



Die in der ersten ZF-Zukunftsstudie FERNFAHRER identifizierten grundsätzlichen Trends und Rahmenbedingungen für die Entwicklung des Transport- und Logistikmarktes sind unverändert prägend für den Straßengüterverkehr. Sie bestimmen die Herausforderungen für die weitere Branchenentwicklung und damit das zukünftige Arbeitsumfeld der Berufskraftfahrer.

Trends und Perspektiven

Verkehrsentwicklung
Rahmenbedingungen

Verkehrsentwicklung im Güterverkehr

Bei allen Verkehrsträgern wird die Transportleistung im Güterverkehr nach den zwischenzeitlichen krisenbedingten Einbrüchen bis 2030 weiter zunehmen. Speziell der Straßengüterverkehr wird sehr zeitnah auf den Wachstumspfad zurückkehren. Die Dynamik des Verkehrswachstums wird sich aber bei allen Verkehrsträgern gegenüber der Vergangenheit abschwächen.

Effizienzsteigerung im Straßengüterverkehr

Der Lkw ist im vergangenen Jahrzehnt bereits deutlich effizienter geworden. Dennoch gibt es weiteres technisches und organisatorisches Innovationspotenzial. Hierzu zählt unter anderem die dauerhafte Nutzung längerer Fahrzeuge im Straßengüterverkehr unter Einbeziehung der Ergebnisse aus dem Feldversuch Lang-Lkw.

Ausländische Nutzfahrzeuge

Bei den Verkehrsanteilen im Güterfernverkehr auf den deutschen Autobahnen haben osteuropäische Frachtführer sehr stark zugelegt. Insbesondere das deutsche Güterkraftverkehrsgewerbe, aber auch die Frachtführer aus Westeuropa haben mit sinkenden Marktanteilen zu kämpfen.

Straßenzustand und Unterfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur:

Die Unterfinanzierung der Straßeninfrastruktur macht sich zunehmend in schlechteren Straßen bemerkbar. Einzelne Abschnitte und Brücken des Fernstraßennetzes mussten bereits gesperrt werden oder sind nur noch eingeschränkt befahrbar. Um zusätzliche Finanzmittel für die erforderliche Sanierung zu generieren, plant die Politik unter anderem, die Lkw-Maut auszuweiten.

Fahrzeugsicherheit, Arbeits- und Sozialbedingungen

Bei jeder fünften Fahrzeugkontrolle wird derzeit bei inländischen Lkw ein Verstoß gegen das Fahrpersonalrecht beanstandet. Überwiegend handelt es sich dabei um Verstöße gegen die Lenk- und Ruhezeiten. Bei Fahrzeugen aus Osteuropa wird bei mehr als jedem fünften kontrollierten Fahrzeug ein technischer Mangel gefunden und bei jedem zehnten Fahrzeug die Ladungssicherung bemängelt.

Fahrerlaubnis und Berufskraftfahrer-Qualifikation

In jüngerer Vergangenheit ist in Deutschland die Zahl der Lkw-Fahrerlaubniserteilungen deutlich zurückgegangen. Die Zahl der erworbenen Grundqualifikationsnachweise nach der Richtlinie 2003/59/EG bzw. nach dem Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz hat hingegen stark zugenommen. Dabei entscheiden sich derzeit nahezu alle Fahrer für die beschleunigte Grundqualifikation.

Verkehrsentwicklung im Güterverkehr

Verkehrsraum und Lebensraum der Menschen stehen seit jeher in Konkurrenz zueinander. Das wird sich auch in den nächsten Jahrzehnten nicht ändern. Daher lässt sich weder auf Straße, Schiene oder Wasserwegen beliebig Transportkapazität aufbauen. Um das Transportvolumen zu bewältigen, sind deshalb auch in Zukunft alle drei Verkehrsträger für den Güterverkehr unverzichtbar.



Erholung der Märkte nach der Finanz- und Wirtschaftskrise

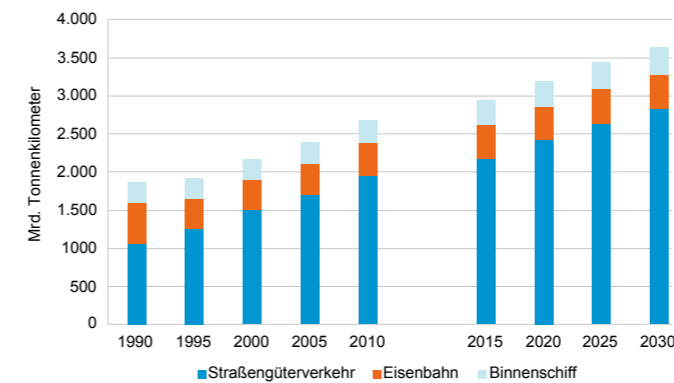
Die in der ersten ZF-Zukunftsstudie FERNFAHRER prognostizierten Entwicklungstrends für den Transport- und Logistikmarkt haben sich weiter verfestigt. Neben der wirtschaftlichen Entwicklung zeichnen hierfür insbesondere der weiter steigende Wettbewerbsdruck in der Logistik und das Fortschreiten der europaweiten Dere-

gulierung und Harmonisierung des Verkehrssektors verantwortlich.¹ Hinzu kommt die immer noch nicht vollständig abgeschlossene Erholung der Märkte von der Finanz- und Wirtschaftskrise 2008/2009: wichtige wirtschaftliche Leitgrößen, v. a. die Bruttowertschöpfung, werden sich zukünftig weniger dynamisch entwickeln, als dies vor der Krise angenommen wurde.² Diese hat auch Auswirkungen auf den Güterverkehr, der langsamer wachsen wird, als dies vor der Krise prognostiziert wurde. Gleichzeitig hat sich, dem geläufigen 15-Jahres-Horizont für Verkehrsprognosen folgend, inzwischen das Jahr 2030 als neues Prognosejahr auf nationaler und europäischer Ebene etabliert.

Die Transportleistung wird langfristig weiter zunehmen

Für das Gebiet der EU rechnet die Europäische Kommission bis 2030 mit einem weiteren deutlichen Ansteigen des Güterverkehrs. Gegenüber dem Jahr 2010 soll die Transportleistung um rund 35 % zunehmen, wobei das stärkste sektorale Wachstum im Straßengüterverkehr mit 44 % erwartet wird. Die Wachstumsdynamik liegt aber auch auf europäischer Ebene unter den Erwartungen der Vergangenheit: 1990 bis 2010 betrug das tatsächliche Gesamtwachstum des Güterverkehrs in der EU mit 27 Mitgliedsstaaten noch 44 %. Der Straßengüterverkehr – v. a. bedingt durch die EU-Osterweiterung – wuchs zwischen 1990 und 2010 sogar um mehr als 80 % (siehe Abbildung 1).

Abbildung 1:
Prognose der Transportleistung
in der EU27 bis 2030³



Mittelfristige Rückkehr auf den Wachstumspfad im deutschen Straßengüterverkehr

Der schrumpfende Straßengüterverkehrsmarkt der vergangenen Jahre ist überwiegend als Reaktion auf kurzfristige, krisenbedingte Effekte zu sehen. Die Auswirkungen der Krise sind immer noch zu spüren. Dennoch rechnen für Deutschland sowohl die aktuelle Mittelfristprognose des Bundesamts für Güterverkehr (BAG) als auch die Fahrleistungsschätzungen aus der aktuellen Wegekostenrechnung des Bundesverkehrsministeriums (BMVI) ab 2014 wieder mit einem Wachstum im Straßengüterverkehr (siehe Abbildung 2). Die Fahrleistung der (derzeit) mautpflichtigen Lkw (+ 13,5 %) soll dabei, bezogen auf den Zeitraum von 2013 bis 2017, in etwa gleich stark wie die Transportleistung im gesamten Straßengüterverkehr (+ 11,8 %) ansteigen, d. h. strukturelle Veränderungen der Produktivität im Straßengüterverkehr werden in dieser Zeit nicht erwartet.

¹ Vgl. ZF-Zukunftsstudie FERNFAHRER (2012), S. 10 ff. sowie Europäische Kommission (2014), Abschnitt 7.

² Vgl. MWP/IHS/Uniconsult/CML (2013), Juli 2013, S. 14.

³ Vgl. Grandjot/Bernecker (2014), S. 97.

⁴ Vgl. BMVBS (2013a).

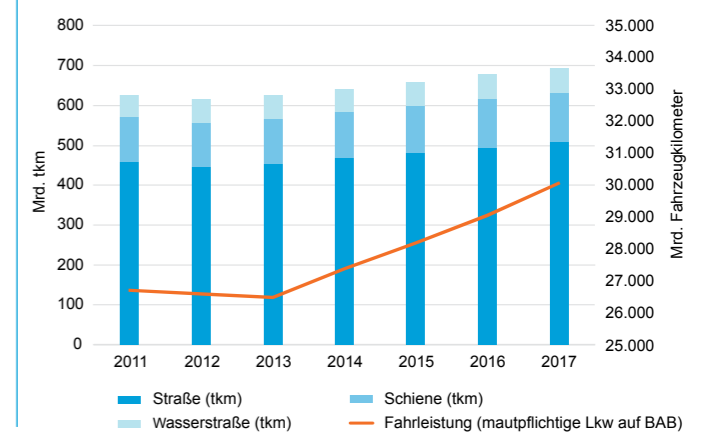
⁵ Eigene Darstellung nach BMVBS (2013b), S. 24 (eigene Interpolation für die Jahre 2014 bis 2016) sowie BMVI (2014), S. 117.

Eisenbahn und Binnenschiff werden den Lkw auch zukünftig ergänzen

Im Trend wird auch die Transportleistung der Eisenbahn und der Binnenschifffahrt bis 2030 zunehmen, ohne dass es hierdurch aber zu spürbaren Verschiebungen im Modal Split kommen wird. Unverändert wickeln beide Verkehrsträger in bestimmten Transportsegmenten (z. B. im langlaufenden Massengüterverkehr) wesentliche Transportmengen ab und haben damit eine wichtige Entlastungsfunktion für die Straße. Auf diese Effekte kann in einem nachhaltigen Güterverkehrsgesamtsystem nicht verzichtet werden. Für andere Transportaufgaben, wie etwa die Zustellung in der Fläche oder extrem zeitkritische Transporte, sind Schiene und Binnenschiff hingegen weniger geeignet.

Weiter wachsen wird der Kombinierte Verkehr, d. h. der Transport von standardisierten Ladeeinheiten, insbesondere Containern, im Hauptlauf auf Schiene und Wasserstraße. Da die beförderten Mengen im Kombinierten Verkehr insbesondere von der Entwicklung des Seecontainerverkehrs abhängig sind, lassen die prognostizierten Entwicklungen in der Seeschifffahrt bis 2030 eine Verdoppelung des Kombinierten Verkehrs im selben Zeitraum erwarten.⁴ Weil parallel hierzu aber auch der Straßengüterverkehr weiter wachsen wird, wird sich der Modal Split im Landverkehr auch durch die Zunahme des Kombinierten Verkehrs kaum ändern.

Abbildung 2:
Mittelfristprognose des Straßengüterverkehrs
in Deutschland⁵



Effizienzsteigerung im Straßengüterverkehr

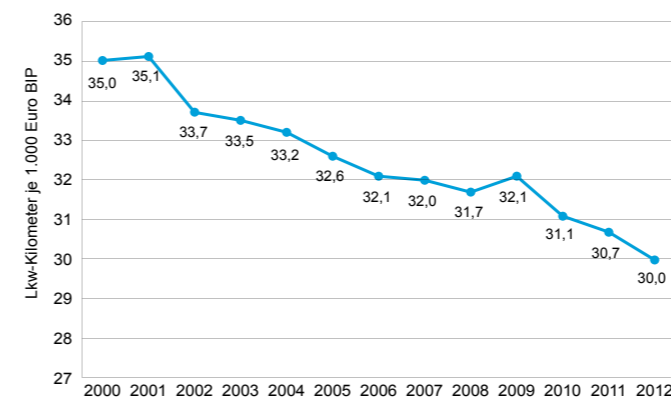
Die Unternehmen des Straßentransportgewerbes waren in den vergangenen Jahren einem weiter steigenden Preisdruck ausgesetzt. Insbesondere der Güterfernverkehr, der durch einen besonders harten internationalen Wettbewerb geprägt ist, ist daher darauf angewiesen, die Effizienzgewinne, die seit der Freigabe der Märkte und Preise erzielt werden konnten, weiter zu verstetigen und auszubauen.



Deutliche Effizienzsteigerung im Straßengüterverkehr

Als Maßgröße für die Effizienz des (Straßen-)Güterverkehrs wird zumeist die Transportintensität herangezogen, d. h. die Entwicklung des Verhältnisses zwischen der Transportleistung im Güterverkehr und dem Bruttoinlandsprodukt oder der Bruttowertschöpfung. Während die Anforderungen der modernen industriellen Produktion einerseits dafür sorgen, dass die güterbezogene Transportleistung (Tonnenkilometer) schneller wächst als die Wirtschaft, ist es dem Straßengüterverkehr in den vergangenen Jahren andererseits gelungen, die fahrzeugeinsatzseitige Effizienz deutlich zu steigern. Im Jahr 2000 wurden pro 1.000 Euro erwirtschaftetem Bruttoinlandsprodukt in Deutschland noch 35 km mit dem Lkw zurückgelegt. Bis 2012 ist dieser Wert auf 30 km gesunken: Es ist also zu einer Effizienzsteigerung um rund 14 % gekommen, obwohl die auf der Straße transportierte Menge in Deutschland im selben Zeitraum von 3.244 Mio. Tonnen auf 3.307 Mio. Tonnen gestiegen ist (siehe Abbildung 3).

Abbildung 3:
Entwicklung der fahrzeugeitigen Transportintensität⁶



In dieser Effizienzsteigerung zeigen sich die positiven Effekte der Bemühungen um eine bessere Auslastung der Fahrzeuge im (Teil-)Ladungsverkehr, die Reduzierung des Leerkilometer-Anteils im Straßengüterfernverkehr von 15,3 % (2000) auf 10,4 % (2012)⁷ sowie die effizienzsteigernde Wirkung von Systemverkehren und Stückgutnetzwerken. Speziell die optimal aufeinander abgestimmten Systemverkehre und eine zunehmende „Industrialisierung“ des Straßengüterverkehrs

ermöglichen es dem Fahrer, einen größeren Teil seiner Arbeitszeit tatsächlich mit Fahren zu verbringen. Damit steigt sowohl die persönliche Arbeitsproduktivität als auch diejenige des Fahrzeugs.

Erste Ergebnisse des Feldversuchs Lang-Lkw

Eine Änderung der zulässigen Fahrzeugmaße könnte maßgeblich dazu beitragen, die Qualität und die Leistung des Straßengüterverkehrs weiter zu steigern. Dies zeigen die ersten Zwischenergebnisse des Feldversuchs Lang-Lkw in Deutschland, die auf den ausgewerteten Relationen Effizienzgewinne in Höhe von 25 % bis 30 % aufweisen, und damit die Erwartungen zu bestätigen scheinen.⁸ Mitte 2014 nehmen 38 Unternehmen mit 72 Fahrzeugen am Feldversuch teil. Die Repräsentativität des Feldversuchs wird aber unverändert durch das eingeschränkte Positivnetz begrenzt: Nur rund 6.800 km des insgesamt 12.800 km umfassenden Autobahnnetzes dürfen derzeit mit Lang-Lkw genutzt werden. Inklusive der freigegebenen Strecken des nachgeordneten Netzes ergibt sich eine Gesamt-Netzlänge von etwa 9.300 km, auf denen der Lang-Lkw bis 2017 getestet werden darf. Die Zulässigkeit des Feldversuchs Lang-Lkw, der damit wie geplant bis 2017 fortgeführt werden darf, wurde im Mai 2014 durch das Bundesverfassungsgericht bestätigt.

Fahrzeugmaße im europäischen Kontext

Trotz der positiven Zwischenergebnisse des Feldversuchs in Deutschland und vergleichbarer Erkenntnisse in anderen europäischen Staaten wird es aller Voraussicht nach im Zuge der anstehenden Änderung der Richtlinie 96/53/EG zu den Fahrzeugmaßen und -gewichten nicht zu einer europarechtlichen Zulassung des Lang-Lkw im grenzüberschreitenden Verkehr kommen. Das Europäische Parlament hat im Jahr 2014 gegen einen entsprechenden Vorschlag der Europäischen Kommission votiert. Zugestimmt wurde hingegen einer moderaten Verlängerung der Fahrzeuge, um die Aerodynamik und die Sicherheit zu verbessern und um 45“-Container im Kombinierten Verkehr befördern zu können.

⁶ Eigene Berechnung und Darstellung nach Daten des Statistischen Bundesamts (Bruttoinlandsprodukt) und des BGL e.V. (Fahrleistungen).
⁷ Vgl. BGL (2013).
⁸ Vgl. Initiative für Innovative Nutzfahrzeuge (2013), S. 12ff.

Ausländische Nutzfahrzeuge in Deutschland

Der Trend hin zu einer Verlagerung von Verkehrsanteilen von den deutschen und westeuropäischen Frachtführern auf Unternehmen mit Sitz in Osteuropa, der seit der Öffnung der Transportmärkte und speziell seit Beginn der EU-Osterweiterung im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr zu beobachten ist, hat sich weiter fortgesetzt. Dies ergibt sich aus der Mautstatistik für die deutschen Autobahnen im Fünfjahreszeitraum von 2007 bis 2012 (siehe Abbildung 4).

Starke Marktanteilsverluste deutscher und westeuropäischer Frachtführer

Seit der Vollendung der EU-Osterweiterung ist es den deutschen Frachtführern weder gelungen, den fortlaufenden Verlust von Marktanteilen zu stoppen, noch einen absoluten Rückgang der Fahrleistung im Straßengüterfernverkehr zu verhindern. Die Fahrleistung der deutschen Lkw ist zwischen 2007 und 2012 insgesamt um mehr als 1,3 Mrd. km (7,3 %) gesunken.

Hingegen konnten – trotz der europarechtlichen Neufassung der Regelungen zur Kabotage 2009 – die osteuropäischen Frachtführer, insbesondere aus Polen, Rumänien, Ungarn, Bulgarien und der Slowakei, in Deutschland im selben Zeitraum spürbar Marktanteile hinzugewinnen. Der Marktanteil der Frachtführer aus diesen Staaten am mautpflichtigen Güterkraftverkehr auf den deutschen Autobahnen liegt inzwischen bei mehr als 15,4 %, und damit mehr als doppelt so hoch wie der Marktanteil österreichischer, niederländischer und italienischer Frachtführer, die gemeinsam in Deutschland mittlerweile auf einen Marktanteil von nur noch 6,4 % kommen. Sie zählen damit ebenso wie die deutschen Frachtführer zu den Verlierern der derzeitigen Marktdynamik.⁹

Abbildung 4:
Entwicklung der Fahrleistung schwerer Lkw auf Autobahnen nach Nationalitäten¹⁰

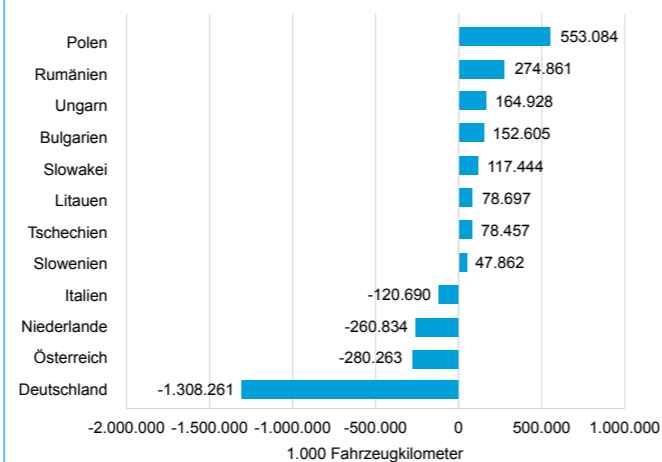


Foto: Norbert Böwing

Straßenzustand und Unterfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur

Dramatische Zustandsverschlechterung bei der Straßeninfrastruktur

Seit den 1970er-Jahren steigt die Zahl sanierungsbedürftiger Straßen in Deutschland. Insbesondere in den vergangenen Jahren hat sich der Zustand der Verkehrsinfrastruktur nochmals drastisch verschlechtert. Der immer größer werdende Sanierungsstau hat dazu geführt, dass Infrastrukturmängel für den Straßenverkehr längst zu einer kritischen Herausforderung geworden sind. Sie haben Unfallschwerpunkte, Staus, Geschwindigkeitsbeschränkungen sowie Teil- und Vollsperrungen von Straßen und Brücken zur Folge. Nach dem jüngsten Verkehrsinvestitionsbericht der Bundesregierung sind mehr als 15 % der Autobahnen, mehr als 30 % der Bundesstraßen und mehr als 10 % der Brücken in einem Zustand, der kurz- oder mittelfristige Erhaltungsmaßnahmen erforderlich macht, d. h. bei denen der sogenannte Warnwert erreicht ist. Bei 8 % der Autobahnen bzw. 20 % der Bundesstraßen ist sogar der sogenannte Schwellenwert überschritten, d. h. es sind Sofortmaßnahmen erforderlich, um die Benutzbarkeit der Infrastruktur aufrechtzuerhalten (siehe Abbildung 5).

Abbildung 5:
Zustandserfassung für die Bundesverkehrswege im Jahr 2012¹¹

Note	Bewertung	Autobahnen	Bundesstraßen
1,00–1,49	sehr gut	70,5 %	51,5 %
1,50–3,49	gut bis ausreichend	13,0 %	13,7 %
3,50–4,49	schlecht (Warnwert erreicht)	8,5 %	15,1 %
4,50–5,00	sehr schlecht (Schwellenwert überschritten)	8,0 %	19,5 %

Note	Bewertung	Brücken
1,0–1,4	sehr guter Bauwerkszustand	4,0 %
1,5–1,9	guter Bauwerkszustand	9,8 %
2,0–2,4	befriedigender Bauwerkszustand	39,4 %
2,5–2,9	ausreichender Bauwerkszustand	33,3 %
3,0–3,4	nicht ausreichender Bauwerkszustand	11,8 %
3,5–4,0	ungenügender Bauwerkszustand	1,7 %

⁹ Die Mautstatistik erfasst das Zulassungsland des jeweiligen Fahrzeugs. Sie berücksichtigt nicht, ob das Fahrzeug im Auftrag eines deutschen oder eines ausländischen Spediteurs unterwegs ist, ob es sich um Quelle-Ziel-Verkehr oder um Transitverkehr handelt, und ob der Frachtführer Teil eines Unternehmensverbands mit Stammsitz in einem anderen Land (auch in Deutschland) ist.

¹⁰ Eigene Berechnungen und Auswertungen auf der Basis von BAG (2007a) und BAG (2012a).

¹¹ Eigene Darstellung nach: Bundesregierung (2014), S. 197 ff.

Jährlich fehlen mehr als 3 Mrd. Euro allein für die klassifizierten Straßen

Die Unterfinanzierung der Verkehrswege betrifft nicht nur die nachholende Sanierung bzw. das Erhaltungsmanagement. Vielmehr bestehen nach den Berechnungen der sogenannten Daehre-Kommission aus dem Jahr 2012 auch bei der Realisierung von weiteren Neu- und Ausbaumaßnahmen auf Bundesfernstraßen, Landes- und Kreisstraßen sowie beim Betrieb der Bundesfernstraßen erhebliche Finanzierungsdefizite. Sie kumulieren sich allein für diese drei Straßenkategorien – d. h. ohne die Gemeindestraßen – auf 3,35 Mrd. Euro im Jahr (siehe Abbildung 6).

Die Politik plant, zur Schließung der Finanzierungslücken auch die Lkw-Maut auszudehnen

Wenn es nicht rasch gelingt, die bestehenden Finanzierungslücken zu schließen, ist bereits kurzfristig mit einer weiteren Verschlechterung des Infrastrukturzustands zu rechnen. Daher sind für die laufende Legislaturperiode verschiedene Maßnahmen zur Generierung zusätzlicher Mittel für die Straßeninfrastruktur vorgesehen. Hierzu zählt auch eine Ausweitung der Lkw-Maut auf Fahrzeuge ab 7,5 t zulässigem Gesamtgewicht sowie eine stufenweise Einbeziehung aller Bundesstraßen in das für Lkw mautpflichtige Straßennetz. Die Mautpflicht auf allen Bundesstraßen wird vor allem diejenigen Frachtführer treffen, deren Geschäftsschwerpunkt überwiegend im Regional- und Nahverkehr liegt, da sie einen geringeren Kilometeranteil auf Autobahnen zurücklegen als die Frachtführer im internationalen Fernverkehr. Gleichzeitig müssen nach der neuesten Wegekostenrechnung des BMVI die Mautsätze für schwere Lkw auf Autobahnen deutlich sinken, sodass es für Frachtführer, die überwiegend dort unterwegs sind, zu spürbaren Entlastungen kommen wird.¹³

Abbildung 6:
Unterfinanzierung der Straßen des Bundes, der Länder und der Kreise¹²

(in Mrd. €)		Bundesfernstraßen		Landesstraßen	Kreisstraßen	Summe
		Bundesautobahnen	Bundesstraßen			
Bedarfsplanmaßnahmen	Bedarf p.a.	1,65	0,7	-	-	2,35
	Unterfinanzierung p.a.	0,8		-	-	0,8
Nachholbedarf	Bedarf p.a.	0,4	0,3	0,3	0,2	1,0
	Unterfinanzierung p.a.	0,5		0,3	0,2	1,0
Erhaltung und Betrieb	Bedarf p.a.	2,45	1,9	1,65	1,3	7,3
	Unterfinanzierung p.a.	0,8		0,45	0,3	1,55
Summe	Bedarf p.a.	4,5	2,9	1,95	1,5	10,65
	Unterfinanzierung p.a.	2,1		0,75	0,5	3,35

Fahrzeugsicherheit, Arbeits- und Sozialbedingungen



Umsetzung der Lenk- und Ruhezeitenverordnung

Seit dem 11. April 2007 sind in der Europäischen Union die Bestimmungen der Lenk- und Ruhezeitenverordnung (EG) Nr. 561/2006 einzuhalten. Sie regelt die zulässigen Lenkzeiten sowie Länge und Abfolgen der vorgeschriebenen Pausen und Ruhezeiten. Die Regelungen der Lenk- und Ruhezeitenverordnung, deren Einhaltung über das digitale EU-Kontrollgerät (Tachograf) protokolliert und überwacht wird, haben den unternehmerischen Planungsbedarf im gewerblichen Straßengüterverkehr erheblich erhöht. Ein Grund hierfür ist, dass derzeit vor allem entlang der Autobahnen nicht ausreichend Lkw-Parkplätze zur Verfügung stehen, um Pausen und Ruhezeiten verbringen zu können. Auch der häufige Einsatz des Fahrpersonals in anderen Tätigkeiten (z. B. Be- und Entladen) erschwert die Einhaltung der Sozialbestimmungen, da diese Zeiten nicht als Ruhepausen oder -zeiten im Sinne der VO (EG) Nr. 561/2006 gelten und damit weniger Zeit für das eigentliche Fahren zur Verfügung steht.

Bei deutschen Lkw werden überwiegend Verstöße gegen das Fahrpersonalrecht festgestellt

Bei deutschen Lkw geht ein Großteil der bei Kontrollen durch das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) festgestellten Verstöße auf die Nichteinhaltung von Regeln zum Fahrpersonalrecht (v. a. der Lenk- und Ruhezeiten) zurück. Nahezu 80 % der Beanstandungen entfallen auf das Fahrpersonalrecht (siehe Abbildung 7). Dies ist letztlich auch Ausdruck des großen Erfolgs- und Effizienzdrucks, unter dem das deutsche Güterkraftverkehrsgewerbe und damit auch die Berufskraftfahrer stehen. Die im Einzelnen festgestellten Verstöße gegen das Fahrpersonalrecht betreffen mehrheitlich die Nichteinhaltung von Lenkzeiten, Pausen und Ruhezeiten nach den Verordnungen (EG) Nr. 561/2006, (EWG) Nr. 3820/85 oder die jeweiligen Regelungen des AETR. Ungefähr 40 % der Verstöße von Fahrern deutscher Lkw gegen das Fahrpersonalrecht betreffen hingegen den Regelungsbereich der Verordnung (EWG) 3821/85 respektive die entsprechenden Regelungen des AETR zum Tachografen, und dort insbesondere das Fehlen oder die nicht ordnungsgemäße Verwendung von Schaublättern bzw. der Fahrerkarte sowie das Fehlen der Bescheinigung über berücksichtigungsfreie Tage.¹⁴

¹² Eigene Darstellung nach: Kommission „Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ (2012), S. 19.
¹³ Vgl. BMVI (2014), S. 136 ff.
¹⁴ Vgl. BAG (2012).

Bei osteuropäischen Fahrzeugen überwiegen sicherheitsrelevante Verstöße

Beim Fahrpersonalrecht sind die Beanstandungsquoten bei den Fahrzeugen aus den mittel- und osteuropäischen Staaten (MOE)¹⁵ deutlich geringer als bei westeuropäischen Lkw (siehe Abbildung 7). Auffällig ist hingegen bei den Fahrzeugen aus den MOE-Ländern die hohe Zahl an Verstößen in Bezug auf die technische Fahrzeugsicherheit und die Ladungssicherung: Mehr als 30 % der Verstöße betreffen bei Fahrzeugen aus MOE-Staaten technische Mängel am Fahrzeug, weitere 21 % die Ladungssicherung.



Foto: Claudia Wild

Abbildung 7:
Ergebnisse der Straßenkontrollstatistik 2013 des Bundesamts für Güterverkehrs¹⁶

	Herkunft des Fahrzeugs		
	Deutschland	EU15	Mittel- und Osteuropa
Fahrpersonalrecht			
Kontrollierte Fahrzeuge	85.269	28.136	67.654
Beanstandete Fahrzeuge	17.939	5.961	8.951
Beanstandungsquote	21,0%	21,2%	13,2%
Anteil an Beanstandungen insgesamt	79,2%	73,0%	47,8%
Technische Unterwegskontrolle			
Kontrollierte Fahrzeuge	25.463	8.349	28.639
Beanstandete Fahrzeuge	2.112	917	5.781
Beanstandungsquote	8,3%	11,0%	20,2%
Anteil an Beanstandungen insgesamt	9,3%	11,2%	30,9%
Ladungssicherung			
Kontrollierte Fahrzeuge	28.799	13.597	30.023
Beanstandete Fahrzeuge	2.585	1.292	3.978
Beanstandungsquote	9,0%	9,5%	13,2%
Anteil an Beanstandungen insgesamt	11,4%	15,8%	21,3%
Summe Beanstandungen	22.636	8.170	18.710

¹⁵ Dies sind die Staaten Estland, Lettland, Litauen, Polen, Slowakei, Tschechien, Ungarn, Bulgarien und Rumänien.
¹⁶ Quelle: Unveröffentlichte Sonderauswertung „Straßenverkehrskontrollen“ des Bundesamts für Güterverkehr für den ETM Verlag 2013.

Fahrerlaubnis und Berufskraftfahrer-Qualifikation

Mit der Richtlinie 2003/59/EG wurde zum 10. September 2009 die Berufskraftfahrer-Qualifikation als neue Qualifizierungsvoraussetzung für Berufskraftfahrer eingeführt. Sie wird in Deutschland durch das Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz (BKrFQG) umgesetzt. Die Berufskraftfahrer-Qualifikation ist für jeden Kraftfahrer verbindlich, der einen Lkw zu gewerblichen Zwecken führt. Sie soll die Kompetenz der Fahrer stärken und so dazu beitragen, den Beruf des Kraftfahrers aufzuwerten. Im Rahmen der Qualifizierung zum Berufskraftfahrer werden insbesondere Grundlagen des Dienstleistungs- und Logistikgewerbes, die Lenk- und Ruhezeiten, sicherheitsrelevante Kenntnisse, Ladungssicherung und energie-

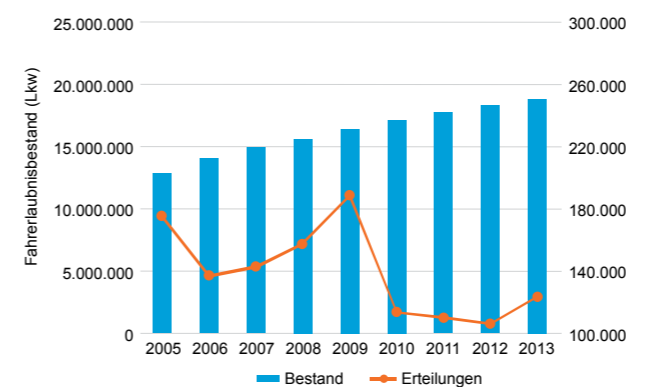
sparendes Fahren vermittelt. Zum 10. September 2014 wird der Nachweis der Qualifizierung nach dem BKrFQG für alle Berufskraftfahrer verbindlich. Lediglich zur Angleichung der Gültigkeitsdauer von Führerschein und Berufskraftfahrer-Qualifikation können dann noch Übergangsregelungen bis zum 10. September 2016 in Anspruch genommen werden.

Deutliche Rückgänge beim Lkw-Fahrerlaubniserwerb seit 2010

Nachdem mit der Berufskraftfahrer-Qualifikation 2009 eine zusätzliche Voraussetzung für das Ergreifen des Kraftfahrerberufs entstanden ist und nahezu zeitgleich der Grundwehrdienst in Deutschland als bedeutende Möglichkeit zum Lkw-Fahrer-

laubniserwerb faktisch weggefallen ist, ist es zu deutlichen Änderungen beim Fahrerlaubniserwerb gekommen. Während 2009 – trotz Wirtschaftskrise – noch einmal besonders viele Lkw-Fahrerlaubnisse erteilt wurden, ist die Zahl 2010 stark gesunken und stagniert seitdem auf einem niedrigeren Niveau. Trotz der zurückgehenden Zahl an Lkw-Fahrerlaubniserteilungen steigt hingegen die Zahl der insgesamt gültigen Lkw-Fahrerlaubnisse in Deutschland im Moment noch. 2013 verfügten mehr als 19 Millionen Personen über eine gültige Lkw-Fahrerlaubnis (siehe Abbildung 8). Darunter sind allerdings auch zahlreiche Personen, die noch eine alte Fahrerlaubnis der Klasse 3 erworben haben, die nicht nur die heutige Klasse B, sondern auch die Klassen C1 und C1E umfasst. Es ist nicht davon auszugehen, dass alle Personen, die über eine gültige Lkw-Fahrerlaubnis verfügen, auch daran interessiert sind, als Berufskraftfahrer zu arbeiten. Hinzu kommt, dass die Inhaber von Alt-Führerscheinern auch unter Nutzung aller Übergangsbestimmungen spätestens zum 10. September 2016 einen ersten Weiterbildungsnachweis nach dem Berufskraftfahrer-Qualifikationsgesetz benötigen, wenn sie einen Lkw zu gewerblichen Zwecken führen wollen. Das bedeutet, dass die Zahl potenzieller Berufskraftfahrer deutlich geringer ist als die Zahl der insgesamt in Umlauf befindlichen Fahrerlaubnisse.

Abbildung 8:
Lkw-Fahrerlaubniserteilungen und -bestand in Deutschland¹⁷



¹⁷ Eigene Auswertung und Darstellung nach Zahlen des Kraftfahrt-Bundesamtes (2013), versch. Seiten.

Die Lkw-Fahrerlaubnis wird heutzutage überwiegend zum Führen schwerer Lkw über 12 t erworben

Die meisten Lkw-Fahrerlaubnisse werden derzeit für die Klasse CE (Lastzüge und Sattelkraftfahrzeuge) erworben. Die Erwerber möchten Fahrzeuge im Güterfernverkehr oder große Lkw im Nah- und Regionalverkehr fahren können. Beim erstmaligen Erwerb einer Lkw-Fahrerlaubnis handelt es sich fast immer um die Erweiterung einer bereits erworbenen Fahrerlaubnis (z. B. für Pkw). Nur selten wird die Lkw-Fahrerlaubnis gleichzeitig mit der Klasse B (Pkw und Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3,5 t) erworben. Die Neuerteilung einer bereits vorhandenen, aber nicht mehr gültigen (abgelaufenen) Fahrerlaubnis spielt vor allem bei den Klassen C1E (Züge bis 12 t) und CE (Lastzüge und Sattelkraftfahrzeuge) mit befristeter Gültigkeit eine Rolle. Relativ selten wird hingegen eine ausländische Fahrerlaubnis in eine deutsche umgetauscht. Dies betrifft nur etwa 5 % der Fälle (siehe Abbildung 9).



Abbildung 9:
Erteilung von Lkw-Fahrerlaubnissen in Deutschland 2012¹⁸

	Ersterteilung	Erweiterung	Erteilung/ Erweiterung unter erl. Bed.	Neuerteilung	Umtausch ausländ. Fahrerlaubnis	Summe	Anteil
C1	20	1.648	100	83	598	2.449	2,3 %
C1E	214	3.529	246	8.617	1.821	14.427	13,4 %
C	24	15.337	876	379	1.127	17.743	16,5 %
CE	105	51.250	7.742	11.423	2.462	72.982	67,8 %
Summe	363	71.764	8.964	20.502	6.008	107.601	100,0 %
Anteil	0,3 %	66,7 %	8,3 %	19,1 %	5,6 %	100,0 %	

¹⁸ Eigene Darstellung nach Daten des Kraftfahrt-Bundesamtes (2013), S. 47.

Nahezu alle Fahrer wählen die beschleunigte Grundqualifikation

Für jede seit dem 10. September 2009 erworbene Lkw-Fahrerlaubnis gilt nach dem BKrFQG, dass zusätzlich die Berufskraftfahrer-Qualifikation Voraussetzung für das tatsächliche Fahren eines Lkw zu gewerblichen Zwecken ist. Die Prüfung ist vor der zuständigen Industrie- und Handelskammer abzulegen. Dabei besteht die Möglichkeit, zwischen der regulären Grundqualifikation sowie einer beschleunigten Grundqualifikation (für schwere Lkw der Klassen C und CE erst ab 21 Jahren) zu wählen.

Die Prüfungsstatistik seit Inkrafttreten des BKrFQG in Deutschland zeigt, dass sich die angehenden Berufskraftfahrer nahezu immer für die beschleunigte Grundqualifikation entscheiden. Der Anteil der jährlich neu abgelegten Prüfungen im Rahmen der beschleunigten Grundqualifikation ist mittlerweile von etwa 11.500 im Jahr 2010 um mehr als 25 % auf 14.500 im Jahr 2013 gestiegen (siehe Abbildung 10). Der Anteil der Umsteiger (Personen mit vorhandener Grundqualifi-

kation im Busbereich, die auf Lkw umsteigen wollen) und Quereinsteiger (Personen mit bereits vorhandenem Fachkundenachweis) ist mit jeweils etwa 1 % der abgelegten Prüfungen bis zum Jahr 2013 unverändert sehr gering geblieben.

Die Prüfungsstatistik nach dem BKrFQG zeigt im Vergleich mit der Fahrerlaubnisstatistik aber auch, dass unverändert deutlich mehr Lkw-Fahrerlaubnisse in Deutschland ausgestellt werden, als Qualifikationsnachweise nach dem BKrFQG erbracht werden, da z. B. für Handwerker Ausnahmen von der Berufskraftfahrer-Qualifikation bestehen.

Abbildung 10:
Berufskraftfahrer-Qualifikation (Güterverkehr) in Deutschland¹⁹

	2010		2011		2012		2013	
	insgesamt	bestanden	insgesamt	bestanden	insgesamt	bestanden	insgesamt	bestanden
Grundqualifikation	35	34	66	64	97	96	116	-
Grundqualifikation Quereinsteiger	0	0	2	2	1	1	2	-
Grundqualifikation Umsteiger	0	0	0	0	0	0	0	-
Beschleunigte Grundqualifikation	11.537	9.452	11.212	9.383	12.828	10.782	14.446	-
Beschleunigte Grundqualifikation Quereinsteiger	10	10	20	20	27	27	19	-
Beschleunigte Grundqualifikation Umsteiger	168	134	133	103	149	119	144	-

¹⁹ Eigene Darstellung nach DIHK (2010), DIHK (2011), DIHK (2012), DIHK (2013).