



Statement
anlässlich der Pressekonferenz am 29. Aug. 2007 im Bundespresseamt in Bonn
zur Vorstellung der
Studie der Fraunhofer ATL und des LKZ Prien

**„Kostenschub für die deutsche Wirtschaft in Milliardenhöhe:
Wirkungen des neuen Fahrpersonalrechts in der Europäischen Union“**

Sehr geehrte Damen und Herren,

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

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

Wir schätzen aktuell, dass die deutsche Wirtschaft 2006 aus diesem Kostenvolumen deutlich über € 60 Mrd. für den Straßengütertransport aufwenden musste, davon ca. € 50 Mrd. nur für die LKW mit mehr als 3,5 to zGG, die hier besonders interessieren.

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

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

€ 4,7 Mrd. p.a. für zusätzliche Fahrereinsätze, Fahrer, Fahrzeuge und Fahrtleistungen auf die deutsche Straßengüterverkehrswirtschaft zurecht, entsprechend – über alle Segmente und Einsatzarten – 9,4% auf das erwähnte relevante Ausgangs-Kostenvolumen von ca. 50 Mrd.

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

Die entscheidenden Veränderungen des „Neuen Fahrpersonalrechts“ sind

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

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

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

Es wurden in 26 Betriebsstätten in ganz Deutschland, die die unterschiedlichen LKW-Verkehrseinsatzarten repräsentieren, insgesamt über 1400 typische „Arbeitswochen“ im Sinne einer „IST-Analyse“ detailliert und mit dem Versprechen voller Anonymität an die mitwirkenden Fahrer und Unternehmen untersucht. Das Beispiel eines Erhebungsbogens ist für Sie verfügbar.

Es wurde dann auf der Basis der IST-Einsatzdaten berechnet, welche zusätzlichen Arbeitsstunden, Fahrzeugkapazitäten, Km-Leistung - und damit zusätzliche Kosten - mit der vollständigen Umsetzung des neuen Fahrpersonalrechts entstehen werden, um weiterhin die benötigte Transportleistung zu erbringen.

Einige Schlaglichter, die die Ergebnisse kennzeichnen sind:

- wie schon gesagt: Das ca. € 50 Mrd. Kostenvolumen p.a., das durch den Betrieb der vom neuen Fahrpersonalrecht betroffenen deutschen LKW-Flotte bisher verursacht wird, steigt um **€ 4,7 Mrd. bzw. 9.4%**;
- Die **Kostensteigerungseffekte** für die verschiedenen Einsatzarten der LKW sind dabei **sehr unterschiedlich** – am höchsten dort wo die **Reduzierung der erlaubten durchschnittlichen wöchentlichen Arbeitszeiten von 56,5 auf 48 Stunden** bewirkt, dass zusätzliche Fahrer, Fahrzeuge und Fahrten eingesetzt werden müssen, um die unverändert bleibenden Bedürfnisse und Zeitregime der „verladenden Wirtschaft“ wie bisher berücksichtigen und befriedigen zu können. Das gilt für die flächigen „**System“-Nahverkehre** und die „**trampartig“ abgewickelten Fernverkehre**. Hier errechnen sich Steigerungsraten bis 19%. Geringere Kostensteigerungen ergeben sich im Bereich derjenigen Einsatzarten wo in der Vergangenheit noch relativ viel „Schlupf“ bezüglich der Arbeits- und Lenkzeiten gegeben war - wie im Werkverkehr - oder im Fernverkehr der fahrplanmäßig organisierten Transportsysteme, wo relativ wenig aufwendig organisierbare Anpassungen der Einsatzpläne möglich sind.
- Die Notwendigkeit für die LKW-Betreiber und deren Fahrer, ihre Pausen und Ruhezeiten innerhalb eines engeren, schärfer kontrollierten zeitlichen Reglements zu planen wird dazu führen, dass mehr Stehzeiten und Fahrerwechsel „auf der Strecke“ notwendig werden. Stellen Sie sich etwa ein Wieder-Aufleben der Post- und Relaisstationen der Postkutschenzeit für den Pferdewechsel vor! Damit werden **verschärfte Probleme der Kapazitäten von Autobahn-Parkplätzen** und neu einzurichtenden „Fahrer-Basen“ im Fernverkehr zu lösen sein. Es entsteht ein **Bedarf an zusätzlichen Fahrern**, der bis zu 50 000 reichen kann und bei dem heute engen „Arbeitsangebot“ Lohnwirkungen haben wird.
- **Neue Aufgaben- und Kostenverteilungen** zwischen stationärem „Verladepersonal“ und dem „Fahrpersonal“ müssen zwischen den „Verladeroperationen“ und den „Transportoperationen“ gefunden und umgesetzt werden, die auch strukturelle Veränderungen in unserer Logistikwirtschaft nach sich ziehen können.

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

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

In der Diskussion werde ich gerne die wichtigsten Empfehlungen, die sich aus unserer Sicht für die Transportwirtschaft und deren Auftraggeber aus Industrie und Handel ergeben, erläutern, wie Sie auch stichwortartig als Punkt V. der Ihnen vorliegenden „Executive Summary“ zur Studie festgehalten sind.

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

Peter Klaus