

# **Trends im Straßengüterverkehr - Aktueller Status und Meinungen der Berufskraftfahrer in Deutschland**

## **Studie**

Hochschule Furtwangen University

Prof. Dr. Ing. Jochen Baier

## Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis .....	III
Tabellenverzeichnis .....	IV
Vorwort .....	V
Zusammenfassung .....	VI
1 Einleitung.....	1
2 Der Beruf Truckler .....	3
3 Gesetze und Verordnungen .....	6
4 Leben und Wohnen im Fahrerhaus .....	9
5 Fahrzeug und Ladung .....	11
6 Statistische Informationen über die befragten Personen.....	15
7 Fazit und Ausblick .....	20
Quellenverzeichnis .....	21

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Image des Berufskraftfahrers in der Öffentlichkeit .....	4
Abbildung 2 Belastung des Berufes .....	4
Abbildung 3 Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten .....	7
Abbildung 4 Durchschnittliche Wochenarbeitszeit .....	8
Abbildung 5 Marke .....	11
Abbildung 6 Berufserfahrung .....	16
Abbildung 7 Monatliches Einkommen .....	17
Abbildung 8 Freude am Beruf .....	18
Abbildung 9 Weiterempfehlung .....	18

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 Bewertung des Fahrerhauses .....	9
--	---

## Vorwort

Die vorliegende Studie entstand am Lehrstuhl Logistik und Supply Chain Management der Hochschule Furtwangen University (HFU) unter der Leitung von Prof. Dr. Ing. Jochen Baier. Das Lehr- und Forschungsangebot dieses Schwerpunktes bezieht sich auf die Logistikprozesse im Regelkreis aus Fahrer, Fahrzeug und Umwelt.

Die Basis dieser Studie stellt die Auswertung von über 1000 Fragebögen dar. Die Befragungen wurden im Sommer 2011 von zahlreichen Studenten der Hochschule Furtwangen an den Rastanlagen und Autohöfen in Baden- Württemberg durchgeführt. Die ersten Interviews der Berufskraftfahrer wurden während des internationalen ADAC Truck Grand Prix am Nürburgring, auf dem Stand der Daimler AG, im Juli 2011 durchgeführt.

An dieser Stelle gilt den befragten Berufskraftfahrern ein ganz besonderer Dank für die Beantwortung der Fragebögen und der damit verbundenen Unterstützung dieser Studie. Dank auch der Firma Daimler AG für das Ermöglichen der Befragungen während des Truck Grand Prix. Nicht zuletzt natürlich auch ein großes Dankeschön an alle Studenten, die diese Befragungen durchgeführt und damit die Studie realisiert haben.

Furtwangen, März 21012

## Zusammenfassung

Güterverkehr und Logistik stellen ein Kernstück einer funktionierenden Ökonomie dar. Unternehmer in Handel und Gewerbe sind von zuverlässigen Transporten abhängig. Eine große Anzahl der Beschäftigten im Industriesektor ist direkt oder indirekt von einem funktionstüchtigen Logistiksystem abhängig. Bürger bestellen verschiedene Artikel im Internet und erwarten kurze Zeit später bereits die Lieferung. Wird nicht binnen kürzester Zeit geliefert, wird der Verkäufer mit einer negativen Bewertung „bestraft“.

Durch die beständige Alterung der Gesellschaft entstehen neue Mobilitätsbedürfnisse, somit können im Logistiksektor neue Märkte erschlossen und eine besondere Verkehrswirtschaft entwickelt werden. Unternehmen profitieren selbstverständlich von dem steigenden Bedarf an Transportleistungen. Dienstleister im Bereich Logistik und Güterverkehr werden nicht von gesellschaftlichen Veränderungen und dem demografischen Wandel verschont: Durch den wachsenden Bedarf an Transporten steigt auch die Nachfrage nach qualifiziertem Personal. Bereits heute hat der Sektor der Güterverkehrslogistik große Schwierigkeiten, gut ausgebildete Fachkräfte zu rekrutieren. Diese Problematik wird sich in den folgenden Jahrzehnten weiter verschärfen. Eine bedeutende Rolle nimmt zudem der technische Fortschritt ein. Fortschreitende Innovationen und wachsender Wettbewerb lassen die Qualifikationsanforderungen an die Fahrer der modernen Fahrzeuge ansteigen.

Wie hat ein modernes Güterkraftsystem in der Bundesrepublik Deutschland und der Europäischen Union auszusehen? Im Idealfall werden Güter kostengünstig, schnell, umweltfreundlich und leise transportiert: Dies ist keine leicht zu lösende Aufgabe. Die Frage, die es hierbei ebenfalls zu berücksichtigen gilt: Was bedeutet dies für die Berufskraftfahrer selbst? Jede politische Entscheidung oder wirtschaftlicher Anspruch in diesem Gewerbe bedeutet eine Veränderung für den Fahrer selbst, sei es das umweltfreundliche Fahren oder ein Überholverbot für LKWs. Entscheidungen werden dabei oft über die Köpfe der Fahrer hinweg gefällt, obwohl diese unmittelbar davon betroffen sind.

## 1 Einleitung

Die Koalition aus CDU, CSU und FDP hat sich im Jahre 2009 in ihrem Koalitionsvertrag zum Ziel gesetzt, ein leistungsfähiges und innovatives Logistik- und Güterverkehrssystem in Deutschland zu verankern. Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, hat auf der Grundlage der Koalitionsvereinbarungen einen sogenannten Masterplan „Güterverkehr und Logistik“ entwickelt. Trotz dieser guten Voraussetzungen für ein modernes Güterkraftverkehrssystem, wird der Sektor in der Zukunft vor neuen Herausforderungen stehen, um einer globalisierten und hochmodernen Gesellschaft gerecht zu werden. Wie kann der Straßengüterverkehr sowohl den Umweltaforderungen, als auch den steigenden gesellschaftlichen Ansprüchen gerecht werden? Bei der Beantwortung dieser Frage wurden bisher die Meinungen und Ansprüche der Berufskraftfahrer wenig beachtet.

Neben politischen Reformen und wirtschaftlichen Prognosen zur Verbesserung des Güterkraftverkehrs, bilden die Berufskraftfahrer selbst eine elementare Gruppe von Akteuren, die von Veränderungen und Neuentwicklungen unmittelbar betroffen sind. Obwohl die Mitarbeiterzufriedenheit zur Steigerung der Produktivität bereits Tatsache ist, werden diese oft außer Acht gelassen werden. Wie also können die Arbeitnehmer in den Entwicklungsprozess mit einbezogen werden? Wie stehen die Fahrer selbst zu den Neuerungen innerhalb ihres Arbeitsumfeldes? Und welche Aspekte sind ihnen wichtig? Ein zentraler Gesichtspunkt dabei ist, inwieweit die politischen Akteure die Arbeits- und Lebensbedingungen von Berufskraftfahrern verstehen und diese in ihre Entscheidungen mit einbeziehen. Die breiten Medien suggerieren oft, dass lediglich Umweltaspekte und Verkehrsberuhigung von Bedeutung sind, die Rolle der Berufskraftfahrer, die für die Versorgung unseres Alltags sorgen, scheint meist unerheblich.

Bei vielen Menschen löst der Begriff Güterkraftverkehr negative Assoziationen aus: laute Fahrzeuge, stinkende Lkws, die die Luft verunreinigen, langwierige Überholmanöver auf deutschen Autobahnen, Lieferwagen in den Fußgängerzonen der Innenstädte und viele weitere Beispiele dieser Art. Bei jenen Gedanken scheint jedoch unberücksichtigt zu bleiben, aus welchem Anlass jegliche Logistikprozesse im

Güterkraftverkehr stattfinden: Im Gegensatz zu den meisten zurückgelegten Wegen im Personenverkehr, finden sie in unser aller Interesse statt, zum Beispiel durch die (zeitnahe) Lieferung von bestellten Artikeln. Die Thematik des Güterkraftverkehrs ist außerordentlich facettenreich und betrifft unser alltägliches Leben: Der Güterkraftverkehr trägt wesentlich zu unserer Lebensqualität bei, er sichert die Versorgung mit Gütern und schafft materielle Voraussetzungen für ein komfortables Leben. Beispiel eCommerce: Kunden wollen im Internet bestellte Artikel möglichst schnell geliefert bekommen. Der Güterkraftverkehr trägt somit in hohem Maße zur Mobilität einer Gesellschaft bei. Mobilität wiederum ist die Basis für Wohlstand und Beschäftigung eines Landes. Für eine moderne Industrienation ist, zumindest Stand Heute, der Straßengüterverkehr unerlässlich.

Die vorliegende Studie über die Trends im Straßengüterverkehr und den damit verbundenen Berufskraftfahrer bezieht sich auf folgende Kategorien:

- Der Beruf Truckler
- Gesetze und Verordnungen
- Leben und Wohnen im Fahrerhaus
- Fahrzeug und Ladung
- Statistische Informationen über die befragten Personen



## 2 Der Beruf Truckler

Laut dem Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. gab es zum 01.01.2011 in Deutschland 51.292 Unternehmen im gewerblichen Güterkraftverkehr. Ein Großteil der Unternehmen (57%) verfügt über 5 oder weniger Beschäftigte. Der Konkurrenzkampf findet aufgrund des ähnlichen Leistungsangebots hauptsächlich im Preissegment statt. Alle Unternehmer verfolgen aus diesem Grund das Ziel der größtmöglichen Kostenminimierung. Durch die Europäisierung hat sich der Druck vor allem seitens der Ost-Erweiterung verschärft, die beschäftigten Fahrer werden entsprechend einer sehr hohen Wettbewerbsintensität und einem spürbaren Kostendruck ausgesetzt. Effizienzsteigerungen gehen oft zu Lasten der Lastkraftwagenführer. Diese Entwicklung erfordert einen ambitionierteren Einsatz und viel Flexibilität, Fahrer haben häufiger wechselnde Routen und längere Arbeitszeiten. Im Rahmen dieser Studie wurde ermittelt, dass fast 50 Prozent der Berufskraftfahrer ihre freie Zeit mit Familie und Freunden als unzureichend empfinden. Die langen Abwesenheitszeiten von Zuhause können negative Auswirkungen auf das Familien- und Privatleben der Fahrer haben: Die Arbeitszeiten spielen jedoch eine wichtige Rolle bei der Attraktivität einer Tätigkeit.

Wie bereits erläutert, sind alle Menschen direkt oder indirekt vom Gütertransport abhängig. Dem Güterkraftverkehr kommt eine maßgebliche Rolle für den Wohlstand und der Beschäftigung eines Landes zu. In Anbetracht vieler Staus und der hohen Umweltbelastung hat der Stand des Berufskraftfahrers ein Imageproblem. Das Transport- und Logistikgewerbe zeigt immer wieder Bemühungen, das Branchenimage und den Ruf des Berufskraftfahrers in der Öffentlichkeit zu stärken. Auch diese Studie spricht leider für eine scheinbar negative Wahrnehmung in der Öffentlichkeit: Keiner der Berufskraftfahrer kann behaupten, dass das Image seines Berufes ein sehr gutes sei. Der größte Anteil der Befragten, fast  $\frac{3}{4}$ , geht von einem schlechten bis sehr schlechten Image der Berufskraftfahrer in der Bevölkerung aus.

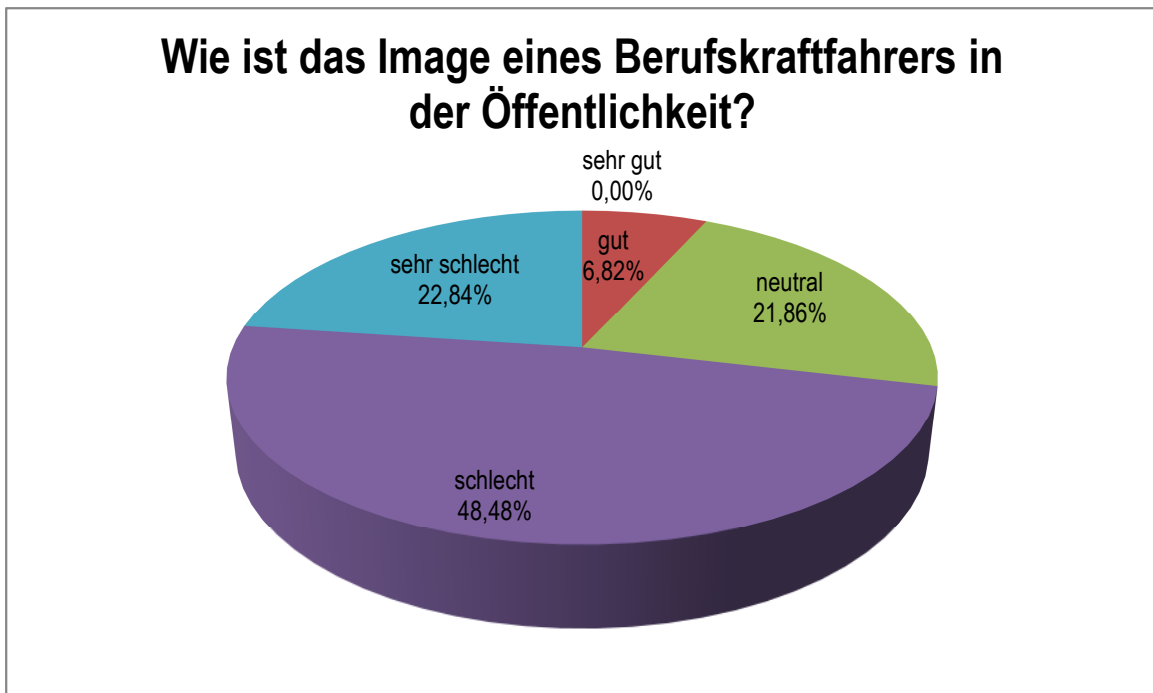


Abbildung 1 Image des Berufskraftfahrers in der Öffentlichkeit

Angesichts der hohen Arbeitszeiten, der physischen und psychischen Belastung sowie dem angespannten Verhältnis untereinander, stellt auch die Meinung zur Belastung des Berufs keine Überraschung dar: Fast 50% finden ihren Job „belastend“ oder sogar „sehr belastend“, ein sehr geringer Anteil der Befragten (0,43%) empfindet den eigenen Job als sehr entspannt.

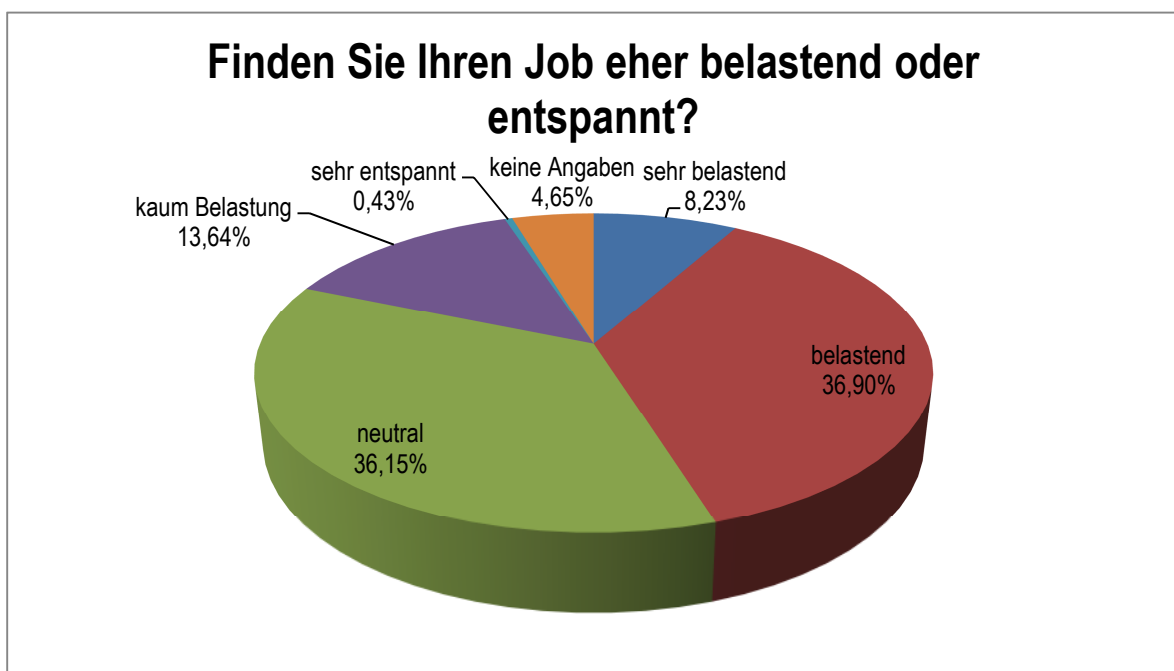


Abbildung 2 Belastung des Berufes

Umwelt – Fahrer – Fahrzeug bilden einen Regelkreislauf, dessen ungestörter Ablauf insbesondere für die Sicherheit des Fahrers und der Fahrzeuginsassen unabdingbar ist. Der Führer eines Lastkraftwagens wird während des Fahrens häufig durch externe Faktoren gestört oder abgelenkt, deswegen wurden, zum Teil auch ausgehend von der Nutzfahrzeugindustrie, d.h. ohne gesetzliche Vorschriften, diverse Sicherheitsmaßnahmen entwickelt. Jedoch kommt es leider auch immer wieder zu Negativschlagzeilen in den Medien, dass es aufgrund des sogenannten „Sekundenschlaf“ zu Unfällen im Straßenverkehr kommt. Häufig sind LKW-Fahrer in jene Meldungen involviert: Ca. 37% der Trucker haben bei dieser Befragung angegeben, dass sie häufig übermüdet hinterm Steuer sitzen. Grund hierfür sind die oben angesprochene Belastungen und die Situationen auf den Parkplätzen in den Abend- und Nachtstunden: Im Straßengüterfernverkehr verbringen die Fahrer ihren Schlaf im Fahrerhaus. Häufig kommt es zu den Stoßzeiten zu Parkplatzmangel oder es bleiben nur Anlagen mit mangelhafter Qualität und Ausstattung zum Ausweichen. Einen geeigneten Parkplatz zu finden kann viel Zeit beanspruchen und einen weiteren Stressfaktor bedeuten. Aus jenem Mangel an Parkplätzen ergibt sich häufig ein hohes Sicherheitsrisiko, auch für andere Verkehrsteilnehmer. Einige Fahrer müssen ihr Fahrzeug in den sogenannten Einflugschneisen, also auf Zufahrts- oder Notstreifen der Rastanlagen abstellen: In der vorliegenden Studie haben nur 20% der Fahrer angegeben, dass sie meistens einen sicheren und legalen Parkplatz finden, der Rest, und das ist in diesem Fall leider die absolute Mehrheit, sehen das Finden eines sicheren und legalen Parkplatz als „fifty – fifty Chance“ an.

Was in persönlichen Gesprächen immer wieder negativ benannt wurde, ist die Ruhe auf den Rastanlagen. Zum einen werden spezifische Fahrzeuge nicht voneinander getrennt, so kann beispielsweise ein Fahrzeug mit lautem Kühlaggregat neben einem „schlafsuchenden Trucker“ stehen. Zum anderen sind viele der Parkplätze auf den Rastanlagen so aufgebaut, dass die Anordnung des Fahrerhauses in Richtung Fahrbahn zeigt. Ein LKW lässt sich nicht, wie ein PKW, in die eine oder die andere Richtung einparken, so dass die Fahrer kontinuierlich dem Lärm auf der Autobahn ausgesetzt sind. Eine Abhilfe könnten hierbei Lärmschutzwände oder noch einfacher, bereits in der Planungsphase, die Positionierung der Fahrzeuge mit dem Heck zur Fahrbahn sein.

### 3 Gesetze und Verordnungen

Immer wieder gibt es Veränderungen in der Gesetzeslage im Zusammenhang mit dem Führen eines schweren LKWs. So wurde zum Beispiel zum 1. Januar 2005 auf deutschen Autobahnen und einigen Bundesstraßen die LKW-Maut eingeführt. Die Maut gilt für schwere Nutzfahrzeuge, im gewerblichen Güterkraftverkehr mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mindestens 12 Tonnen. Der zu bezahlende Betrag richtet sich nach den zurückgelegten Strecken sowie nach der Anzahl der vorhandenen Fahrzeugachsen bzw. der Fahrzeugkombination und nach der Emissionsklasse des Fahrzeuges. Die Auswertung der Studie hat in diesem Zusammenhang ergeben, dass ca. 45% der Fahrer regelmäßig versuchen, mautfreie Straßen zu nutzen. 12% dürfen oder wollen zu dieser Frage keine Antwort geben.

Europaweites Tempolimit für Lastkraftwagen auf 80km/h? Ein jüngst viel diskutiertes Thema. Laut Vizepräsident des Bundesverbandes Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung e.V. Klaus Peter Röskes bringt ein solches Tempolimit auch viele Vorteile für die Transportbranche: Man würde, im Gegensatz zu Tempo 90, knapp 10% Kraftstoff einsparen können. Zudem soll auch der Verschleiß geringer werden und dadurch wiederum weniger Reparaturen anfallen. Hierzu müssten alle Lastkraftwagen auf eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h drosseln und dadurch auch im Ausland einheitlich Tempo 80km/h einführen. Die befragten Trucker sind mit knapp 75 Prozent gegen ein solches einheitliches Tempolimit. Nur rund 18 Prozent der Befragten äußern sich positiv zu einem solchen Beschluss. Fast 1/3 der Fahrer spricht sich hingegen für die Einführung eines generellen Überholverbots auf zweispurigen Autobahnen aus: Einerseits sprechen die oben genannten Gründe des Zeitdrucks und des Wettbewerbs gegen diese Idee, andererseits würde diese Maßnahme den Stress auf der Autobahn wesentlich reduzieren. Neben mehr Rücksicht seitens der PKW Fahrer, insbesondere bei Autobahneinfahrten und Autobahnausfahrten, wünschen sich auch viele Trucker eine angepasste Geschwindigkeit von PKW Fahrern, um letztendlich das Gefahrenpotential auf Autobahnen zu reduzieren.

Laut der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des europäischen Parlaments und des Rats vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr müssen die Fahrer spezielle Lenk- und Ruhezeiten einhalten: Sie müssen beispielsweise alle viereinhalb Stunden eine 45 minütige Pause einlegen und dürfen maximal neun Stunden am Tag am Lenkrad sitzen. Zwei Mal pro Woche dürfen hier auch zehn Stunden als Lenkzeit eingetragen sein. Ebenso müssen am Tag mindestens elf Stunden Ruhezeit eingehalten werden. Die ganzen Daten der Lenkzeit werden in einem Gerät gespeichert, dem sogenannten digitalen Tachograph, und müssen für die vorausgegangenen 28 Kalendertage mitgeführt werden. Bei Kontrollen müssen diese Daten für etwaige Überprüfungen vorgelegt werden. Kommt es zu Unstimmigkeiten, zum Beispiel weil der Fahrer gegen die Vorgaben verstoßen hat, kann nicht nur gegen ihn, sondern auch gegen den Arbeitgeber, eine Strafe verhängt werden. Dies kann vom einfachen Bußgeld bis zur Freiheitsstrafe gehen. Gut 64% der befragten Fahrer, können ihre Lenk- und Ruhezeiten „immer“ oder „meistens“ einhalten. Aber trotz der teilweise immensen Strafen, antworteten fast 18% mit einem „selten“ oder „nie“ Einhalten der Lenk- und Ruhezeiten. 7 Prozent nahmen zu dieser Frage keine Stellung.

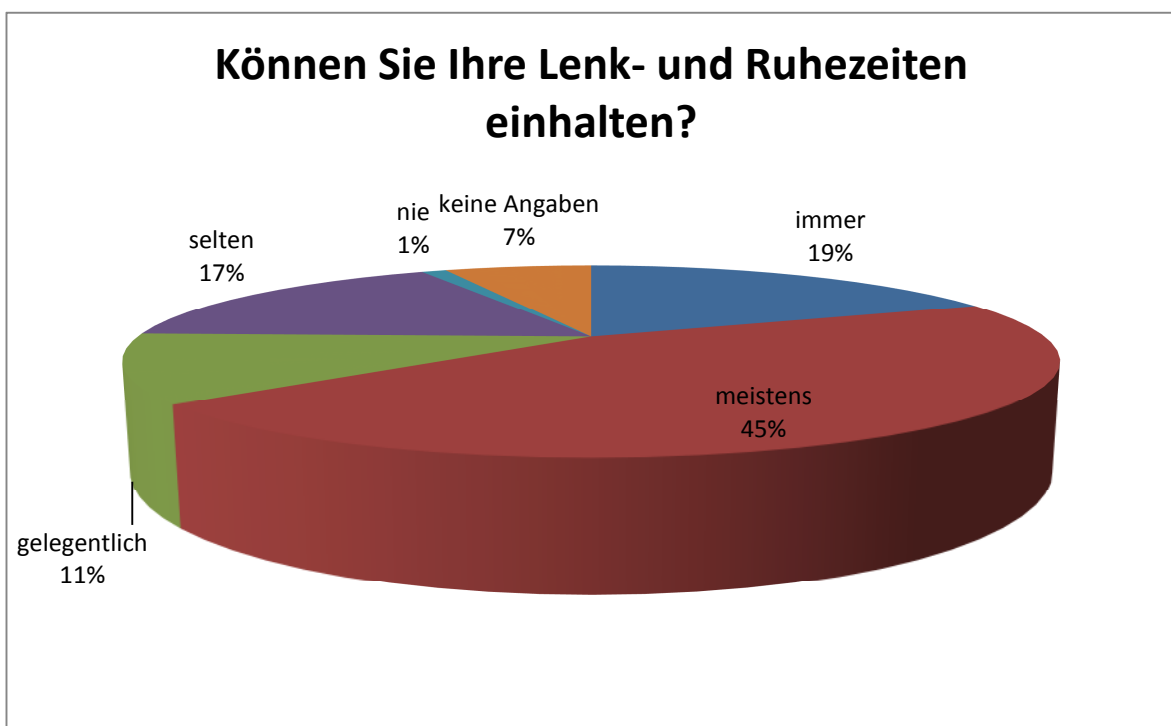


Abbildung 3 Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten

Es ist vorgeschrieben, dass eine wöchentliche Lenkzeit von max. 56 Stunden nicht überschritten wird. Allerdings ist diese wöchentliche Lenkzeit nicht gleich der wöchentlichen Arbeitszeit. Nur ein kleiner Teil der befragten Lastkraftwagenfahrer kann sich mit einer 40-Stunden Woche identifizieren. Über 63% gaben an, dass sie mehr als 50 Stunden in der Woche arbeiten. Noch ein Drittel aller Befragten gab an mehr als 60 Stunden pro Woche zu arbeiten. Gute 10% wollten dazu keine Angaben machen.

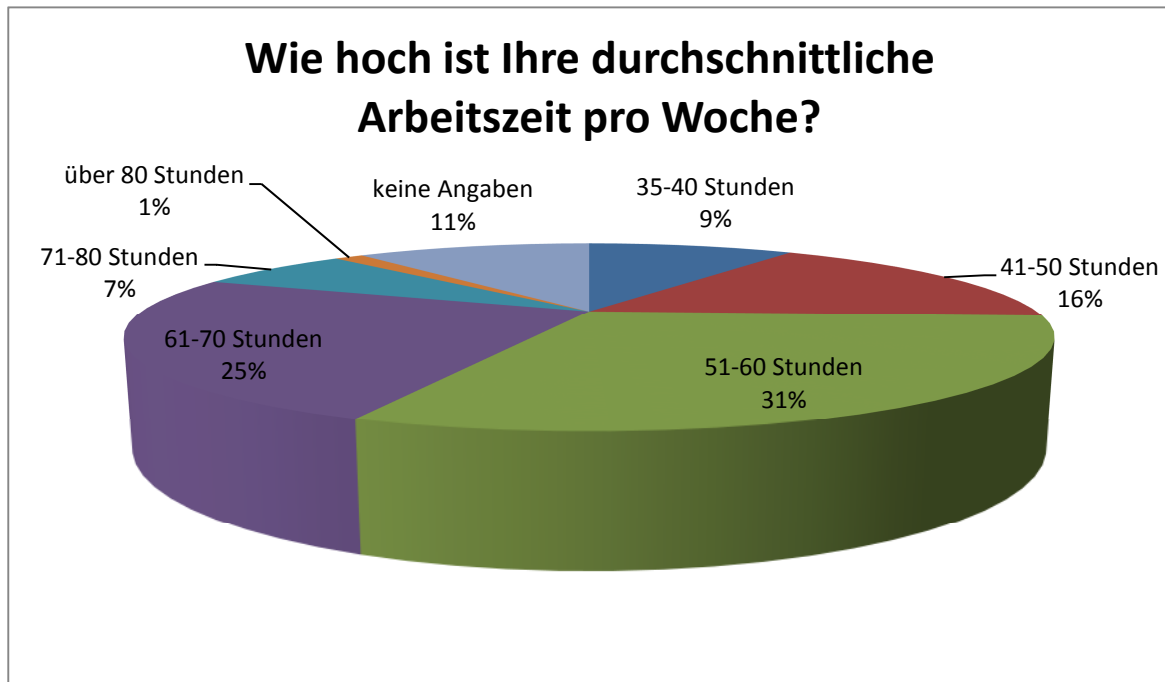


Abbildung 4 Durchschnittliche Wochenarbeitszeit

## 4 Leben und Wohnen im Fahrerhaus

Der Fahrer eines LKW führt, insbesondere im Fernverkehr, sein Bett mit sich. Das Fahrerhaus wird somit zum Lebensraum für die Tage und vor allem die Nächte auf der Straße. Die Frage, wie dieser Innenraum von den Fahrern erlebt wird, zeigt sich wie folgt: Das Raumangebot des Fahrerhauses (insbesondere Fernverkehrszüge) halten ca. 40% für „gut“, gerade hinsichtlich Innenhöhe, Stauraum, Ausstattung und Wertanmutung geben die meisten Trucker ihren Fahrzeugen die Schulnote „gut“. Beim Thema Bett scheint es bei den Nutzfahrzeugherstellern jedoch noch Nachholbedarf zu geben: Der „Komfort der Liege“ wird von den meisten Fahrern nur als befriedigend angesehen. Dies zeigt ein gewisses Optimierungspotential, denn nur ein ausgeruhter und ausgeschlafener Trucker kann in den kommenden neun oder zehn Stunden des nächsten Arbeitstages die geforderten Höchstleistungen auf unseren Straßen erbringen.

	Sehr gut	Gut	Befriedigend	Ausreichend	Mangelhaft	Ungenügend
Raumangebot	15,37%	40,48%	9,42%	15,48%	13,74%	5,52%
Innenhöhe	14,86%	34,27%	18,00%	15,94%	10,30%	6,62%
Komfort der Liege	6,82%	18,51%	30,95%	20,45%	11,26%	5,19%
Ausstattung	12,34%	23,16%	19,70%	17,97%	15,91%	10,93%
Stauraum	15,91%	33,77%	17,86%	12,66%	10,61%	9,20%
Wertanmutung	9,42%	27,49%	20,24%	22,94%	17,53%	2,38%
Gesamteindruck	10,61%	39,29%	21,86%	19,48%	8,12%	0,65%

Tabelle 1 Bewertung des Fahrerhauses

Die generell sitzende Tätigkeit, die mangelnden Schlafmöglichkeiten im Fahrzeug durch die relative Enge und dem Lärm durch die unruhige Umgebung tragen häufig zu physischen und psychischen Gesundheitsschädigungen bei. Nach einer Datenerhebung des BKK Bundesverbands liegen LKW-Fahrer mit krankheitsbedingten Fehlzeiten über dem Branchendurchschnitt, mit 17,3 Krankheitstagen im Jahr 2007. Zudem kommt der BAG in einer Studie zu folgendem Ergebnis: „...weisen Berufskraftfahrer ein signifikant höheres Risiko für eine bandscheibenbedingte Erkrankung der Lendenwirbelsäule auf als der Durchschnitt der Bevölkerung, was auf einen entsprechenden Präventionsbedarf hindeutet.“ Diese Hypothese wird durch die hier vorliegende Studie leider bestätigt: 64% der Fahrer gaben an, bereits von beruflich bedingten Krankheiten betroffen zu sein. Die Erkrankung die hierbei am häufigsten genannt wurde, war der „Bandscheibenvorfall“. 31 Prozent der Fahrer versuchen dem durch spezielle Übungen vorzubeugen.

Selbst die Notwendigkeit auf eine optimale und ausgewogene Ernährung zu achten fällt vielen Fahrern schwer. Zu viele Kalorien und zu viel Fett spielen bei der ungesunden Ernährung zumeist eine tragende Rolle. LKW Fahrer haben in erster Linie eine sitzende Tätigkeit, bekommen daher wenig Bewegung während der Lenkzeiten und kommen oft nur zu einer unregelmäßigen Nahrungsaufnahme. Das Resultat kann ein beeinträchtigter Gesundheitszustand sein: 100 Prozent der Fahrer, und somit alle Fahrer, gaben an, dass es nicht möglich sei auf eine ausgewogene und gesunde Ernährung zu achten. Dieser Hinweis in Richtung der Betreiber von Gastronomiebetrieben entlang der Autobahn, ein gesundes Angebot an Speisen anzubieten, könnte deutlicher nicht sein.



## 5 Fahrzeug und Ladung

Laut dem Kraftfahrtbundesamt, kurz KBA, wurden 280.088 Lastkraftwagen (83.033 Zugmaschinen) im Jahr 2011 neu zugelassen, das ist ein Zuwachs von 18,5% (28% bei Zugmaschinen) im Vergleich zu 2010. Daraus ergibt sich ein Bestand in Deutschland von 2.528.656 Lastkraftwagen (+3,6%), bzw. 2.028.071 Zugmaschinen (+1,9%).

Die vorliegende Studie hat ergeben, dass die Lastkraftwagen der Marke Mercedes mit 57% die größte Häufigkeit aufweisen. Des Weiteren geht hervor, dass der Hersteller MAN bei der Frage „Welche Marke fahren Sie“ an zweiter Stelle steht (siehe Grafik).

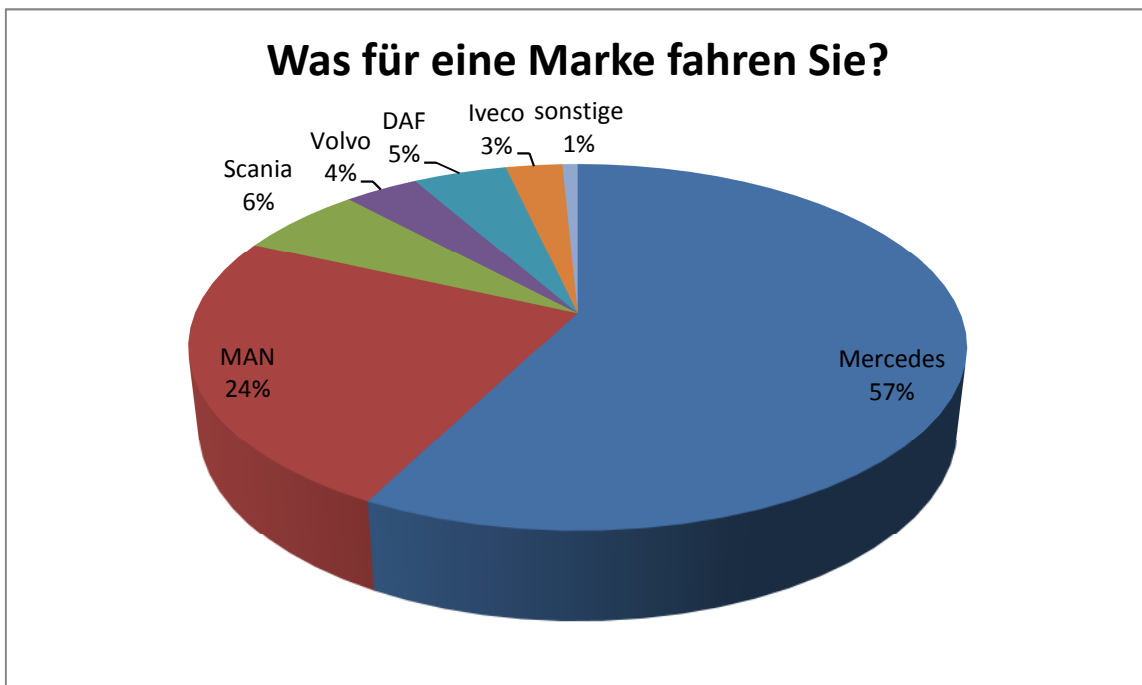


Abbildung 5 Marke

Das Alter der Trucks ergab ein arithmetisches Mittel von 3,77 Jahren. Es lässt sich erkennen, dass sich auf unseren Straßen vorwiegend neuere Lastkraftwagen befinden. Zurückführen lässt sich dies vor allem auf die veränderten Anforderungen an den Sektor des Straßengüterverkehrs – sowohl gesellschaftlich, als auch aus der Perspektive des Umweltschutzes (Thema Abgasnorm Euro5). Der stetige technologische Fortschritt macht neue und hochentwickelte Fahrzeuge, die soweit möglich auch den Ansprüchen der Fahrer genügen, möglich.

Die Dieselmotoren der meisten Fahrzeuge sind heutzutage sehr Kosten- und Energieeffizient, im Vergleich zur Vergangenheit. Nicht zu unterschätzen ist vor allem der Beitrag zum Klima- und Umweltschutz. Der Verkehr auf deutschen Straßen soll in Zukunft noch leiser, sauberer und klimafreundlicher werden. Ziel ist es, den CO<sup>2</sup>-Ausstoß und die weiteren Emissionen des Güterverkehrs zu reduzieren. Die Treibhausgasemissionen sollen laut dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung bis 2020 um 40% gegenüber 1990 sinken. Neben einem Kraftstoff sparenden Fahrstil und einem optimierten Verkehr, soll der Güterverkehr effizienter abgewickelt werden und weitere Maßnahmen zur Entlastung des Straßenverkehrs angewandt werden. Stand heute werden jedoch leider nur 42% der befragten Arbeitnehmer im Straßengüterverkehr für einen Kraftstoff sparenden Fahrstil von ihren Arbeitgebern belohnt. Für den Arbeitgeber bedeutet ein kraftstoffsparender Fahrstil spürbare Ersparnisse, der Arbeitnehmer sollte sich über Prämien freuen dürfen.

Zu dem Tätigkeitsprofil eines Truckers gehört nicht nur die Prüfung des Fahrzeugs vor Fahrtantritt und „deren technische Ausstattung auf ihre Funktionsfähigkeit und den verkehrssicheren bzw. vorschriftsmäßigen Zustand“. Des Weiteren liegt es im Aufgabenbereich eines Berufskraftfahrers, die Ladepapiere sowie sonstige Unterlagen zu überprüfen, mitzuführen und gegebenenfalls das Be- und Entladen des Fahrzeugs durchzuführen. Sie planen ihre Touren und haben sich dabei an gesetzliche Restriktionen, insbesondere der Lenk- und Ruhezeiten, zu halten. Häufig wirken sie zudem bei der Wartung ihrer Fahrzeuge mit und beheben kleinere Defekte. Ein LKW Fahrer muss sein hochmodernes Fahrzeug genauestens verstehen und bedienen können. Gerade das Thema Sicherheit steht hierbei ganz vorne. Moderne LKWs sind heutzutage mit zahlreichen Sicherheitsmerkmalen ausgestattet:

Das Antiblockiersystem verhindert, durch die Regulierung des Bremsdruckes, das Blockieren der Räder bei harten Bremsmanövern. Somit wird die Fahrsicherheit wesentlich verbessert und auch die Abnutzung des Reifenprofils minimiert. Jedes der Fahrzeuge der befragten Fahrer besitzt ABS. Dies ist auf einen Gesetzesbeschluss zurück zu führen, der besagt, dass Lastkraftwagen seit 1991 nur noch mit ABS zugelassen werden dürfen.

Beim Elektronischen Stabilitäts-Programm, kurz ESP, wird sich diese Situation erst nach November 2014 einstellen. Ab diesem Tag wird ESP zur Pflichtausstattung in jedem neuen Lastkraftwagen, abgesehen von wenigen Ausnahmen, gehören. ESP verhindert das Ausbrechen des Fahrzeugs, sollte das Fahrzeug beispielsweise zu schnell in eine Kurve fahren. Von den befragten LKW-Fahrern haben über 58% bereits ein integriertes ESP in ihren Fahrzeugen. In gut 31% der Fahrzeuge ist kein ESP eingebaut und ca. 10% konnten diese Frage nicht beantworten.

Der Abstandsregeltempomat reguliert die Geschwindigkeit von Fahrzeugen in Bezug auf vorausfahrende Verkehrsmittel. Mit Hilfe von Sensoren wird der Abstand zum Vorausfahrenden ermittelt und durch automatisches Bremsen oder Beschleunigen reguliert. Nur gut ein Drittel der Befragten konnten die Frage ob Sie einen Abstandsregeltempomat verbaut haben positiv beantwortet, dagegen hat fast die Hälfte die Frage mit „Nein“ beantwortet. Bei der Frage nach einem automatischen Bremsassistenten wurde diese mit ungefähr je einem Drittel mit ja, nein, oder keine Kenntnis darüber beantwortet. Auch hier wurde der europäische Gesetzgeber bereits aktiv und erklärte entsprechende Systeme (AEBS = Active Emergency Braking System & LDWS = Lane Departure Warning System) bis spätestens zum 01. November 2015 zur notwendigen Serienausstattung.

Unsere Trucker auf den Straßen sind diesen Sicherheits- und Assistenzsystemen gegenüber sehr aufgeschlossen, oftmals sogar sehr dankbar: Im Gegensatz zum Unternehmer, der evtl. nur die erhöhten Ausgaben sieht, wurden hiermit schon zahlreiche Unfälle vermieden. Immerhin wollen weit über 80% der befragten Lastkraftwagenfahrer, dass Assistenzsysteme früh eingreifen und unterstützend für den Fahrer sind. Gerade in der letzten Stunde der gesetzlichen Lenkzeit kann die Konzentration nachlassen und die Fahrer sind in entsprechenden Situationen dankbar für jede Unterstützung seitens eines „hoch intelligenten 40 Tonners“.

Bei der Internationalen Automobilausstellung (IAA) für Nutzfahrzeuge im Jahr 2010 war ein erkennbarer Schwerpunkt die Anwendung der Telematik in LKWs. Unter Telematik ist die begriffliche Zusammenführung von Telekommunikation und Informatik zu verstehen und somit die Verbesserung verschiedener Prozesse. In Zukunft werden Telematiksysteme immer öfters in Nutzfahrzeugen vorhanden sein, und dies nicht nur wegen der dadurch möglichen Einsparungspotentiale beim Kraftstoffverbrauch, sondern mit ihnen lassen sich verschiedenste Daten abrufen und übermitteln: Angefangen bei der Ortung des Lastkraftwagens über Nachrichtenaustausch und die Übermittlung von Lenk- und Ruhezeiten oder der Entlastung der Disposition sind noch viele andere Optimierungen mit einem Telematiksystem vorhanden. Laut dieser Studie sind momentan jedoch nur knapp 23 Prozent der Lastkraftwagen mit Telematiksystemen ausgestattet. Ganz

anders sieht es bei den Navigationssystemen aus. Der mobile Routenplaner ist nach der Auswertung der Umfrage in gut 2/3 der Fahrzeuge vorhanden. Smartphones, der aktuelle Trend auf dem Mobiltelefonmarkt, ist für einige bereits ein praktischer Wegbegleiter und Computerersatz. Bei den Berufskraftfahrern besitzen knapp 30% der Befragten ein Smartphone. Klassische Medien sind natürlich auch noch in einem Fahrerhaus zu finden: Acht Prozent der Befragten gaben an, regelmäßig „LKW- Zeitschriften“ zu lesen. Fast 60% lesen gelegentlich mal eine „LKW-Zeitschrift“.

Die aus diesen technischen Fortschritten resultierenden Anforderungsprofile sind in den letzten Jahren stetig gewachsen. Besonders ältere Fahrer müssen ihr Verständnis und Know-how ständig erhöhen und alle aktuellen gesetzlichen Vorgaben genauestens kennen. Des Weiteren erfordert auch der Beruf des Kraftfahrers, wie in den meisten Berufsfeldern, immer häufiger sogenannte „Soft skills“ (siehe hierzu auch Modul 4 des Berufsfahrer-Qualifikationsgesetz, kurz BKrFQG). An dieser Stelle seien vorrangig Image, Zuverlässigkeit und Leistungsbereitschaft benannt. Die Fahrer stehen im unmittelbaren Kontakt zu den Kunden, dadurch haben die Arbeitgeber ein großes Interesse an Sozialkompetenzen und einem wirkungsvollen Auftreten. Insbesondere Fernfahrern wird eine überaus hohe Mobilität abverlangt. In den meisten Fällen müssen sie auswärts ihres Wohnorts übernachten. Da Lieferungen an feste Termine gebunden sind, bedarf es den Eigenschaften Pünktlichkeit und Planungsvermögen. Oft tragen Berufskraftfahrer Verantwortung für hohe Sachwerte und eine selbstständige Arbeitsweise wird vorausgesetzt.

## 6 Statistische Informationen über die befragten Personen

Viviane Reding, die Justizkommissarin der EU möchte bis zum Sommer 2012 einen Vorschlag für eine europaweite Frauenquote machen. Laut dem statistischen Landesamt Baden-Württemberg hat sich die Zahl der weiblichen Erwerbstätigen in den letzten Jahren zwar stark erhöht, jedoch zeigen sich beachtenswerte Differenzen. So sind Frauen wesentlich häufiger in Teilzeit beschäftigt. Es lassen sich in der Berufswahl der Frauen deutliche Tendenzen hinsichtlich der »typischen Frauen- bzw. Männerberufe« erkennen. Der Kraftfahrer war in der Vergangenheit eher ein Männerberuf, immerhin war das Führen des Fahrzeuges ohne Servo- Unterstützung im wahrsten Sinne des Wortes eine „Krafttätigkeit“. Die hier vorliegende Studie zeigt jedoch, dass sich dieses Bild nicht verändert hat. Nur knapp 5 Prozent der befragten Berufskraftfahrer sind weiblich. Um Familie und Beruf in Einklang zu bringen könnte zum Beispiel eine Halbtags­tätigkeit im Verteilerverkehr die Frauenquote im Transportgewerbe erhöhen und gleichzeitig den Fachkräftemangel etwas kompensieren.

Laut Erhebungen des Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. erzielte der Güterkraftverkehr im Jahr 2009 einen Umsatz von 28,3 Milliarden Euro. Das Bundesamt für Güterverkehr veröffentlichte am 06.10.2011, in deren Marktbeobachtung, dass im Jahr 2010 in Deutschland rund 785.800 Kraftfahrzeugführer sozialversicherungspflichtig beschäftigt waren. Aufgrund der weltweiten Wirtschaftskrise ist die Zahl der arbeitslos gemeldeten Kraftfahrzeugführer im Jahr 2009 auf rund 118.000 gestiegen. Ein noch höherer Anstieg der Arbeitslosigkeit im Güterkraftverkehr wurde, wie auch in anderen Branchen, durch das Instrumentarium der Kurzarbeit umgangen. Viele Spediteure und Logistikunternehmen können so eine konjunkturell bedingte Massenentlassung umgehen. Auf die Frage nach dem Beschäftigungsverhältnis antworteten knapp 18% der Befragten, dass sie selbstständig beschäftigt seien, Die deutliche Mehrheit der Fahrer gab an angestellt zu sein.

Im Transport- und Logistikgewerbe gibt es wie in anderen Bereichen auch, ein Wettbewerb der Unternehmer um die besten Arbeitskräfte. Wie attraktiv der jeweilige Arbeitsplatz bewertet wird, hängt von den Konditionen und Bedingungen ab, die der Arbeitgeber anbieten kann. Dieser Wettbewerb herrscht national sowie international, auch Branchenübergreifend. Wie in weiteren gesellschaftlichen Entwicklungen wahrzunehmen, wird der Bedarf an Berufskraftfahrern aufgrund der gegenwärtigen Altersstruktur zunehmen, der demografische Wandel wird spürbar. Größere Beachtung sollte damit der Nachwuchsförderung geschenkt werden. Um den Ausbildungsberuf des Kraftfahrers attraktiv für Einsteiger zu gestalten, sollten Unternehmen die Rahmenbedingungen verbessern und das Berufsbild in „ein besseres Licht“ rücken. Diese Studie zeigt anhand der Berufserfahrung der Kraftfahrer, dass die Altersstruktur in diesem Beruf zunimmt: Die Grafik zeigt einen Höhepunkt zwischen 20 und 25 Jahren Berufserfahrung, mit 26% mehr als  $\frac{1}{4}$  der Befragten. 17% der Befragten sind schon 25 oder mehr Jahre als Berufskraftfahrer tätig. Bis zu 5 Jahre in diesem Beruf sind hingegen gerade einmal 8%. Es zeichnet sich somit eine deutliche Tendenz in der Altersstruktur ab – viele ältere Fahrer, wenig Nachwuchs. Das Durchschnittsalter der befragten Fahrer liegt bei knapp über 44 Jahren.

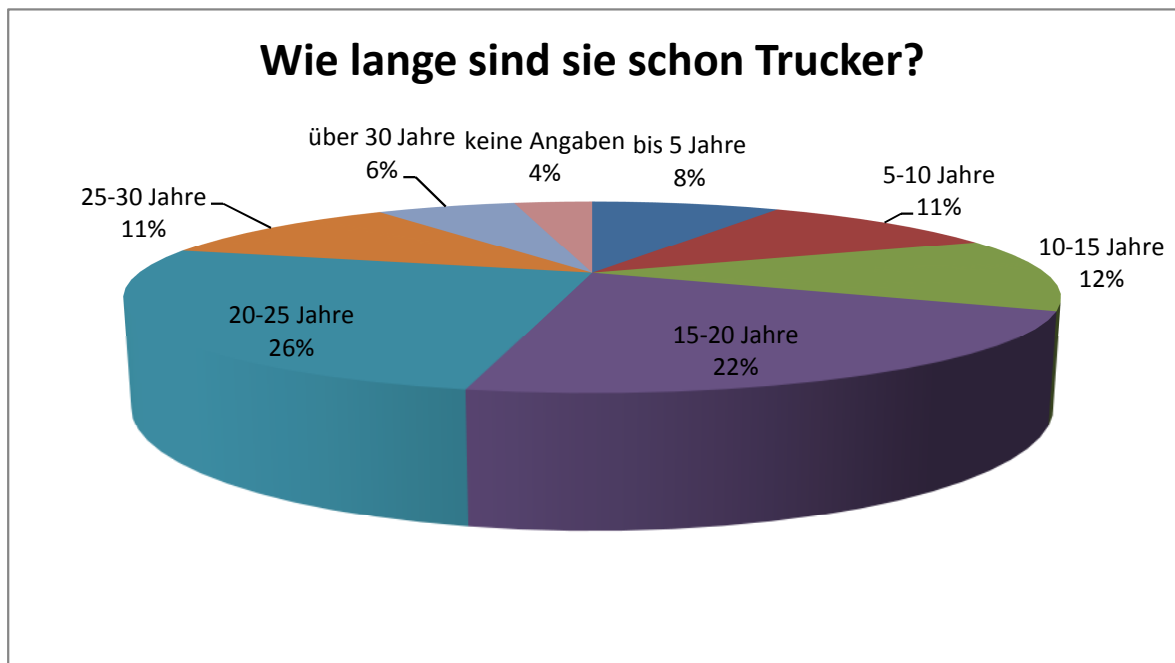


Abbildung 6 Berufserfahrung

Ein Berufskraftfahrer hat eine sehr verantwortungsvolle Tätigkeit mit einer hohen gesellschaftlichen Bedeutung. Leider schlägt sich dies nicht in der Entlohnung dieses Berufes nieder. Der Großteil der Befragten verdienen zwischen 1500€ und 2000€, mehr als ein Viertel hat ein Einkommen von weniger als 1500€ pro Monat. Legt man nun eine wöchentliche Arbeitszeit von 56 Stunde zu Grunde, so lässt sich ein durchschnittlicher Stundenlohn von 7,48€ berechnen.

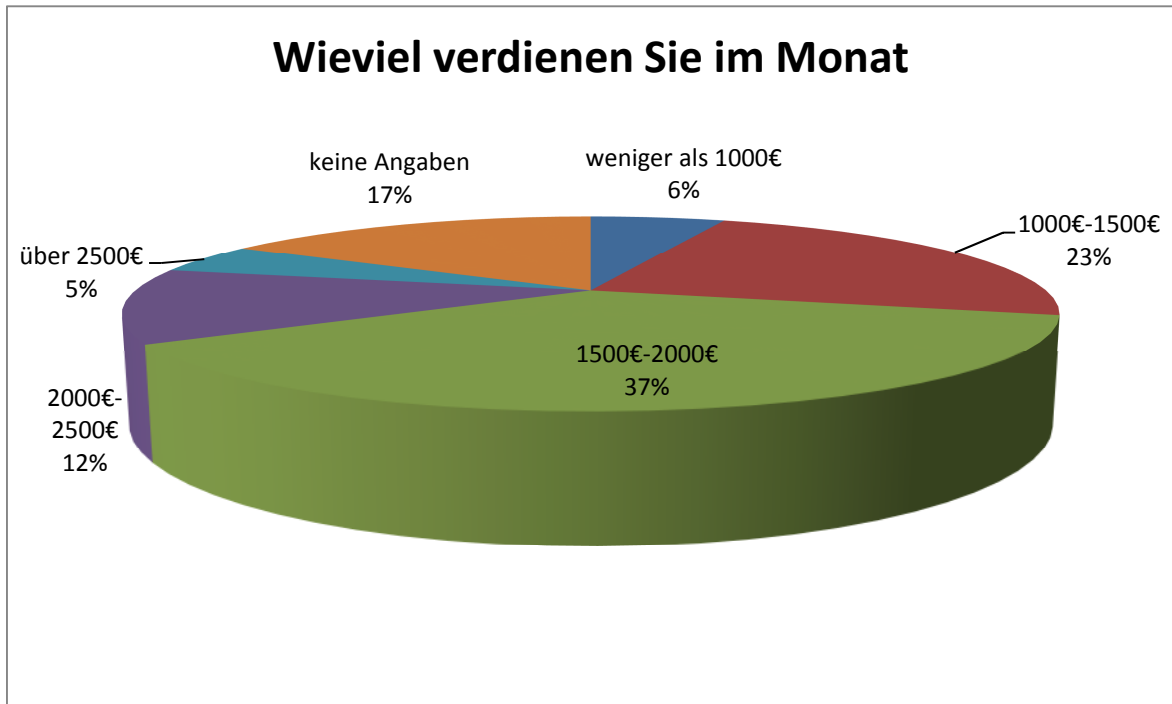


Abbildung 7 Monatliches Einkommen

Der Deutsche Gewerkschaftsbund (kurz DGB) fordert einen Mindestlohn von 8,50€ pro Stunde. Ein Trucker verdient nicht einmal diesen geforderten Mindestlohn, hat jedoch viel Verantwortung in seinem Job bzw. auf seiner Ladefläche und kümmert sich letztendlich um die Versorgung des öffentlichen Lebens.

Und wie steht es um den Spaßfaktor? Ein Beruf, der nur gering entlohnt wird, kann durch viel Freude an der Tätigkeit positiv erlebt werden: Trotz der hohen Arbeitsbelastung und den genannten Stressfaktoren, gaben bei der Frage nach der Zufriedenheit fast 40% an, „meistens“ Spaß bei der Arbeit zu haben. Knapp 35% hingegen haben nicht sehr viel Freude an ihrer Tätigkeit. Circa 11% der befragten LKW-Fahrer gab an, gar keinen Spaß an diesem Job zu haben.

Wie bereits erwähnt, werden sich die Situation Altersstruktur und der zunehmende Bedarf an Gütertransport verschärfen. Aus diesen Gründen ist es unabdingbar, weitere Fachkräfte auszubilden und den Ausbildungsberuf attraktiver zu gestalten. Ist dieser Beruf denn empfehlenswert? Auf die Frage „würden Sie jungen Menschen diesen Job empfehlen?“ antworteten weit über 80% der Fahrer mit „nur bedingt“ oder „nein“. Lediglich knapp 7% der Trucker würden ihren Job ohne Einschränkungen weiterempfehlen.

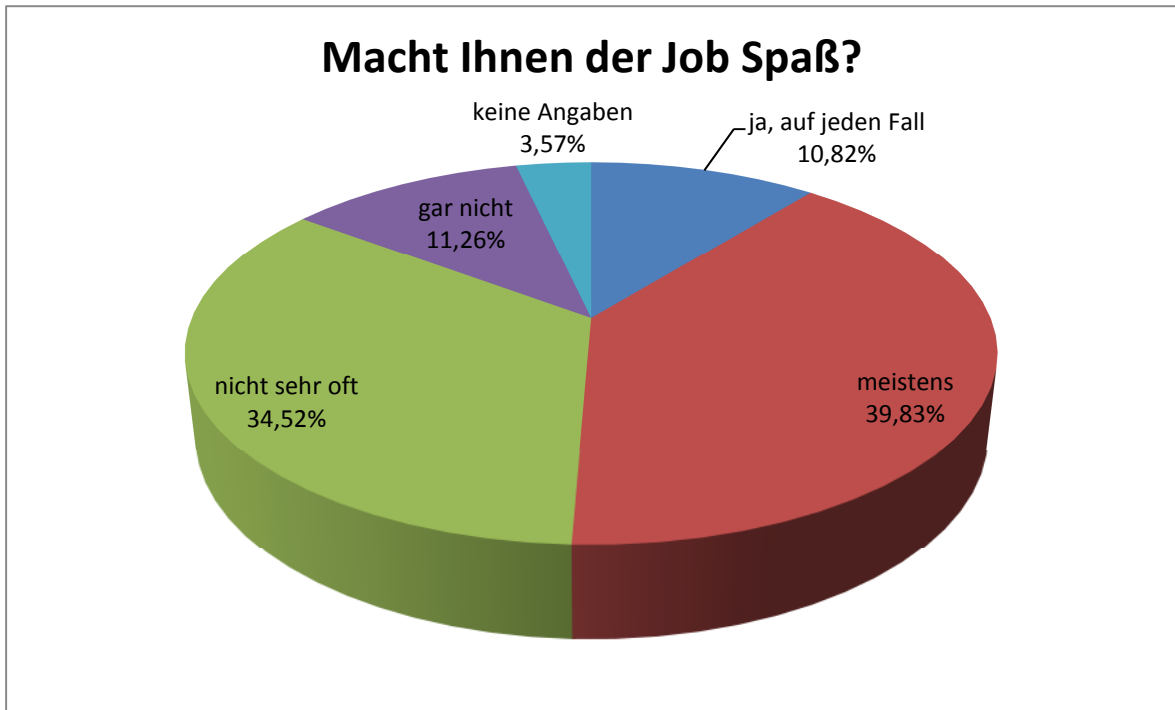


Abbildung 8 Freude am Beruf

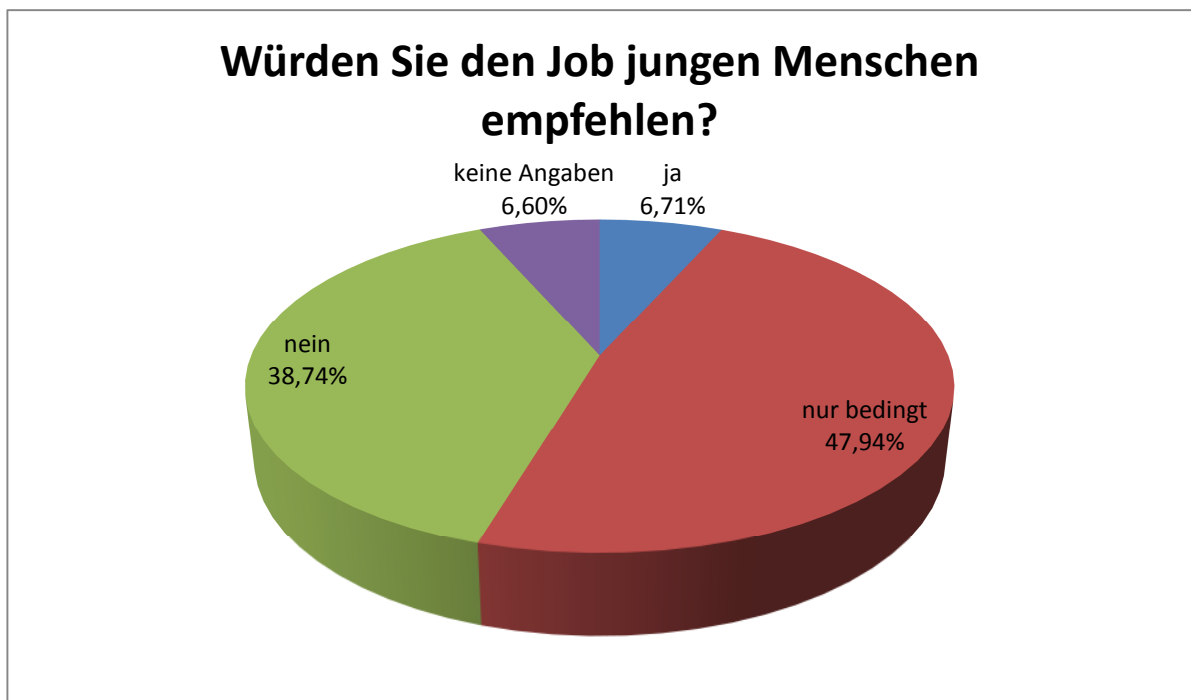


Abbildung 9 Weiterempfehlung



Damit scheint es offensichtlich, dass das Thema, wie auch der zunehmende Fachkräftemangel in anderen Branchen, auf die politische Agenda gesetzt werden sollte und Unternehmer weitere Anstrengungen unternehmen sollten, diesen Beruf für junge Menschen attraktiver zu gestalten. Ein Transport der Güter von A nach B wird ohne Fahrer nicht umsetzbar sein.

## 7 Fazit und Ausblick

In den letzten Jahrzehnten hat sich das Berufsbild des Berufskraftfahrers gewandelt: Der romantische Mythos vom Leben auf der Straße ist einem negativen öffentlichen Bild und einem harten Alltag gewichen. Herrscht im Güterkraftverkehr eine Unzufriedenheit, oder betrachten die Trucker ihre Arbeit als annehmlich? Diese Frage lässt sich kaum pauschal beantworten. Die Meinungen der im Rahmen dieser Studie befragten Kraftfahrer zeigt jedoch, dass der Großteil mit zahlreichen Rahmenbedingungen nicht zufrieden ist: Parksituationen, die Reputation innerhalb der Gesellschaft und die gesundheitlichen Risiken sind nur einige von vielen Bereichen, bei denen es großen Nachholbedarf gibt. Die teilweise deutliche Ablehnung von politischen Entscheidungen innerhalb des Güterkraftverkehrssektors lässt außerdem darauf schließen, dass den Fahrern oftmals keine ausreichend große Rolle bei der Entscheidungsfindung zukommt, sondern oft nur als ausführendes Medium angesehen werden.

Durch den Masterplan „Güterverkehr und Logistik“ soll sich der Kraftverkehr in eine neue, zukunftsweisende Richtung entwickeln, die für das 21. Jahrhundert unbedingt notwendig ist. Doch die Zusammenarbeit mit den betroffenen Arbeitnehmern dieser Umstrukturierung darf hierbei nicht vergessen werden. Unternehmen sind auf die Zufriedenheit ihrer Mitarbeiter angewiesen um produktiv zu arbeiten, deshalb sollten nicht nur wirtschaftliche Fragen geklärt werden, sondern auch soziale Kriterien ihren Platz finden.

## Quellenverzeichnis

Aktionsplan Güterverkehr und Logistik – Logistikinitiative für Deutschland. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: <http://www.bmvbs.de/cae/servlet/contentblob/59840/publicationFile/30850/aktionsplan-22-11-2010.pdf>

Masterplan Güterverkehr und Logistik. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: <http://www.bmvbs.de/cae/servlet/contentblob/23142/publicationFile/46190/masterplan-gueterverkehr-und-logistik.pdf>

Marktbeobachtung Güterverkehr – Monitoring der Arbeitsbedingungen in Güterverkehr und Logistik, BAG: [http://www.bag.bund.de/cae/servlet/contentblob/10130/publicationFile/2839/Turnus\\_Arbeitsbedingungen.pdf](http://www.bag.bund.de/cae/servlet/contentblob/10130/publicationFile/2839/Turnus_Arbeitsbedingungen.pdf)

<http://www.statistik-bw.de/Veroeffentl/Monatshefte/essay.asp?xYear=2011&xMonth=09&eNr=05>

<http://www.bgl-ev.de/web/daten/index.htm>

[http://www.bag.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Marktbeobachtung/Turnusberichte\\_Arbeitsbedingungen/Sonderber\\_Arbeitsbed\\_Logistik\\_2.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](http://www.bag.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Marktbeobachtung/Turnusberichte_Arbeitsbedingungen/Sonderber_Arbeitsbed_Logistik_2.pdf?__blob=publicationFile)

[http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Presse/pm/2011/01/PD11\\_\\_034\\_\\_46,templateId=renderPrint.psml](http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Presse/pm/2011/01/PD11__034__46,templateId=renderPrint.psml)