünen Logistik hingewiesen.

Internationale Wettbewerbsfähigkeit stärken

Ob die deutschen Transportunternehmen in der Lage sein werden, die Anforderungen der Kunden so zu erfüllen wie ihre internationale Konkurrenz, lässt sich aus Sicht der meisten Experten nicht pauschal beantworten. Zumindest sei eine Trennung in nationale und internationale Transporte sowie eine Differenzierung nach dem Ort der Beladung erforderlich. Im nationalen Bereich, dies ist die einhellige Meinung, sind die deutschen Transportunternehmen nicht nur wettbewerbsfähig, sondern auch führend. Ursächlich dafür ist einerseits der hohe Qualitätsstandard und andererseits auch der Verladern, der Qualität bewusst wahrnimmt und bewertet. Auch wenn der Ort der Beladung in Deutschland liege, seien deutsche Transportunternehmen tendenziell wettbewerbsfähig. Allerdings verändere sich die Situation, je internationaler und osteuropäischer die Verkehre werden. Im Verkehr mit osteuropäischen Staaten seien deutsche Transportunternehmen aufgrund der unterschiedlichen Bedingungen derzeit nicht wettbewerbsfähig. Allerdings wird hier von einzelnen Experten, wie oben dargestellt, eine Angleichung der Wettbewerbsbedingungen erwartet.

Bestehende Unterschiede zwischen den Transportunternehmen in Europa, so die Vermutung einiger Experten, werden zukünftig zurückgehen. Die Bedingungen gleichen sich zunehmend an und die betriebswirtschaftlichen Herausforderungen liegen überall in gleicher Form vor. Auch wird kein Bedarf an zusätzlichen Regelungen gesehen. Die Kontrollintensität in verschiedenen Ländern müsse allerdings angeglichen werden.





Lkw und Technik

Die Experten sind sich einig, dass die technische Entwicklung beim Lkw in absehbarer Zukunft eher evolutionär als revolutionär verlaufen wird. Große Innovationssprünge sind nicht zu erwarten. In vielen kleinen Schritten wird der Fortschritt dennoch dafür sorgen, dass sich der Lkw der Zukunft vom heutigen Lkw unterscheiden wird.

„Der Lkw der Zukunft ist CO₂-effizienter und fahrerfreundlicher.“

Die Angaben der Experten zu den zukünftigen Entwicklungen bei Lkw lassen sich in die Bereiche Antrieb, Informationstechnik, Fahrerumfeld und Abmessungen/Aerodynamik unterteilen. Zu beachten sind allerdings, so die Experten, einige Wechselwirkungen zwischen diesen Bereichen.

Bei den Antrieben wird im Fernverkehr auf absehbare Zeit der konventionelle Dieselmotor weiterhin dominieren. Darin sind sich die Experten einig. Dieser wird allerdings deutlich verbrauchsärmer und damit CO₂-effizienter sein.

Ein durchschnittlicher Verbrauch von 25 Litern auf 100 km sei bis 2025 nicht unrealistisch. Ergänzt werden könne die Dieselmotor-Technologie im Fernbereich durch Gasantrieb, wobei ein Engpass eher bei der infrastrukturellen Versorgung bestehe als bei der technischen Reife der Antriebe. In der fernen Zukunft sei dann auch eine Antriebstechnologie für Fernverkehrsfahrzeuge denkbar, die ohne fossile Energieträger auskomme. Mehrfach haben Experten hier den Wasserstoffantrieb sowie den Oberleitungs-Lkw („eHighway“)²⁵ erwähnt.

Im Nah- und Regionalbereich sehen die Experten bereits bis 2025 neben dem Dieselmotor Antriebsalternativen. Elektro-, Hybrid- und Gasantriebe wurden hier am häufigsten genannt. Aus Sicht der meisten Experten ist aber derzeit noch nicht eindeutig erkennbar, welche dieser Technologien sich langfristig durchsetzen werden oder ob es ein dauerhaftes Nebeneinander für jeweils spezifische Einsatzbereiche geben wird. Hier sei neben der technischen Reife ebenfalls die Entwicklung der erforderlichen Infrastruktur entscheidend.

Informationsvernetzung wird zunehmen

Bezüglich der eingesetzten Informationstechnik erwarten die Experten eine weitere Zunahme zur Optimierung von Fahrten und Fahrverhalten. Zur Optimierung der Fahrten werden deutliche Fortschritte in der informationellen Vernetzung der Fahrzeuge erwartet. Sowohl in der Car-to-Car-Kommunikation (z. B. sog. Platooning²⁶) als auch in der Car-to-Infrastructure-Kommunikation (z. B. automatische Parkplatzbuchungen) sind neue Entwicklungen zu erwarten. Die Einschätzungen zum Platooning waren bei einigen Experten allerdings auch skeptisch, da neben der technischen Entwicklung auch die rechtlichen Rahmenbedingungen noch geklärt werden müssten. Die Nutzung von GPS-Diensten, die über die reine Tourenplanung hinausgehen, wird nach Einschätzung der Experten zunehmen.

Zur Optimierung des Fahrverhaltens werden ebenfalls Entwicklungen erwartet. Einer Verbesserung der Verlässlichkeit der derzeitigen Fahrerassistenzsysteme zur Entlastung des Fahrpersonals kommt hier eine große Bedeutung zu. Die Akzeptanz solcher Fahrerassistenzsysteme beim Fahrpersonal ist grundsätzlich hoch, allerdings treten bei der Anwendung teilweise noch Probleme auf.²⁷ Die Beurteilung des Fahrverhaltens auf Basis der Informationen aus Telematiksystemen wird sich ebenfalls weiter durchsetzen und professionalisieren. Hierdurch sind weitere Potenziale zur Treibstoffeinsparung zu erwarten.

Mitsprache der Fahrer wird zunehmen

Es wurde bereits darauf hingewiesen, dass das Fahrpersonal als zunehmend knappe „Ressource“ einzustufen ist. Hinzu kommen hier belastend die Arbeitsbedingungen mit langen Arbeitszeiten und die häufige Abwesenheit von der Familie. Aus diesem Grund erwarten die Experten auch eine zunehmende Berücksichtigung der Interessen des Fahrpersonals bei der Entwicklung der Fahrzeuge. Dies betrifft sowohl das „Wohnzimmer Fahrerkabine“ als auch die Ergonomie. Fahrer, insbesondere im internationalen Fernverkehr, verbringen viel Zeit im Fahrzeug, und dies fernab vom gewohnten sozialen Umfeld. Aus diesem Grunde sollten die Bemühungen auch darauf ausgerichtet sein, die Fahrerkabine so wohnlich wie möglich zu gestalten. Dies betrifft sowohl die Hochwertigkeit der Ausstattung als auch die Möglichkeiten zur Kommunikation. Flachbildschirme mit der Möglichkeit des Fernsehempfangs, On-Board-Internet und sonstige Multimedia-Angebote werden durch einige Experten in der Zukunft als relevant eingestuft.

Daneben müssen auch ergonomische Aspekte bei der zukünftigen Fahrzeugentwicklung berücksichtigt werden. Laut Aussage einiger Experten muss alles versucht werden, um das derzeitige Renteneintrittsalter des Fahrpersonals (60 Jahre) nach oben zu verschieben. Neben der Ausstattung des Fahrerhauses betrifft dies die gesamte Fahrzeugkombination, also explizit auch die Auflieger, beispielsweise durch Unterstützung beim Öffnen und Verschließen von Planenaufliegern.

²⁵ Vgl. SRU (2012), S. 238 ff.

²⁶ Unter Platooning wird eine technische Lösung verstanden, bei der einem Führungsfahrzeug mehrere Fahrzeuge allein durch informationstechnische Abstimmung folgen. Die Abstände zwischen den Fahrzeugeinheiten können dabei deutlich reduziert werden und das Fahrpersonal der folgenden Fahrzeuge muss während dieser Zeit nicht aktiv das Fahrzeug lenken. Das Platooning wird derzeit in dem EU-Projekt SARTRE erprobt. Vgl. SARTRE (2012).
²⁷ Vgl. Hautzinger/Lohre (2012).

Längere Fahrzeuge im Trend

Fast alle Experten gehen davon aus, dass zukünftig längere Fahrzeugeinheiten zu beobachten sein werden. Dies muss allerdings nicht mit einer Vergrößerung der Lademaße einhergehen. Aus aerodynamischen Gründen wird damit gerechnet, dass Auflieger verlängert werden, ohne dass die Lademaße vergrößert werden. Auch bei den Zugmaschinen wird eine aerodynamisch bedingte Verlängerung nicht ausgeschlossen. Dies könne wieder zu den Hauber-Lkw führen, die dann nicht nur eine größere Knautschzone und damit mehr Sicherheit für den Fahrer bieten würden, sondern auch mehr Platz und Komfort.

Doch auch bei den Lademaßen erwarten viele Experten Veränderungen. So wird nicht ausgeschlossen, dass der Lang-Lkw zukünftig zum Straßenbild gehört. Die meisten Experten vermischen in der aktuellen Diskussion rationale Argumente und sehen ausschließlich politisch motivierte Vorbehalte. Voraussetzung für eine Durchsetzung sei allerdings der erfolgreiche Abschluss des derzeit laufenden Großversuchs, dessen Gelingen jedoch von keinem sich dazu äußernden Experten in Zweifel gezogen wird.

„Neue Einsatzkonzepte für das Fahrpersonal bedingen Standardisierung des Equipments.“

Ein weiterer Punkt, der von einzelnen Experten genannt wurde, ist, dass die Industrialisierungstendenzen im Ladungsverkehr neue Einsatzkonzepte für das Fahrpersonal mit sich bringen könnten. Dies setzt allerdings eine hohe Standardisierung des Equipments, insbesondere der Zugmaschinen, voraus. Eine individuelle Ausstattung der Zugmaschine nach den Wünschen des Fahrers ist nach diesem Konzept ausgeschlossen. Denkbar sind hier hochwertig ausgestattete Standardzugmaschinen, die sich an den Bedürfnissen der meisten Fahrer orientieren. Die Fahrer erhalten, vergleichbar dem Rollcontainer im Bürobereich, eine persönliche Box, welche die Standardzugmaschine personalisiert. Um etwaigen Beschwerden vorzubeugen, wird es erforderlich sein, die Zugmaschinen durch gesondertes Personal an den Wechsellpunkten reinigen zu lassen. Das Ziel, die Zugmaschinen nahezu kontinuierlich laufen zu lassen, bedingt zudem häufigere Fahrerwechsel auch entlang der Strecke. Neben den erforderlichen Wechsellpunkten muss dazu allerdings auch die Akzeptanz beim Fahrpersonal vorhanden sein.

Lkw und Gesellschaft – Image, Bedingungen, Ausbildung

„Die Bedeutung des Güterverkehrs ist in der Öffentlichkeit nicht bekannt und infolgedessen ist die Akzeptanz sehr gering.“

Auffällige Einigkeit unter den Experten besteht bei der Beurteilung des Bildes des Güterverkehrs in der Öffentlichkeit. Insgesamt sei die Bedeutung des Güterverkehrs für die Gesellschaft und das Funktionieren der Wirtschaft nicht bekannt. Ein Bewusstsein für die Notwendigkeit des Güterverkehrs wird durch die Experten vermisst. Vor allem die Einsicht, dass die eigenen Konsumgewohnheiten dafür verantwortlich seien, welche Logistiksysteme erforderlich seien, sei nicht vorhanden. Von diesem Problem seien sowohl alle Verkehrsträger als auch die Lagerhaltung betroffen. Vor allem seien die Möglichkeiten, neue Logistikflächen zu erhalten, stark eingeschränkt und der Lkw stehe nahezu immer im Mittelpunkt der Kritik, wenn es um Verkehrsbelastungen gehe.

Schlechtes Image in Teilen selbstgemacht

Das Image der Branche ist daher nach Einschätzung aller Experten schlecht. Einige weisen in diesem Kontext darauf hin, dass es sich zum Teil auch um ein selbstverursachtes Problem handele. Ein kontinuierliches Unterbieten der Konkurrenz als wesentliches Wettbewerbsinstrument, die Akquise von Kontraktlogistikprojekten mit dem Argument der Branchenarbitrage oder die schlechte Behandlung von Mitarbeitern in einzelnen Unternehmen seien zwar nicht verallgemeinerbar, hätten das Image der Branche aber mit geprägt.

Insgesamt klafft die Schere zwischen Leistungsfähigkeit und Image der Branche aus Sicht der meisten Experten weit auseinander. Eine Forderung an Politik und Verbände gleichermaßen lautet daher, hier mehr Transparenz herzustellen

und für mehr Verständnis zu werben, um so auch die Reputation zu verbessern. Manche Experten weisen auch auf den Akzeptanzunterschied zu anderen Ländern hin. In den Niederlanden beispielsweise genieße das Gewerbe ein deutlich höheres Ansehen. Vor allem das Image des Fahrerberufs sei dort erheblich besser.

„Fahrer müssen in Zukunft besser vergütet werden.“

Dass das Image der Transport- und Logistikbranche nicht als gut gilt, wird auch auf die aktuellen Arbeitsbedingungen in der Logistik zurückgeführt, die insgesamt im Vergleich zu anderen Branchen als schlecht eingestuft werden. Einzelne Experten sehen allerdings bereits eine Verbesserung der Situation, was auch auf eine zunehmende Akademisierung und steigende inhaltliche Anforderungen der Tätigkeiten zurückzuführen sei.

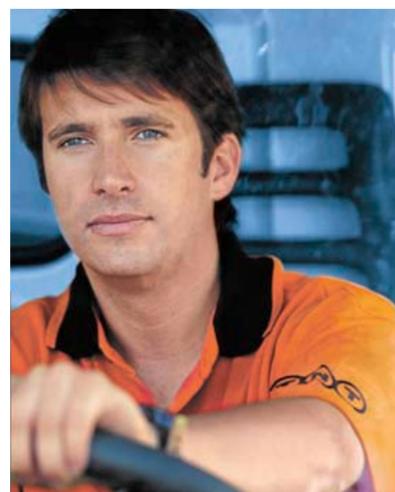
Die speziellen Arbeitsbedingungen des Fahrpersonals werden allerdings von allen Experten als schlecht bezeichnet. Die starke zeitliche Belastung, viele Zeiten unterwegs unter mangelhaften Versorgungsbedingungen (z. B. ärztliche Behandlung, Hygiene), fehlende Möglichkeiten, Kontakt mit dem sozialen Umfeld zu halten, fehlende Entwicklungsperspektiven sowie die Behandlung des Fahrpersonals durch Auftraggeber und Disponenten sind aus Sicht der Experten die Gründe, aus denen der Beruf des Kraftfahrers wenig attraktiv ist. Zudem werden die geringe Vergütung des Fahrpersonals und das Negativeimage für die aktuelle Nachwuchssituation verantwortlich gemacht. Alle befragten Experten waren sich dann auch darüber einig, dass Fahrer besser vergütet werden müssen und dass dies in der Zukunft auch so sein wird. Denn sie erwarten für die Zukunft eine deutliche Verschärfung des Fahrermangels.

Reaktionen auf den Fahrermangel

Möglichkeiten der Transportunternehmen, auf den Fahrermangel zu reagieren, werden insbesondere in der Verbesserung der Attraktivität des Berufs und der vermehrten Ausbildung von Fahrern gesehen. Die Ausbildung ist allerdings mit besonderen Herausforderungen verbunden, was insbesondere mit den geringen durchschnittlichen Unternehmensgrößen zusammenhängt. Aber selbst die ausbildungsbereiten Unternehmen stehen aktuell vor der Herausforderung, nicht ausreichend Nachwuchskräfte für eine Ausbildung gewinnen zu können. Vor diesem Hintergrund erkennen auch die großen Logistikdienstleister, bei denen die Transportunternehmen als Subunternehmer im Einsatz sind, eigenen Handlungsbedarf, sodass sie sich verstärkt auch um die Mitarbeiter ihrer Subunternehmer kümmern (Qualifizierung, Arbeitsbedingungen etc.). Ein zentraler Ansatzpunkt wird außerdem, wie oben dargestellt, in einer besseren Vergütung gesehen, wobei dies allein die Probleme in Zukunft nicht lösen wird. Vielmehr gilt es, den Beruf insgesamt attraktiver zu machen. Die Experten nennen in diesem Zusammenhang vor allem die Arbeitszeiten und das Image.

„Das BKrFQG verbessert das Image und steigert die Attraktivität des Berufs Kraftfahrer.“

Weitgehende Einigkeit unter den Experten besteht in der Einschätzung der Auswirkungen des BKrFQG (Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz). Im Vergleich zur Situation vor 2009, in der ein Lkw-Führerschein allein ausreichte, um Kraftfahrer zu werden, sind die Hürden nun höher. Dies wird sich langfristig positiv auf das Image und damit auf die Attraktivität des Berufs auswirken. Weniger Einigkeit besteht in der Beurteilung des Ungleichgewichts im Berufszugang zwischen einer „klassischen“ dualen Ausbildung und der beschleunigten Grundqualifikation. Es sei schwer zu vermitteln, dass trotz der offensichtlichen zeitlichen und inhaltlichen Unterschiede nach abgelegter Prüfung der gleiche Beruf ausgeübt werden könne und die gleichen Verdienstmöglichkeiten bestünden. Einige Experten sehen darin eine Art Kompromiss, um einerseits dem Fahrermangel zu begegnen, weshalb die Hürden nicht zu hoch gelegt werden dürfen. Andererseits sei langfristig ein Facharbeiterstatus für sämtliche Berufskraftfahrer anzustreben, was sich positiv auf das Image auswirken werde.



Um die Herausforderungen der Zukunft zu meistern, würden die Experten zusammenfassend insbesondere die folgenden drei Bereiche angehen:

- Image der Branche verbessern/ Akzeptanz für Logistik steigern/ Leistung der Logistik kommunizieren
- Anerkennung des Fahrpersonals steigern
- Notwendigkeit der Ausbildung vermitteln und Ausbildungsengagement steigern

Interviewpartner

Peter Baumann

Geschäftsführer, 24plus logistics network GmbH

Dr. Manfred Buck

Senior Manager Transportation & Sustainable Mobility, Daimler AG

Jörg Eichhorn

Leiter Logistik, Friedrich W. Dauphin GmbH & Co.

Jochen Eschborn

Vorstand, ELVIS AG

Marcel Frings

Chief Representative, Frachtenbörse TimoCom

Hermann Grewer

Präsident, BGL e. V.

René Große-Vehne

Geschäftsführer, Große-Vehne Spedition GmbH

Stefan Klatt

Head of Public Affairs, MAN SE

Andrea Kocsis

Stellvertretende Vorsitzende und Leiterin des Fachbereichs 10 Postdienste, Speditionen und Logistik, ver.di Berlin

Mathias Krage

Präsident, DSLV e. V.

Christian Labrot

Hauptgeschäftsführer, BWVL e. V.

Andrea Marongiu

Geschäftsführer, VSL e. V.

Matthias Rathmann

Chefredakteur, trans aktuell

Frank Reppenhagen

Vertriebsleiter, Schmitz Cargobull AG

Klaus-Peter Röskes

Vorsitzender des Vorstands, BG Verkehr

Prof. Dr. Karlheinz Schmidt

Hauptgeschäftsführer, BGL e. V.

Dieter Schock

Manager Commercial Vehicles Emission & Safety Regulations Strategy, Daimler AG

Dr. Manfred Schuckert

Senior Manager Konzernstrategie, Daimler AG

Volker Seitz

Leiter Kommunikation, Kögel Trailer GmbH & Co. KG

Dr. Veit Steinle

Abteilungsleiter Umweltpolitik und Infrastruktur, BMVBS

Jörn Peter Struck

Geschäftsführer, Cargoline GmbH

Andreas Techel

Chefredakteur, FERNFAHRER



Fahrer im Fokus: Motivation, Berufsbild, Arbeitsbedingungen

Berufskraftfahrer sind die Hauptakteure im Straßengüterverkehr. Das Image des Arbeitsfeldes in der Öffentlichkeit hängt eng mit den Arbeitsbedingungen zusammen. Die Einschätzungen der Kraftfahrer bieten wichtige Ansatzpunkte dafür, wie die Arbeitsbedingungen und die Wahrnehmung des Berufsbildes in der Öffentlichkeit verbessert werden können.

Durchführung und Methodik

Was ist für Kraftfahrer das Besondere an ihrem Beruf?

Zu den Aspekten, die den Job „Kraftfahrer“ ausmachen, gehören unter anderem soziale Konnotationen, die Einschätzung ihrer Arbeitsbedingungen und individuelle Berufsbewertungen. Um Zusammenhänge zwischen Verkehrsentwicklung, Entwicklung der demografischen und wirtschaftlichen Lage sowie den sozial-gesellschaftlichen Rahmenbedingungen für Fahrer zu erkennen, wurden diese als wesentlicher Untersuchungsgegenstand in die vorliegende Studie mit einbezogen.

Konzeption und Durchführung der Befragung

Der Fragebogen, der den folgenden Ausführungen zugrunde liegt, ist an Kraftfahrer gerichtet. Er umfasst drei Teile:

1. soziodemografische Daten
2. Beurteilung des Berufsbildes
3. zukünftige Entwicklung des Berufsbildes

Bei der Entwicklung des Fragebogens wurde darauf geachtet, dass die zum Ausfüllen erforderliche Zeit 15 Minuten nicht überschreitet. Ein durchgeführter Pretest lieferte wertvolle inhaltliche Hinweise und konnte zeigen, dass das Ausfüllen des Fragebogens innerhalb der geforderten Zeit möglich ist.

Da kein Auswahlregister für Berufskraftfahrer existiert, wurden die Fragebögen über verschiedene Kanäle verteilt. Unterstützt und ermöglicht wurde die Befragung insbesondere durch die SVG-Bundeszentrale, welche die Fragebögen an die SVG-Weiterbildungszentren verteilt hat, durch die Ladungsverkehrskooperation ELVIS AG sowie die Systemverkehrskooperationen 24plus, Cargoline und VTL, die sich ebenfalls als Multiplikatoren im Rahmen der Befragung zur Verfügung gestellt haben.

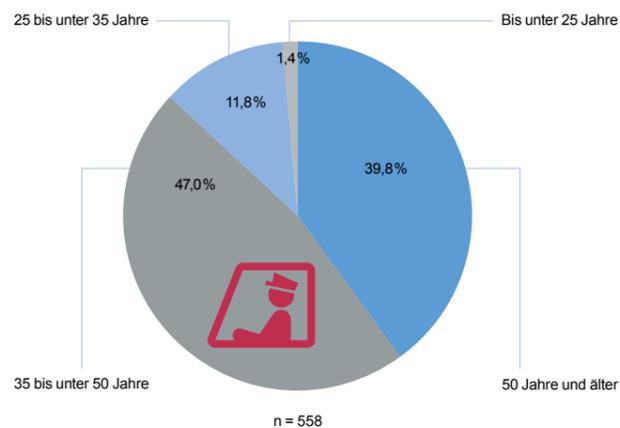
Insgesamt wurden zwischen Mai und Juni 2012 rund 1.800 Fragebögen zufällig an Berufskraftfahrer verteilt. Der Rücklauf lag bei 569 auswertbaren Fragebögen. Dies entspricht einer Rücklaufquote von 32 %, welche die ursprüngliche Erwartung von 20 % deutlich übertroffen hat. Die Erhebung gilt als repräsentativ, wie auch die folgenden soziodemografischen Auswertungen zeigen.

Soziodemografische Daten

An der Befragung haben sich knapp 98 % männliche und gut 2 % weibliche Personen beteiligt. Laut IAB²⁸ waren im Jahr 2010 95,7 % aller Berufskraftfahrer in Deutschland männlich und 4,3 % weiblich.

Das Durchschnittsalter der Befragten liegt bei 46 Jahren. Die Spannweite beträgt 55 Jahre: Der jüngste Fahrer war 20 Jahre alt, der älteste 75 Jahre – der Anteil der Fahrer, die 50 Jahre und älter sind, lag bei knapp 40 % (37,2 %).

Abbildung 11:
Altersverteilung der befragten Berufskraftfahrer



40 % der Fahrer gehen in den nächsten zehn Jahren in Rente

Die Altersverteilung zeigt den hohen Anteil der Fahrer, die in den kommenden zehn bis 15 Jahren in den Ruhestand gehen werden. Bezogen auf die insgesamt ca. 660.000 Fahrer im Güterkraftverkehr (davon ca. 450.000 im gewerblichen Güterkraftverkehr und ca. 210.000 im Werkverkehr²⁹) bedeutet ein Anteil der über 50-jährigen Fahrer von etwa

40 %, dass ca. 245.000 Fahrer in den nächsten Jahren in den Ruhestand gehen werden. Verschärft wird diese Situation noch durch die Tatsache, dass das durchschnittliche Renteneintrittsalter bei Berufskraftfahrern bei ca. 60 Jahren liegt.³⁰

In der Erhebung dominiert der Anteil von Fahrern mit deutscher Nationalität mit 93,4 % (93 %). 4,3 % sind EU-Bürger und 2,3 % Nicht-EU-Bürger (7 % ausländische Kraftfahrer).

In der vorliegenden Befragung sind 92 % der Fahrer abhängig beschäftigt. 8 % sind selbständig bzw. befinden sich in sonstigen Vertragsverhältnissen (z. B. als Aushilfe). Das Statistische Bundesamt schätzte für das Jahr 2009, dass 4,4 % der Berufskraftfahrer selbständig sind (sog. Selbstfahrer) und 95,6 % abhängig beschäftigt.³¹

Die Verteilung der Schulabschlüsse zeigt, dass der Hauptschulabschluss mit knapp 61 % dominiert, mehr als 28 % haben einen mittleren Bildungsabschluss und immerhin knapp 8 % besitzen einen höheren Schulabschluss.

Viele Quereinsteiger, hohe Berufstreue bei geringer Arbeitgebertreue

Keine ausgeprägte Arbeitgebertreue

62 % der Fahrer haben in ihrer Zeit als Berufskraftfahrer bereits mindestens einmal den Arbeitgeber gewechselt. Jeder dritte Fahrer, der seit mindestens zehn Jahren als Berufskraftfahrer tätig ist, hat dabei in den vergangenen fünf Jahren gewechselt. Eine langfristige Bindung zwischen Fahrer und Arbeitgeber wurde in diesen Fällen also nicht aufgebaut. Bei knapp 13 % der Fahrer liegt der letzte Arbeitgeberwechsel sogar maximal zwölf Monate zurück.

Nochmals höher war die kurzfristige Wechselbereitschaft nur bei den Fahrern mit einer Berufserfahrung zwischen fünf und zehn Jahren: Hier haben sogar 23 % im letzten Jahr den Arbeitgeber gewechselt.

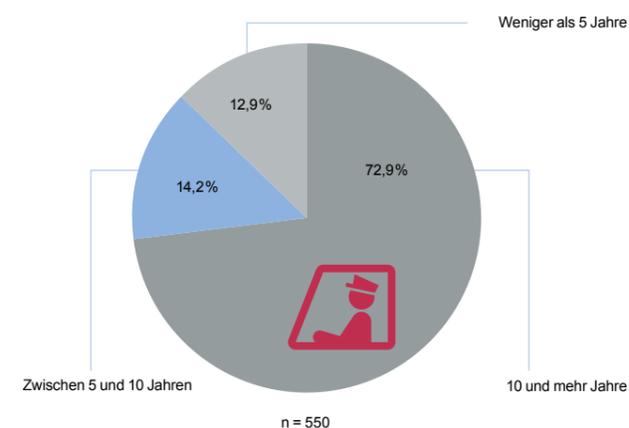
Berufskraftfahrer als Quereinsteiger

Besonders auffällig ist, dass vier von fünf Fahrern einen anderen Beruf ausgeübt haben, bevor sie Fahrer geworden sind. Die Befragten nannten auch diesen vorherigen Beruf. Ordnet

man die gemachten Angaben der Klassifikation der Berufe 2010 der Bundesagentur für Arbeit³² zu, so lassen sich 60 % der Nennungen dem Bereich Rohstoffgewinnung, Produktion, Fertigung zuordnen. Auffallend häufig genannt wurde mit 25 % der Kraftfahrzeuggaffine Bereich, insbesondere Kfz-Schlosser und -Mechaniker. Weitere besonders häufig genannte Berufe waren Maurer, Bäcker, Maler und Schlosser.

Betrachtet man das Alter derjenigen, die vor der Tätigkeit als Berufskraftfahrer bereits einen anderen Beruf ausgeübt haben, so ist festzustellen, dass ältere Fahrer häufiger über einen beruflichen „Umweg“ Berufskraftfahrer geworden sind als jüngere Fahrer.

Abbildung 12:
Berufserfahrung als Fahrer



²⁸ Vgl. IAB (2012). Im Folgenden sind die IAB-Zahlen für alle Berufskraftfahrer in Deutschland stets in Klammern hinter der Kennzahl aus der Befragung angegeben.

²⁹ Vgl. BAG (2011b), S. 28 und 64.

³⁰ Vgl. BAG (2011c), S. 89.

³¹ Vgl. Deutscher Bundestag (2010), S. 7.

³² Vgl. Arbeitsagentur (2012).

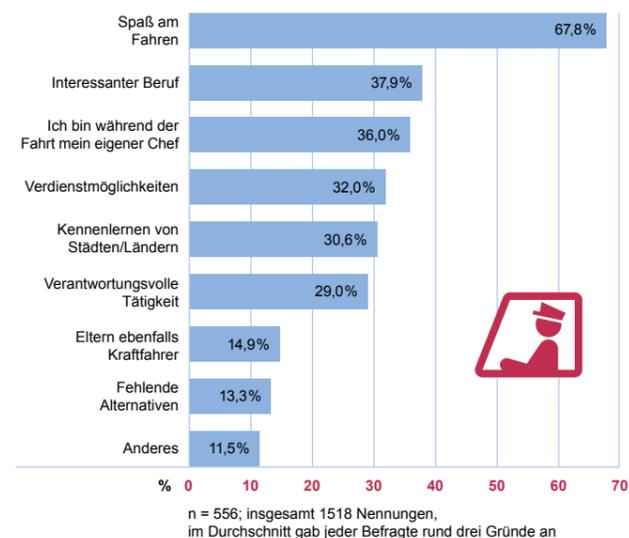
Berufswahl Kraftfahrer: Spaß am Fahren ist wichtigste Motivation

Hohe intrinsische Motivation

Der mit 68 % mit Abstand am häufigsten genannte Grund für die Berufswahl Kraftfahrer ist der Spaß am Fahren. Dies lässt auf eine grundsätzlich vorhandene intrinsische Motivation bei den meisten Kraftfahrern schließen. Fehlende Alternativen bei der Berufswahl haben nur für 13% der Fahrer den Ausschlag bei der Berufswahl gegeben (Abbildung 13).

Bei denjenigen Fahrern, die den Spaß am Fahren nicht als Grund für die Berufswahl angegeben haben, dominiert mit den Verdienstmöglichkeiten ein wesentlicher extrinsischer Anreiz die Berufswahl. Auch fehlende Alternativen spielen in dieser Gruppe eine weitaus größere Rolle. Aspekte, die den Beruf interessant erscheinen lassen (verantwortungsvolle Tätigkeit, Kennenlernen von Städten und Ländern), werden

Abbildung 13:
Gründe für die Berufswahl

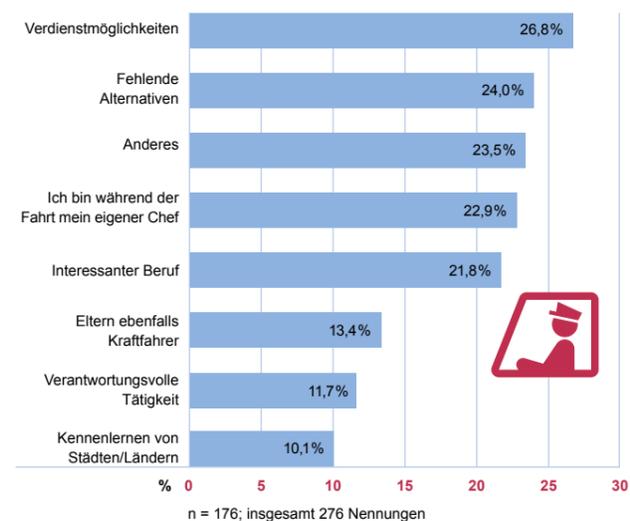


hingegen von diesen Fahrern weniger häufig genannt. Zudem liegen die genannten Beweggründe in der Häufigkeit der Nennungen insgesamt enger beieinander als in der Gesamtgruppe.

„Verdienstmöglichkeit ist wesentlicher extrinsischer Anreiz.“

Insgesamt hat also ein Großteil der Berufskraftfahrer den Beruf (auch) aufgrund seiner inhaltlichen Merkmale und damit aufgrund intrinsischer Motivlagen gewählt. Ein anderer (kleinerer) Teil ist mangels Alternativen Kraftfahrer geworden und sieht die Tätigkeit als Fahrer im Wesentlichen als Verdienstmöglichkeit.

Abbildung 14:
Gründe für die Berufswahl ohne Spaß am Fahren



Kraftfahrer sein ist kein 9-to-5-Job

Bereits die Expertenbefragung hat deutlich gemacht, dass der Beruf des Kraftfahrers oft mit einer großen zeitlichen Beanspruchung verbunden ist. Die Kraftfahrer bestätigten diese Einschätzung, indem sie eine mittlere Wochenarbeitszeit von knapp 57 Stunden nannten. Dabei liegt der Einschätzung allerdings eine subjektive Definition der „Arbeitszeit“ zugrunde, die sich nicht zwingend mit der Definition der Arbeitszeit nach § 21a Arbeitszeitgesetz deckt. Unklar blieb insbesondere, in welchem Ausmaß die Fahrer Wartezeiten an den Rampen und Bereitschaftszeiten eventuell zur Arbeitszeit hinzugerechnet haben. Aber selbst unter Berücksichtigung dieser Unsicherheit zeigt sich eine subjektiv wahrgenommene hohe zeitliche Beanspruchung des Fahrpersonals. Sie nimmt mit dem Entfernungsbereich zu.

Lenkzeit steigt mit zunehmendem Entfernungsbereich

Differenziert man die wöchentliche Arbeitszeit nach Lenkzeiten, Be- und Entladezeiten sowie sonstiger Arbeitszeit, so zeigt sich, dass mit zunehmendem Entfernungsbereich der Anteil der Lenkzeit an der Arbeitszeit steigt. Im Nahverkehr beträgt die Lenkzeit weniger als Hälfte der wöchentlichen Arbeitszeit, im Fernverkehr hingegen rund 70%. In absoluten Zahlen bedeutet dies, dass im Fernverkehr die Lenkzeit im Durchschnitt rund 43 Stunden pro Woche beträgt, im Lokalbereich (Regionalbereich) 23 Stunden (33 Stunden).

Abbildung 15:
wöchentliche Arbeitszeiten in Stunden,
gegliedert nach Entfernungsbereichen

	Anteil der Fahrer	Wöchentliche Arbeitszeit (Std., Mittelwert)	Mit einer Sicherheit von 95% liegen die Mittelwerte zwischen ... Std. und ... Std.	
Lokal (bis 50 km)	11,5%	47,3	44,2	50,4
Regional (bis 150 km)	31,1%	52,2	50,4	53,9
Nationaler Fernverkehr	40,3%	60,0	58,8	61,3
Internationaler Fernverkehr	17,1%	62,9	60,5	65,3
Gesamt	100,0%	56,7	55,7	57,7

n = 551

Die Lenk- und Ruhezeitverordnung legt fest, dass die wöchentliche Lenkzeit bis zu 56 Stunden betragen darf, sofern in zwei aufeinander folgenden Wochen eine Gesamtlenkzeit von maximal 90 Stunden nicht überschritten wird. Die von den Befragten angegebenen Lenkzeiten zeigen, dass die mehrwöchig möglichen Lenkzeiten gemäß Lenk- und Ruhezeitverordnung im Fernverkehr nahezu ausgeschöpft werden. Im Nahverkehr scheinen erhebliche Reserven vorhanden zu sein.

„Reserven für Fahrzeiten im Fernverkehr sind nahezu ausgeschöpft.“

Vor dem Hintergrund einer sich verschärfenden Fahrpersonalsituation lassen sich hieraus für den Nah- und Regionalverkehr Potenziale zur besseren Ausnutzung der Lenkzeiten im geltenden Rechtsrahmen ableiten, z. B. in Form organisatorischer Veränderungen der Schnittstellen, etwa durch Reduzierung von Be- und Entladezeiten. Im Fernverkehr erlauben die vorliegenden Zahlen allerdings denselben Schluss nicht.

Mit zunehmendem Entfernungsbereich steigt erwartungsgemäß die Zahl der wöchentlich zurückgelegten Kilometer. Im Nahverkehr legt ein Berufskraftfahrer ca. 780 km pro Woche zurück, während im Fernverkehr der Durchschnitt bei rund 2.800 km liegt. Die sich daraus ergebenden durchschnittlichen Geschwindigkeiten plausibilisieren den Zusammenhang zwischen angegebenen Lenkzeiten und gefahrenen Kilometern.

Abbildung 16:
Aufgliederung der Arbeitszeit nach Tätigkeitsbereichen

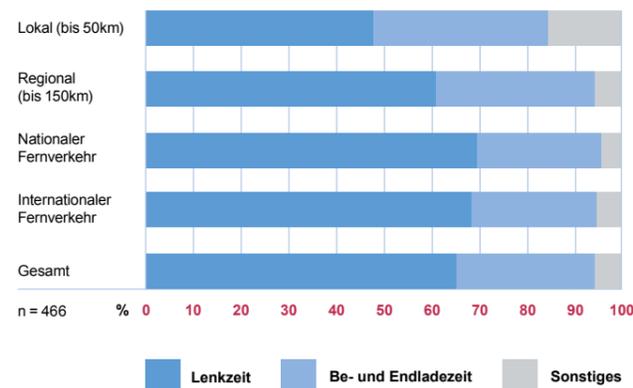


Abbildung 17:
Lenkzeiten, Kilometer je Woche und durchschnittliche Geschwindigkeit

	Lenkzeit pro Woche (Std.)	Zurückgelegte Entfernung (km pro Woche)	Durchschnittsgeschwindigkeit (km/h)
Lokal (bis 50km)	22,7	778	34
Regional (bis 150km)	32,6	1475	45
Nationaler Fernverkehr	42,0	2753	66
Internationaler Fernverkehr	43,3	2815	65
Gesamt	37,5	2199	59

n = 480

Dringend gesucht: qualifiziertes Personal

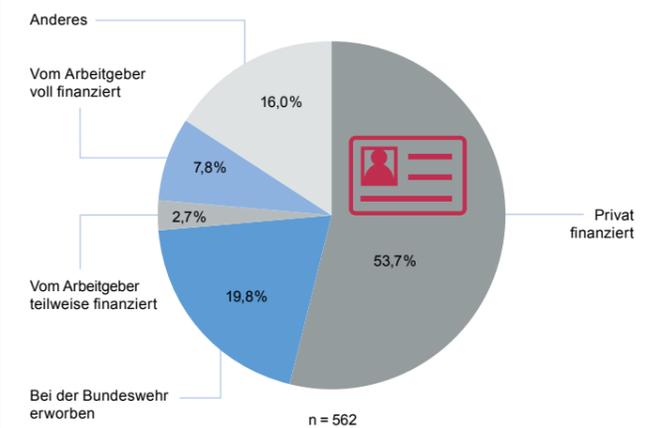
Führerschein als Einstiegsbarriere?

Da die Lkw-Fahrerlaubnis Grundvoraussetzung für die Ausübung des Fahrerberufs ist, stellt der Fahrerlaubniserwerb eine wesentliche Eintrittsbarriere in den Beruf dar. Bei aktuellen Kosten für einen Führerschein der Klasse CE zwischen 6.000 und 8.000 Euro ist dies als private Investition in eine berufliche Zukunft als Berufskraftfahrer eine nicht unerhebliche Belastung. Hinzu kommt, dass nach dem BKrFQG der Führerschein allein seit 2009 für eine Tätigkeit als Berufskraftfahrer nicht mehr ausreicht, sondern zusätzlich die Teilnahme an den geforderten Qualifizierungsmaßnahmen nachzuweisen ist.

Wehrpflicht und Lkw-Fahrerlaubnis

Mehr als die Hälfte (54 %) der derzeit aktiven Fahrer hat den Erwerb der Fahrerlaubnis privat finanziert. Deutlich erkennbar ist auch die Auswirkung der Wehrpflicht: Derzeit hat noch jeder fünfte Kraftfahrer seine Lkw-Fahrerlaubnis über die Bundeswehr erworben. Dabei liegt der Anteil der Bundeswehrführerscheine bei den unter 40-jährigen Fahrern bei 16 %, der entsprechende Anteil bei den älteren Fahrern bei 21 %. Betrachtet man nur die Fahrer, die 50 Jahre und älter sind, so haben in dieser Altersgruppe sogar rund 28 % die Fahrerlaubnis bei der Bundeswehr erworben.

Abbildung 18:
Art des Fahrerlaubniserwerbs



Ein mögliches Potenzial zur Fahrerrekutierung – auch vor dem Hintergrund des Nachwuchskrätemangels – zeigt sich in der geringen Zahl der Fahrerlaubnisse, die derzeit von den Arbeitgebern teilweise oder voll finanziert wurden: ihr Anteil liegt nur bei rund 11 %. Allerdings zeigen die Daten auch, dass der Anteil der von den Arbeitgebern zumindest teilweise finanzierten Fahrerlaubnisse bei jüngeren Berufskraftfahrern etwas höher ist als im Gesamtdurchschnitt.

Zukünftig dürfte auch die Finanzierung des Fahrerlaubniserwerbs aus öffentlichen Mitteln, etwa durch die Bundesagentur für Arbeit, eine Rolle spielen. So wurde beispielsweise im Jahr 2011 mit 48 % (in absoluten Zahlen: 22.258) fast die Hälfte der Eintritte in eine berufliche Weiterbildung für Fahrer gefördert. Dabei betrafen allerdings nur 8 % eine berufliche Weiterbildung, die einen Abschluss zum Ziel hat.³³

Qualifizierte Ausbildung ist Trumpf

Zum 10.09.2009 ist das Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz (BKrFQG) in Kraft getreten. Es regelt einerseits den Berufszugang und andererseits die Weiterbildung von Berufskraftfahrern. Reichte vor Inkrafttreten des BKrFQG allein der Führerschein zur Ausübung des Fahrerberufs aus, ist nun eine Mindestqualifikation erforderlich. Der Zugang zum Fahrerberuf kann dabei über drei Wege erfolgen: die klassische duale Ausbildung, die Grundqualifikation und die beschleunigte Grundqualifikation. Derzeit wählen die meisten Fahrer den Weg über die beschleunigte Grundqualifikation.³⁴

In den Expertengesprächen wurde deutlich, dass das BKrFQG im Gewerbe grundsätzlich begrüßt wird, nicht zuletzt, weil erwartet wird, dass die höhere Qualifikation langfristig die Attraktivität des Berufsbilds steigert.

Die unter das BKrFQG fallenden Fahrer sehen dies anders. Unabhängig davon, ob die eigene Fahrerlaubnis vor oder nach dem 10.09.2009 erworben wurde, halten die meisten Fahrer das BKrFQG als Instrument zur Steigerung der Berufsattraktivität für weitgehend wirkungslos: der Fahrerberuf werde hierdurch weder attraktiver, noch unattraktiver.

Dabei besteht durchaus eine grundsätzliche Bereitschaft der Fahrer, an Schulungen teilzunehmen. Annähernd jeder zweite Berufskraftfahrer hat bereits an einer beruflichen Weiterbildung teilgenommen, die über den vom BKrFQG geforderten Schulungsumfang hinausgeht. Besonders häufig wurden dabei Schulungen zum Thema Gefahrgut (ADR) besucht.

Mehr als die Hälfte der Berufskraftfahrer würde den Beruf wieder wählen

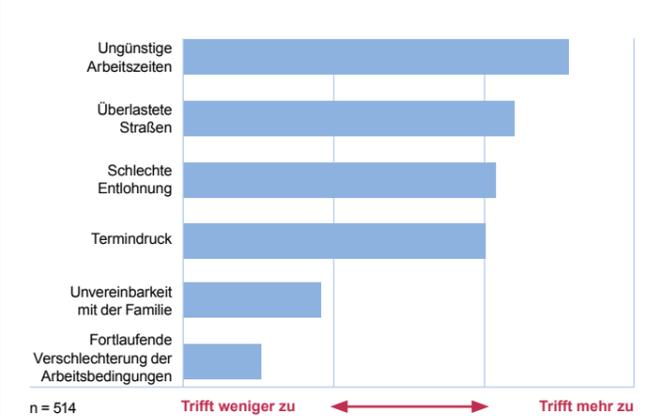
Insgesamt würden 56 % der Befragten den Fahrerberuf wieder wählen. Allerdings hängt die Bereitschaft stark von der Zufriedenheit ab. Je zufriedener ein Fahrer mit seinem Beruf ist, desto eher will er wieder Fahrer werden: Die zufriedenen Fahrer würden mit einer Wahrscheinlichkeit von 93 % (also fast sicher) den Beruf wieder wählen, die unzufriedenen Fahrer hingegen nur mit einer Wahrscheinlichkeit von 2 % (also ziemlich sicher nicht).

Unzufriedenheit hat mehrere Ursachen

Wichtigster Einflussfaktor auf die Berufszufriedenheit der Berufskraftfahrer ist der Einsatzbereich: Am zufriedensten sind die Fahrer im Nahverkehr, am unzufriedensten die im Fernverkehr. Kein eindeutiger Zusammenhang konnte jedoch zwischen der Arbeitszufriedenheit und der wöchentlichen Arbeitszeit, der Lenkzeit sowie den durchschnittlich zurückgelegten Kilometern hergestellt werden.

Hingegen besteht wiederum ein Zusammenhang zwischen der Berufszufriedenheit und der Länge der Beschäftigung im derzeitigen Unternehmen: Die Zufriedenheit sinkt mit zunehmender Beschäftigungsdauer, was wiederum ein Grund für die identifizierten relativ häufigen Arbeitsplatzwechsel der Fahrer sein kann.

Abbildung 19:
Gründe für die fehlende Attraktivität
des Fahrerberufs aus Fahrersicht



Untergliedert man die Fahrer in zwei Gruppen, nämlich diejenigen, die als Grund für ihre Berufswahl vor allem den Spaß am Fahren angegeben haben, und diejenigen, für die der Spaß am Fahren nicht im Mittelpunkt steht, so lassen sich ebenfalls signifikante Unterschiede hinsichtlich der Zufriedenheit feststellen: Fahrer, die Spaß am Fahren haben, sind mit ihrem Beruf zufriedener als Fahrer ohne diesen Berufsgrund.

Generell negativ auf die Attraktivität des Fahrerberufs wirken sich insbesondere die als ungünstig empfundenen Arbeitszeiten aus, gefolgt von überlasteten Straßen. Sie mindern den Spaß am Fahren und lösen Stress aus. Etwas weniger wichtig ist die Entlohnung. Sie spielt aber immer noch eine größere Rolle als beispielsweise der Termindruck, dem die Fahrer ausgesetzt sind.

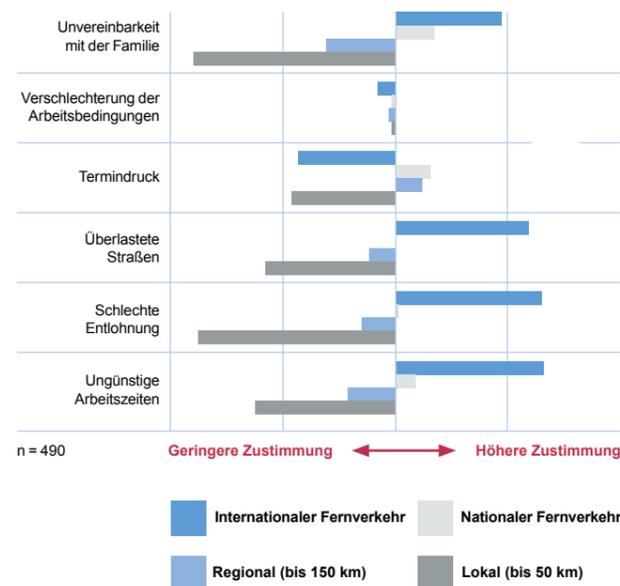


³³ Vgl. Spatz (2012), S. 10 f.
³⁴ Vgl. BAG (2011c), S. 100 f.

Bezieht man die Entfernungsbereiche in die Betrachtung mit ein, so wird eine differenziertere Beurteilung der attraktivitätsmindernden Einflüsse durch die Fahrer möglich.

Die Unvereinbarkeit des Berufs mit der Familie, die Überlastung der Straßen, die schlechte Entlohnung und die ungünstigen Arbeitszeiten sind vor allem aus Sicht der im Fernverkehr eingesetzten Fahrer negative Aspekte des Berufs. Hingegen wird Termindruck vor allem im Regional- und nationalen Fernverkehr negativ wahrgenommen – was im Ergebnis wiederum mit den höheren Be- und Entladezeiten im Nahverkehr korrespondiert.

Abbildung 20:
(Un-)Attraktivität des Fahrerberufs nach Entfernungsbereichen³⁵



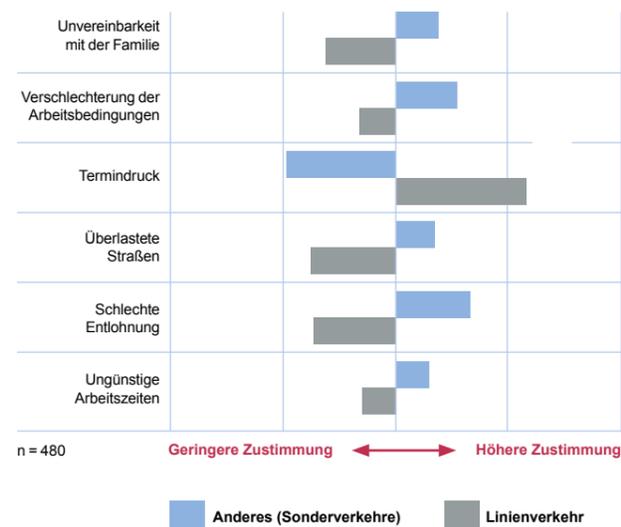
Einsatzbereich der Fahrer beeinflusst Berufszufriedenheit signifikant

Fahrer im Linienverkehr sehen tendenziell weniger attraktivitätsmindernde Gründe als Fahrer im Sonderverkehr. Eine Ausnahme bildet wiederum der Termindruck, der gerade im (fahrplangesteuerten und damit zeitreagiblen) Linienverkehr als unattraktiv empfunden wird.

Als Ansatzpunkte zur Attraktivitätssteigerung im (internationalen) Fernverkehr scheinen also die folgenden Punkte eine besondere Relevanz zu haben:

- Vergrößerung der Vereinbarkeit der Berufsausübung mit dem Familienleben
- Verbesserung der Entlohnung
- Veränderung der Lage der Einsatzzeiten

Abbildung 21:
(Un-)Attraktivität des Fahrerberufs nach Verkehrsarten

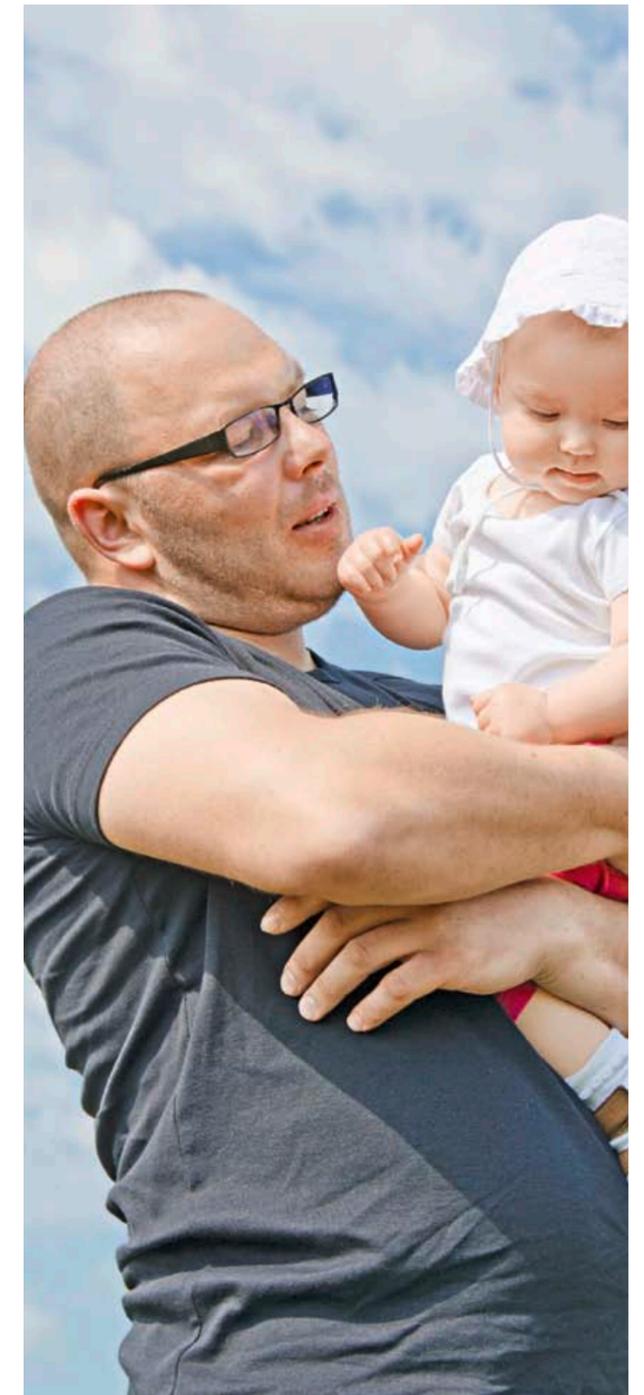


Hinzu kommt die Verbesserung der Straßeninfrastruktur, die allerdings nicht im Einflussbereich der Unternehmen des Transportgewerbes liegt.

„Direkter Zusammenhang zwischen Berufszufriedenheit und Familienfreundlichkeit.“

Bereits in den Experteninterviews ist deutlich geworden, dass die Arbeitssituation und die Arbeitszeiten des Fahrpersonals als wenig familien- und freizeitfreundlich gelten. Auch die Fahrer stellen einen direkten Zusammenhang zwischen der Berufszufriedenheit und der Familienfreundlichkeit des Berufs her: Mehrheitlich zeigen sie sich nur dann mit ihrem Beruf zufrieden, wenn er mit der Familie vereinbar ist. Hingegen begründen die unzufriedenen Fahrer ihre Unzufriedenheit gerade mit zum Teil deutlichen Defiziten in diesem Bereich, wobei diese im internationalen Fernverkehr besonders deutlich zu Tage treten.

Neben der Familie zählen Freunde zu den wichtigsten sozialen Kontakten. Oft bestehen besonders enge Freundschaften innerhalb von Berufsgruppen. Dies scheint bei den Berufskraftfahrern nicht zuzutreffen – mehr als 50 % der befragten Fahrer haben keine engen sozialen Bindungen innerhalb ihrer Berufsgruppe. Freundschaften werden eher außerhalb des Fahrerkreises geschlossen, wobei hier möglicherweise eine Rolle spielt, dass viele Fahrer zuvor bereits einen anderen Beruf ausgeübt haben.

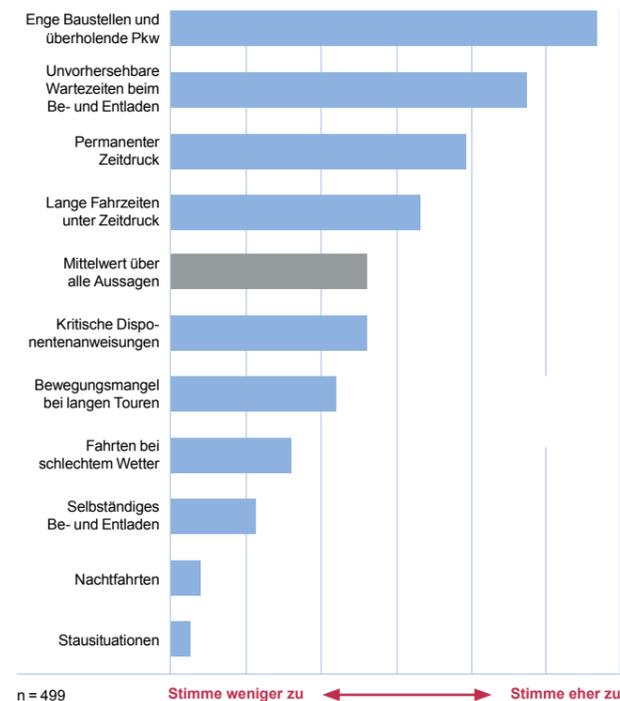


³⁵ In der Abbildung ist die Gesamtbeurteilung aller befragten Fahrer als Referenzwert herangezogen worden. Balken, die nach rechts zeigen deuten auf eine höhere Zustimmung hin und entsprechend deuten Balken, die nach links zeigen auf eine geringere Zustimmung hin.

Größte Stressfaktoren für Berufskraftfahrer

Im Allgemeinen gilt der Beruf des Berufskraftfahrers als stressig. Die befragten Fahrer haben dieses Vorurteil bestätigt, wenn auch nur teilweise. Als Stressfaktoren gelten vor allem enge Baustellenabschnitte mit überholenden Pkw sowie das damit verbundene hohe Unfallrisiko. Auch unvorhersehbare Wartezeiten beim Be- und Entladen verursachen bei den Fahrern Stress. Hingegen scheint insbesondere von Stausituationen kein besonderer Stress für die Fahrer auszugehen.

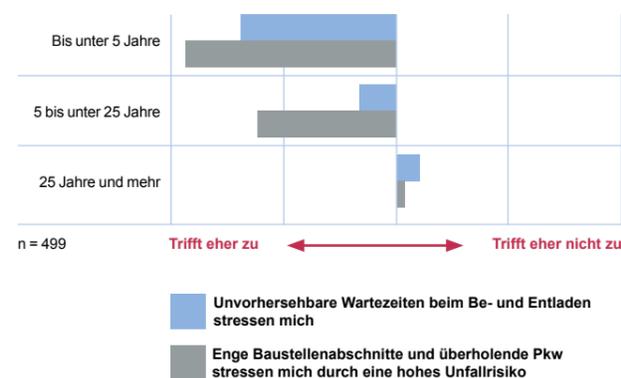
Abbildung 22: Stressfaktoren für Berufskraftfahrer



„Enge Baustellenabschnitte und unvorhersehbare Wartezeiten beim Be- und Entladen machen Fahrern zu schaffen.“

Isoliert man die beiden wichtigsten Stressfaktoren, nämlich die Wartezeit beim Be- und Entladen sowie das Durchfahren von Baustellen, und analysiert sie nach der Berufserfahrung der Antwortenden, so zeigt sich, dass Fahrer mit weniger Berufserfahrung gestresster sind als Fahrer mit langer Berufserfahrung. Berufserfahrung bringt in diesem Zusammenhang also offensichtlich auch eine gewisse Gelassenheit und Abgelenktheit mit sich.

Abbildung 23: Bewertung von Stressfaktoren, gegliedert nach Berufserfahrung



Moderne Kommunikation im Fahrerhaus

Für Transportunternehmen und Logistikdienstleister ist es erforderlich, zuverlässig, schnell und flexibel mit dem Fahrpersonal kommunizieren zu können. In den Expertengesprächen wurde die Kommunikation daher auch als wichtiger Ansatzpunkt für die Verbesserung der Arbeitssituation von Fahrern identifiziert. Bei langen Abwesenheitszeiten soll es dem Fahrer über die mitgeführten dienstlichen und privaten Kommunikationsmittel grundsätzlich möglich sein, Kontakt zum Unternehmen und zu seinem sozialen Umfeld zu halten.

Handy ist wichtigstes Kommunikationsmittel

Erwartungsgemäß spielt das Handy als Kommunikationsmittel die herausragende Rolle. Es wird von allen Fahrern genutzt. Auffällig ist, dass in 33 % der Fälle das private Handy auch für dienstliche Zwecke eingesetzt wird. Für die private Kommunikation folgt an dritter Stelle nach Privat- und Diensthandy der Laptop, während im dienstlichen Bereich der CB-Funk immer noch die dritte Stelle einnimmt: 87 Fahrer (11,7 %) gaben an, noch regelmäßig über CB-Funk zu kommunizieren. Tablets spielen sowohl bei der privaten als auch bei der dienstlichen Kommunikation (noch) eine untergeordnete Rolle.

Laptop und Smartphones sind bei jüngeren Fahrern beliebt

Die Häufigkeiten in der Nutzung der verschiedenen Kommunikationsmittel ändert sich mit dem Alter. Vor allem die unter 35-jährigen Fahrer nutzen überdurchschnittlich häufig Laptop und Smartphone, allerdings überwiegend privat. Aber auch der CB-Funk wird dort häufiger als in allen anderen Altersklassen genutzt. Dies kann als Indiz für die Bedeutung gesehen werden, die die jüngere Generation dem Thema Kommunikation generell beimisst.

Abbildung 24: genutzte Kommunikationsmittel

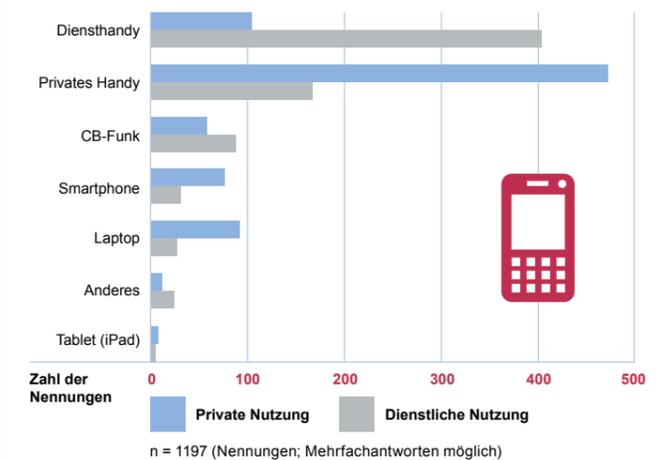


Abbildung 25: genutzte Kommunikationsmittel nach Altersklassen

Kommunikationsmittel	Altersklassen			Gesamt
	Bis 34 Jahre	35 bis 49 Jahre	50 Jahre und älter	
CB-Funk	11,8%	9,0%	9,5%	9,7%
Privates Handy	35,4%	38,3%	42,0%	39,2%
Geschäftshandy	29,2%	32,6%	37,2%	33,8%
Smartphone	11,8%	7,3%	2,7%	6,3%
Tablet (iPad)	0,5%	1,2%	0,0%	0,7%
Laptop	9,7%	9,0%	5,8%	7,9%
Anderes	1,5%	2,5%	2,9%	2,5%
Gesamt	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

n = 1197 (Nennungen; Mehrfachantworten möglich)

Berufsbild Kraftfahrer: Herausforderungen und Zukunftsperspektiven

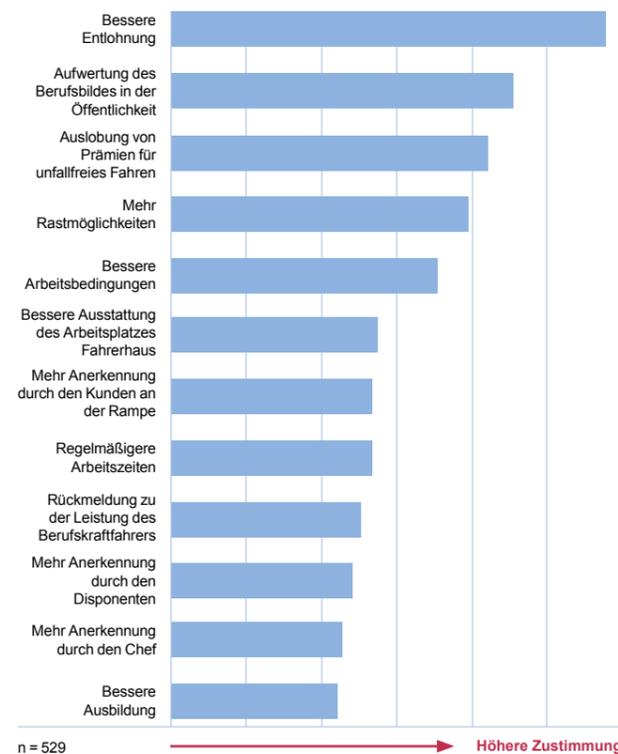
Mit mehr Attraktivität im Job dem Fahrermangel begegnen

Eines der wichtigsten Themen im Straßengüterverkehr ist die Nachwuchsproblematik. Annähernd 40 % der deutschen Berufskraftfahrer gehen in den nächsten 10 bis 15 Jahren in den Ruhestand. Es wird eine enorme Herausforderung sein, genug junge Menschen für den Fahrerberuf zu begeistern, um diese Lücke zu schließen. Um vor diesem Hintergrund den Beruf zukünftig attraktiv zu gestalten, wurden die Fahrer gebeten, aus ihrer Sicht mögliche Ansatzpunkte für Attraktivitätssteigerungen zu benennen.

Besseres Berufsimago wichtiger als regelmäßige Arbeitszeiten

Wichtigster Ansatzpunkt ist nach Meinung der Fahrer eine bessere Entlohnung, gefolgt von der Verbesserung des Berufsbildes in der Öffentlichkeit. Die Imageverbesserung des Berufsstands wird damit für wichtiger gehalten als z. B. regelmäßige Arbeitszeiten. Diese Einordnung deckt sich mit den Ergebnissen der Expertengespräche, in denen durchgehend eine Aufwertung des Berufsbildes und eine Imageverbesserung zur Attraktivitätssteigerung des Berufs thematisiert wurden. Dies ist auch ein Appell an die Politik, sich diesem Thema zukünftig noch intensiver zu widmen.

Abbildung 26:
Ansatzpunkte für Attraktivitätssteigerungen



Der überwiegende Teil der Befragten ist der Meinung, dass der Fahrerberuf in Zukunft noch anspruchsvoller werden wird. Auffällig ist, dass die Fahrer dabei in weiteren technischen Entwicklungen eher potenzielle Einschränkungen ihrer Handlungsfreiheit sehen als sinnvolle technische Hilfen, die den Arbeitsalltag vereinfachen.

Um die bisherige Berufserfahrung bei der Bewertung der Zukunftstrends zu berücksichtigen, wurden die Einschätzungen der Fahrer nach der Berufserfahrung klassifiziert. Dabei wird in der Tendenz deutlich, dass Fahrer mit längerer Berufserfahrung die zukünftige Entwicklung des Fahrerberufs etwas zurückhaltender beurteilen als Fahrer mit geringerer Berufserfahrung. Vor allem halten sie den Fahrerberuf in Zukunft für noch anspruchsvoller als ihre Kollegen mit weniger Berufserfahrung.

Der Beruf des Kraftfahrers ist ein zukunftssträchtiger Beruf

Abschließend wurden die Berufskraftfahrer gebeten, zu beurteilen, ob der Beruf des Kraftfahrers ein zukunftssträchtiger Beruf ist. Obwohl die Beurteilung im Mittel eher neutral ausfällt, waren es am Ende mehr Fahrer, die der Aussage zustimmten, als solche, die ihr widersprachen.

Besonders die jüngeren Fahrer beurteilen die Zukunftsträchtigkeit des Berufs deutlich positiver als ihre älteren Kollegen, und auch die große Gruppe der Fahrer, die explizit Spaß am Fahren hat, hält den Kraftfahrerberuf mehrheitlich für einen Beruf mit Zukunft.

Abbildung 27:
Zukunft des Kraftfahrerberufs

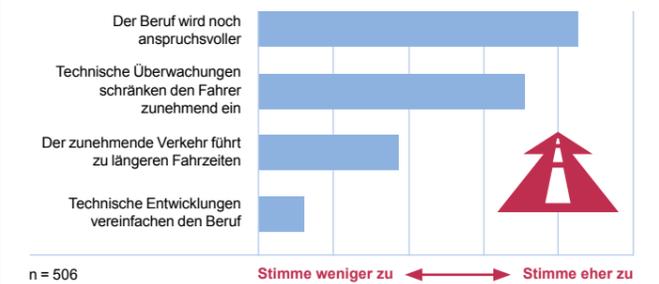
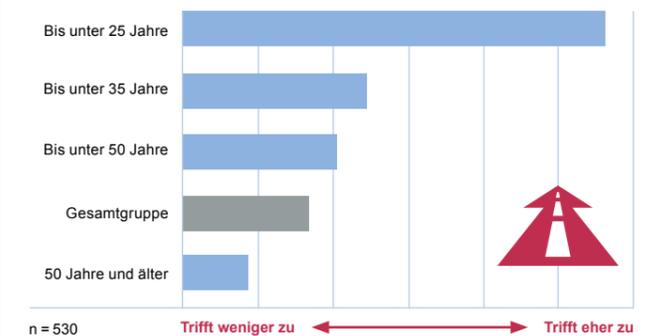


Abbildung 28:
Zukunftsträchtigkeit des Kraftfahrerberufs



D

Bei Fragen nach der zukünftigen Entwicklung des Straßengüterverkehrs geht es in hohem Maße um Fragen der zukünftigen Akzeptanz, des Images und des Selbstverständnisses in der Transport- und Logistikbranche. Diese „weichen Faktoren“ prägen letztlich das Bild, wie Menschen den Straßengüterverkehr für sich einordnen – und wie der Nachwuchs seine Kriterien für attraktive Arbeitgeber definiert.

Kraftfahrer-Nachwuchs:
Berufswahlmotivation und
Zukunftsperspektive

Einsteiger über die Zukunftsperspektiven ihres Berufs

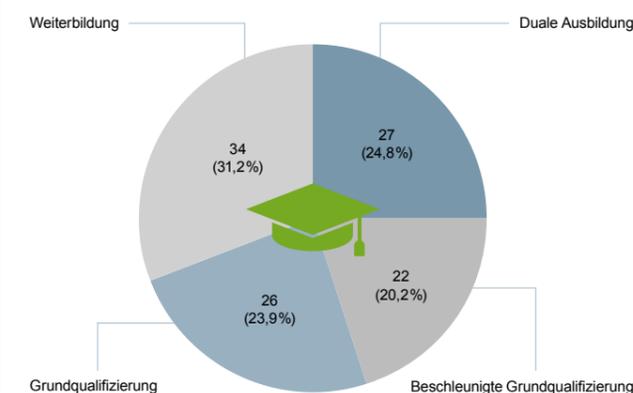
Wesentlich für die Zukunft des Kraftfahrerberufs ist, wie attraktiv er für potenzielle neue Fahrer ist. Nur bei einer stabilen Akzeptanz des Berufsbildes wird man auch zukünftig auf die angebotenen Leistungen dieser Berufsgruppe zurückgreifen können.

Methodik und Durchführung der Befragung

Um hierzu eine erste Einschätzung zu erhalten, wurden 112 angehende Berufskraftfahrer im Zentrum des Ruhrgebiets sowie im westlichen Westfalen dazu befragt, wie sie ihren Beruf einschätzen.

Der Einfachheit halber sprechen wir von Berufseinsteigern, auch wenn einige der Befragten bereits als Fahrer tätig sind.

Abbildung 29:
derzeitige Qualifikationsmaßnahme der Befragten

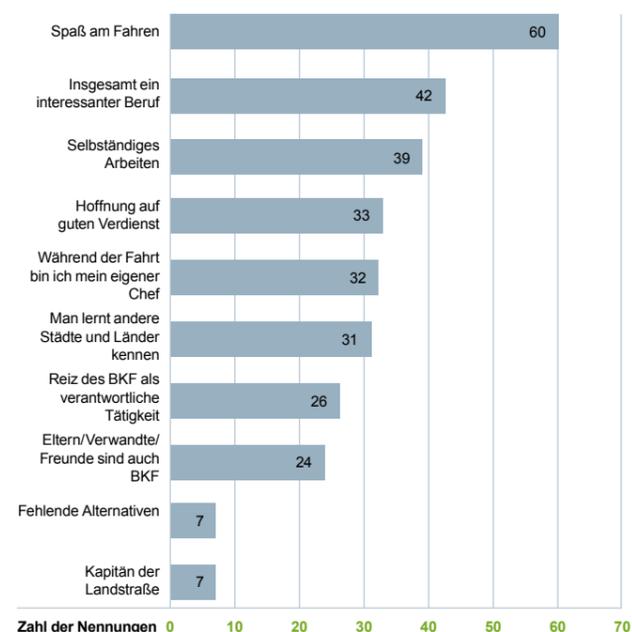


Spaß am Fahren ist auch für den Nachwuchs bei der Berufswahl am wichtigsten

Bei der Beurteilung der Attraktivität des Fahrerberufs wird von den angehenden Berufskraftfahrern – wie auch von ihren etablierten Kollegen – der Spaß am Fahren mit Abstand am häufigsten genannt: Für 53 % spielt der Spaß am Fahren eine zentrale Rolle.³⁶ Erst mit deutlichem Abstand folgt auf dem zweiten Platz die Einschätzung, der Kraftfahrer habe einen insgesamt interessanten Beruf, gefolgt von der Aussicht auf selbständiges Arbeiten.

Weitere wesentliche Elemente eines abwechslungsreichen Arbeitsalltags, wie ihn sich die Berufseinsteiger vorstellen, sind die Möglichkeit, relativ selbständig zu agieren, sowie die Aussicht, andere Städte und Länder kennen zu lernen.

Abbildung 30:
Gründe für die Wahl des Fahrerberufs



³⁶ Mehrfachnennungen waren möglich.

Die Tätigkeit als Berufskraftfahrer bietet eine sichere Erwerbsperspektive – auf niedrigem Niveau

Aus der Berufswahlforschung ist bekannt, dass materielle Anreize zwar nicht das einzige, wohl aber ein entscheidendes Berufswahlmotiv darstellen. Für den Berufskraftfahrer sind das erzielbare Einkommen, aber auch die Sicherheit des Arbeitsplatzes wichtige Elemente dieser materiellen Perspektive.

Sicherer Arbeitsplatz, aber kaum Entwicklungsperspektiven

Mehr als 50 % der befragten Berufseinsteiger erwarten als Kraftfahrer eine sichere Beschäftigungsperspektive. Die Gefahr, als Berufskraftfahrer seinen Arbeitsplatz zu verlieren und erwerbslos zu werden, wird beim Fahrernachwuchs tendenziell als gering eingeschätzt: Für unsicher wird der Fahrerberuf nur von 18 % der Befragten gesehen. Während die Beschäftigungsperspektiven gut sind, werden die Chancen auf eine sozialversicherungspflichtige Beschäftigung eher verhalten gehalten. Damit wird von den Nachwuchskräften auf ein Defizit hingewiesen, das mit als ursächlich für das schlechte Image der Transport- und Logistikbranche in der Öffentlichkeit gilt.



Angehende Berufskraftfahrer verbinden mit ihrem zukünftigen Beruf zudem kaum Entwicklungsperspektiven. Lediglich 21 % stimmen der Aussage zu, dass der Fahrerberuf Aufstiegs- und Karrieremöglichkeiten bietet. Ebenfalls weniger als ein Viertel der Nachwuchsfahrer verbindet ein gutes Einkommen mit seinem zukünftigen Beruf.

Für die Rekrutierung neuer Berufskraftfahrer sind die Einschätzungen der angehenden Fahrer wichtige Ansatzpunkte dafür, was zur Verbesserung der Situation beitragen könnte. Insbesondere die Einkommenssituation, die persönlichen Entwicklungsperspektiven und die soziale Absicherung (inklusive der Altersabsicherung) können wichtige Ansatzpunkte sein, um die Attraktivität des Berufs für den potenziellen Fahrernachwuchs zu steigern.

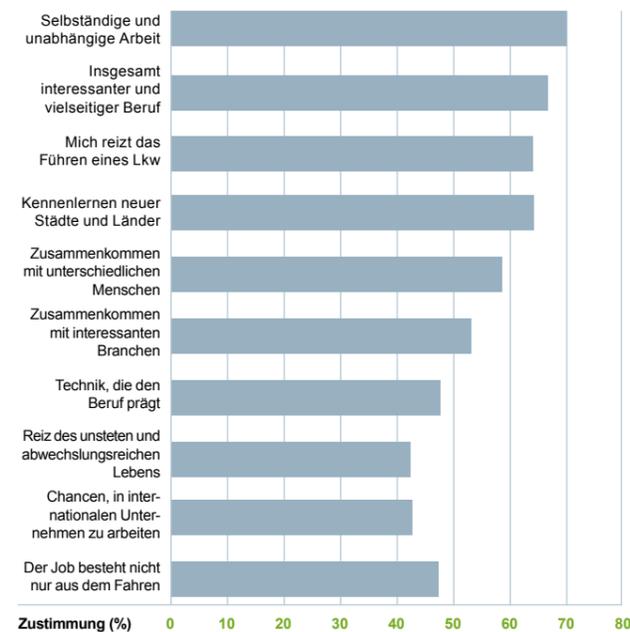
Angehende Berufseinsteiger erwarten Vielfältigkeit und Arbeitsautonomie

Zwei Drittel der Nachwuchsfahrer finden den Fahrerberuf insgesamt interessant. Sie verknüpfen damit die Erwartung, neue Städte und Länder kennen zu lernen. Das Fahren selbst ist für 64 % ausschlaggebendes Motiv. Es ist damit nicht ganz so wichtig wie die Möglichkeit, selbständig und unabhängig arbeiten zu können. Mehr als die Hälfte der angehenden Fahrer sagen, dass sie gerne mit Menschen kommunizieren und dass sie sich als Fahrer auf abwechslungsreiche Kontakte mit Menschen aus verschiedenen Branchen freuen. 42 % der Antwortenden verknüpfen mit dem Beruf des Fahrers dabei die Erwartung, international tätig sein zu können.

Hohe Jobberwartungen treffen auf harte Realität

Für die angehenden Berufskraftfahrer spielen diese Vielfalt des Berufs und der Wunsch nach Verantwortung und Respekt eine große Rolle. Allerdings haben die Experten hierzu ein eher negatives Bild gezeichnet. Gerade der Umgang mit den Fahrern sei oft verbesserungswürdig. Auch die Fahrer selbst haben diesbezüglich auf Verbesserungspotenziale hingewiesen.

Abbildung 31: erwartete Attraktivität des Fahrerberufs



Negativimage des Jobs „Kraftfahrer“ erschwert Personalsituation

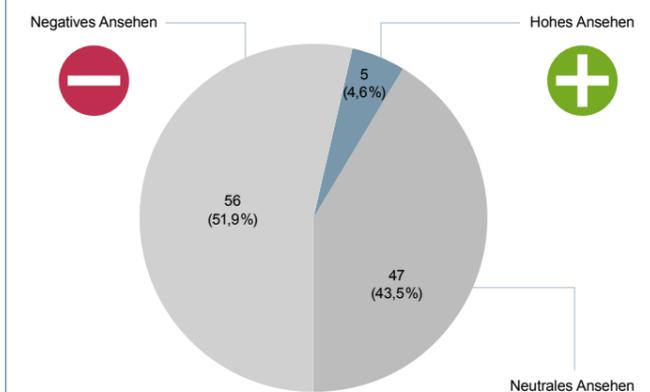
Obgleich die Nachwuchsfahrer hohe Erwartungen an ihren zukünftigen Beruf haben, beurteilen sie das Image des Berufs eher negativ. Damit bestätigen sie den Trend anderer Studien³⁷ und auch den der Experteninterviews. Nur fünf angehende Fahrer glauben, dass der Berufskraftfahrer in der Öffentlichkeit ein positives Image hat. Hingegen nehmen 51 % an, dass der Beruf ein eher schlechtes Ansehen hat.

„Überlastete Straßen und Termindruck sind für angehende Fahrer wichtige Negativ-Faktoren.“

Merkmale für schlechtes Image

Für das negative Image machen die Nachwuchsfahrer ein Bündel von Merkmalen verantwortlich, die sowohl die Binnen- als auch die Außensicht bestimmen und entsprechende Skepsis widerspiegeln. Überlastete Straßen und Termindruck gelten nicht nur für die Fahrer, sondern auch für die angehenden Fahrer als wichtige Negativfaktoren; es folgen die Überstunden, die von 64 % der Befragten als negativ eingestuft werden, ungünstige Arbeitszeiten, die Entlohnung und die Unvereinbarkeit des Berufs mit dem Familienleben.

Abbildung 32: Beurteilung des Berufsimages



³⁷ Vgl. z.B. BTK (2008) und Baier (2012).

Der Faktor Zeit ist für die angehenden Fahrer ein zentrales die berufliche Attraktivität einschränkendes Merkmal. Mehrheitlich befürchten die Befragten, dass

- für Hobbys und für Freunde (58%),
- für die Partnerschaft (54%) sowie
- für Kinder und Familie (48%)

durch das Berufsleben keine ausreichende Zeit mehr bleiben könnte. Dies ist angesichts des Wertewandels in modernen Gesellschaften, wo Arbeitsleben und persönliche Lebensführung in einem ausgewogenen Zeit- und Belastungsverhältnis zueinander stehen sollten, insofern bedenklich, als dass das Negativimage des Fahrerberufs an dieser Stelle dazu führen kann, dass bevorzugt andere Berufe gewählt werden, die hier weniger problematisch sind.

Stressfaktoren und Gesundheitsrisiken

Die befragten Berufseinsteiger verbinden verschiedene Stress- und Gesundheitsrisiken mit dem Beruf des Kraftfahrers. Insbesondere wird aufgrund der Verpflichtung zur permanenten Konzentration, des dispositionsbedingten Termindrucks, der häufigen Staus, von schlechtem Wetter und der zahlreichen Nachtfahrten ein hohes Stressrisiko gesehen. Wegen der überwiegend sitzenden Tätigkeit werden dauerhafte Rückenprobleme befürchtet. Hingegen wird der mit der Haupttätigkeit Fahren verbundene Bewegungsmangel an sich als nicht so einschränkend bewertet.³⁸

Im Stress liegt eine Gefährdung, die ernst zu nehmen ist, wenn bereits diejenigen, die sich für diesen Beruf entschieden haben, mehrheitlich eine hohe Stressbelastung erwarten. Bei denjenigen, die sich gegen eine Tätigkeit als Berufskraftfahrer entschieden haben, dürfte diese Angst noch höher sein. Dieser Befund stimmt mit den Ergebnissen anderer Studien überein.³⁹ Dort wird konstatiert, dass Zeitdruck, Intensität und Dauer der Fahrkonzentration, Belastungen durch wetterbedingte Einflüsse und durch Nachtfahrten sowie der Bewegungsmangel ein kumulatives Belastungssyndrom⁴⁰ darstellen.

Abbildung 33:
Gründe für das Negativimage des Fahrerberufs

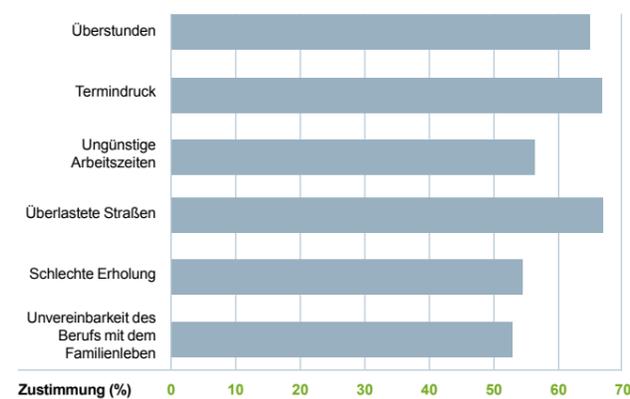
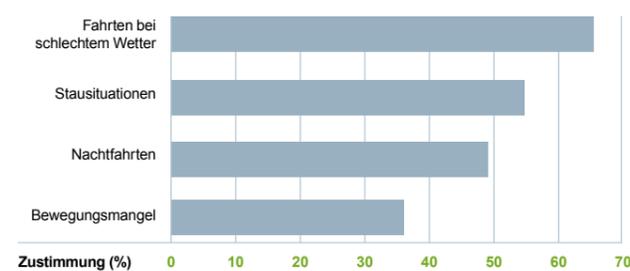


Abbildung 34:
Stress- und Gesundheitsrisiken



Aus Sicht der Nachwuchsfahrer: So wäre die Situation zu verbessern

Fahrerberuf hat Zukunft

Fast zwei Drittel der Befragten sind der Auffassung, dass der Fahrerberuf Zukunft hat. Somit lässt sich aus der hier vorgelegten Studie zunächst einmal eine generelle Zukunftsfähigkeit des Fahrerberufs ableiten.

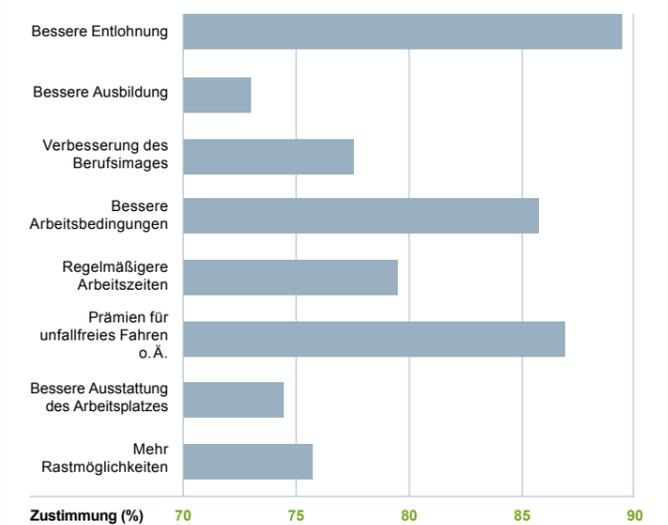
Verbesserung des Status quo

Um die Attraktivität zu steigern, gibt es aus Sicht der Berufseinsteiger mehrere Ansatzpunkte. Die größte Zustimmung erfährt mit 89% eine bessere Entlohnung. Dies ist kompatibel mit den Ergebnissen der Fahrerbefragung. Den befragten Experten ist dieses Problem ebenfalls bewusst. Aber auch die Arbeitsbedingungen stellen einen zentralen Ansatzpunkt dar, wobei die Fahrerbefragung mehrere Ansatzpunkte aufgezeigt hat, welche Verbesserungen hier zukünftig möglich sind.

Berufsbild muss attraktiver werden

Die generelle Zukunftsfähigkeit des Fahrerberufs ist insbesondere vor dem Hintergrund des demografischen Wandels und der damit verbundenen größeren Wahlmöglichkeit potenzieller Berufseinsteiger nicht mehr ausreichend. Der Beruf muss insgesamt attraktiver werden. Dies lässt sich aus den Ergebnissen dieser Teiluntersuchung ebenso wie aus der Fahrerbefragung und den Experteninterviews ableiten.

Abbildung 35:
Ansatzpunkte zur Attraktivitätssteigerung



³⁸ Gerade zum letzten Punkt kommen Brauckmann und Echterhoff hingegen in ihrer Pilotstudie zu einer anderen Bewertung; denn sie stellen als Resultat der Befragung auch fest, dass Bewegungsmangel als starker Stressfaktor gilt. Vgl. Brauckmann/Echterhoff (2007), S. 15.

³⁹ Vgl. z.B. Brauckmann/Echterhoff (2007), BTK (2008), Evers (2009) und Baier (2012).

⁴⁰ Vgl. Evers (2009).

Literaturnachweis

Aberle (2009)

Aberle, G.: Transportwirtschaft. Einzelwirtschaftliche und gesamtwirtschaftliche Grundlagen, 5. Aufl., München/Wien 2009.

BAG (2010)

Bundesamt für Güterverkehr: Marktbeobachtung Güterverkehr. Sonderbericht: Auswirkungen des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes, Köln 2010.

BAG (2011a)

Bundesamt für Güterverkehr: Mautstatistik, Jahrestabellen 2010, Köln 2011.

BAG (2011b)

Bundesamt für Güterverkehr: Struktur der Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs und des Werkverkehrs 2010, Köln 2011.

BAG (2011c)

Bundesamt für Güterverkehr: Marktbeobachtung Güterverkehr, Auswertung der Arbeitsbedingungen in Güterverkehr und Logistik 2011-I, Köln 2011.

Baier (2012)

Baier, J.: Trends im Straßengüterverkehr. Aktueller Status und Meinungen der Berufskraftfahrer in Deutschland, Furtwangen 2012.

BAST (2010)

Manuelle Straßenverkehrszählung 2010, Bergisch Gladbach 2010.

BGL (2011)

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung: Jahresbericht 2010/2011, Frankfurt am Main 2011.

BMVBS (2012)

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Die Lkw-Maut: Fragen und Antworten. <http://www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Artikel/UI/lkw-maut-fragen-und-antworten.html> (zuletzt 29.06.2012).

Brauckmann/Echterhoff (2007)

Brauckmann, J./Echterhoff, W.: Einflüsse auf Gesundheit, Verkehrssicherheit und Wirtschaftlichkeit von Lkw-Fahrern im Güterfernverkehr, Köln 2007.

BTK (2008)

Befrachtungs- und Transportkontor GmbH: Mensch am Steuer. Fahrer lenken den Güterverkehr, Rosenheim 2008.

BVL (2012)

Bundesvereinigung Logistik: Management-Summary zur Umfrage „Arbeitgeber Logistik“ vom 18. April 2012, Bremen 2012. <http://www.bvl.de/service/das-aktuelle-thema/arbeitgeber-logistik/umfrageergebnisse> (zuletzt: 18.06.2012).

BVU/ifo/ITP/PLANCO (2001)

BVU/ifo/ITP/PLANCO: Verkehrsprognose 2015 für die Bundesverkehrswegeplanung im Auftrag des BMVBW, München u.a. 2001.

BVU/ITP (2007)

BVU/ITP: Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen im Auftrag des BMVBS, Freiburg/München 2007.

Deutscher Bundestag (2010)

Deutscher Bundestag, 17. Wahlperiode: Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Alexander Ulrich, Herbert Behrens, Matthias W. Birkwald, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE. – Drucksache 17/2706 – Arbeitszeitregelungen für selbständige Kraftfahrer – Revision und Umsetzung der entsprechenden EU-Richtlinie.

DIHT (2011)

Deutscher Industrie- und Handelskammertag: Ausbildungsstatistik, Berlin 2011. <http://www.dihk.de/themenfelder/aus-und-weiterbildung/ausbildung/ausbildungsstatistiken/zahlen-daten-fakten-2011> (zuletzt: 18.06.2012).

DIW (2011)

Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (Hrsg.): Verkehr in Zahlen 2010/11, Berlin 2011.

Drewitz/Rommerskirchen (2011)

Drewitz, M./Rommerskirchen, S.: Mehr als kosmetische Korrekturen, in: Internationales Verkehrswesen, 63. Jg., Nr. 1, Hamburg 2011, S. 12-17.

EUA (2012)

Europäische Umweltagentur: Treibhausgasemissionen, Kopenhagen 2012. <http://epp.eurostat.ec.europa.eu> (zuletzt 05.03.2012).

Eurostat (2012)

Statistische Amt der Europäischen Union: Statistik des Straßenverkehrs. <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/transport/data/database> (zuletzt 29.06.2012).

Evers (2009)

Evers, C.: Auswirkungen von Belastungen und Stress auf das Verkehrsverhalten von Lkw-Fahrern, Bonn 2009.

Geistefeld/Lohoff (2011)

Geistefeld, J./Lohoff, J.: Stausituation auf den Autobahnen in Nordrhein-Westfalen, Bochum 2011.

Hautzinger/Lohre (2012)

Hautzinger, H./Lohre, D.: Wissenschaftliche Begleitung der Aktion „SICHER. FÜR DICH. FÜR MICH.“ von BG Verkehr, BGL und KRAVAG, Schlussbericht, Heilbronn 2012.

IAB (2012)

Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung: Berufe im Spiegel der Statistik, Nürnberg 2012. <http://bisds.infosys.iab.de> (zuletzt 12.07.2012).

KBA (2011)

Kraftfahrt-Bundesamt: Bestand und Neuzulassungen von Fahrzeugen in Deutschland 2011. http://www.kba.de/clin_031/nn_124584/DE/Statistik/Fahrzeuge/fahrzeuge__node.html?__nnn=true (zuletzt 29.06.2012).

Kritzinger (2011)

Kritzinger, S.: Mittel- und langfristige Entwicklung des Güterverkehrs in Europa – Prognose bis 2025, Vortragsunterlagen anlässlich der Mitgliederversammlung des BME Region Freiburg-Südbaden, Mühlheim, 1. Februar 2011.

ProgTrans (2010)

ProgTrans (Hrsg.): World Transport Reports 2010/11, Volume I, Basel 2010.

SARTRE (2012)

Safe Road Trains for the Environment. <http://www.sartre-project.eu> (zuletzt 17.08.2012).

Schlautmann (2012)

Schlautmann, C.: Logistiker schaffen 50.000 Jobs. In Handelsblatt Nr. 76 vom 18.04.2012. <http://www.handelsblatt.com/unternehmen/handel-dienstleister/logistik-boom-trotz-fachkraeftemangel/6523174.html> (zuletzt 17.08.2012).

Siedentop (2008)

Siedentop, S.: Die Rückkehr der Städte? Zur Plausibilität der Reurbanisierungshypothese, in: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 3/4 2008, S. 193-210.

Spatz (2012)

Spatz, J.: Fachkräftesicherung in Deutschland – Handlungsansätze der BA; Vortrag auf dem 7. Truck Symposium: Moderne Trucks, wer fährt sie? - Fahrermangel in Deutschland, Nürnberg 2012.

SRU (2012)

Sachverständigenrat für Umweltfragen: Umweltgutachten 2012, Berlin 2012.

Statistisches Bundesamt (2009)

Statistisches Bundesamt: 12. Koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung; www.destatis.de/bevoelkerungspyramide (zuletzt 06.03.2012).

UBA (2009)

Umweltbundesamt: Strategien für einen nachhaltigen Güterverkehr, Dessau-Roßlau 2009.

Impressum

ZF Friedrichshafen AG
Graf-von-Soden-Platz 1
88046 Friedrichshafen

Herausgeber

EuroTransportMedia Verlags- und Veranstaltungs-GmbH
Handwerkstraße 15
70565 Stuttgart

Verfasser

Institut für Nachhaltigkeit in Verkehr und Logistik
Hochschule Heilbronn
Max-Planck-Straße 39
74081 Heilbronn

Prof. Dr. Dirk Lohre, Prof. Dr. Tobias Bernecker, Prof. Dr. Wilfried Stock

Universität Duisburg-Essen: Prof. Dr. Karl Düsseldorff

ZF Friedrichshafen AG
Graf-von-Soden-Platz 1
88046 Friedrichshafen

**EuroTransportMedia Verlags- und
Veranstaltungs-GmbH**
Handwerkstraße 15
70565 Stuttgart

**Institut für Nachhaltigkeit in Verkehr und Logistik
Hochschule Heilbronn**
Max-Planck-Straße 39
74081 Heilbronn

<http://www.zf-zukunftsstudie.de>

