

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	XI
Tabellenverzeichnis	XII
I Der Straßengüterverkehr als Rückgrat einer wettbewerbsfähigen Wirtschaft.....	1
I.1 Fakten im Hintergrund:	1
I.2 Eine Herausforderung für Politik und Unternehmen.....	2
II Das Neue europäische Fahrpersonalrecht und dessen Konsequenzen für die deutsche Logistik- und Transportwirtschaft	5
II.1 Neues Fahrpersonalrecht: Die relevanten Veränderungen	5
II.2 Erwartete wirtschaftliche Auswirkungen.....	6
II.3 Vier Herausforderungen für die deutsche LKW-Transportwirtschaft	8
III Ein Ruf nach Fakten: Anstoß und Aufgabenstellung der vorliegenden Untersuchung	11
IV Aufbau, Vorgehensweise und Datenbasis der Untersuchung	12
IV.1 Prinzipielle Vorgehensweise –Differenzierte Abschätzung der Kostenwirkungen des Neuen Fahrpersonalrechts in der Transportwirtschaft auf empirischer Basis ..	12
IV.2 Festlegung der Untersuchungsbasis und Segmentierung der Fahrer-Einsatzprozesse nach „Verkehrsarten“, „Unternehmenstypen“ und „Touren“ ...	13
IV.2.1 Definition von acht generischen „Verkehrsarten“ im Straßen-Gütertransport ...	13
IV.2.2 Differenzierung der Untersuchung nach „Unternehmenstypen“	17
IV.2.3 „Touren“ als primäre Erfassungseinheit.....	18
IV.3 Vorgehensweise der empirischen Erhebung: Probanden, Arbeitsschritte, Instrumente und Formate der wesentlichen Ergebnisse.....	19
V Ergebnisse der IST-Erhebung: Was die Daten sagen	21
V.1 Vorweg: Eine Hochrechnung der in dieser Untersuchung ermittelten Produktivitäts- und Kostenwirkungen des Neuen Fahrpersonalrechts auf die deutsche Transportwirtschaft	21
V.2 Produktivitäts- und Kostenwirkungen des Neuen Fahrpersonalrechts für die untersuchten Verkehrsarten im Detail.....	24

V.2.1	Standardisierte Kostenparameter und relevante rechtliche Restriktionen als Basis der Wirkungsabschätzungen des Neuen Fahrpersonalrechts.....	24
V.2.2	Prämissen der Wirkungsabschätzung des Neuen Fahrpersonalrechts in den Verkehrsbereichen	28
V.2.3	Wirkungen des Neuen Fahrpersonalrechts im Bereich der „System-Nah- verkehre“, „Flächenverkehre ohne System“, „Werkverkehre Nah“	29
V.2.4	Wirkungen des Neuen Fahrpersonalrechts im Bereich des „depotgebundenen Ladungsfernverkehrs“ mit „Systemverkehren Fern“, „Werkverkehren Fern“ und Spezialverkehren	33
V.2.5	Ergebnisse für die Verkehrsarten des nicht depotgebundenen Ladungsfernverkehrs: „Trampverkehr“	38
V.3	Grenzen und „Auslassungen“ im Argument der Untersuchung.....	42
VI	Diskussion potenzieller sekundärer Konsequenzen aus dem Neuen Fahrpersonalrecht.....	44
VI.1	Sicherheit, Verkehrsbelastungswirkungen und neue Anforderungen an die Infrastrukturen an Autobahnen und in Unternehmensstandorten	44
VI.2	Arbeitsplatzqualität, Arbeitsmarktwirkungen und die Folgen einer Verschärfung der aktuellen Fahrerknappheit	45
VI.3	Gewerbestruckturen und Verhaltensweisen in der Transportwirtschaft – Infrastrukturen, Effizienz und Wettbewerb	46
VII	Eine handlungsorientierte Zusammenfassung der Ergebnisse: Empfehlungen des Untersuchungsteams an die Akteure der Transportwirtschaft und der Verkehrspolitik.....	48
	Quellennachweise:	50
	Anhang.....	51
	Anhang I: Das Neue Fahrpersonalrecht: Die relevanten Veränderungen	51
	Anhang II-1. Tour-Erfassungsbogen Nahverkehr	56
	Anhang II-2. Tour-Erfassungsbogen Fernverkehr	57
	Anahng II-3: Datenblatt Fahrer/Fahrzeug	58
	Anhang II-4: Entwurf für Anschreiben an Fuhrparkleiter, Disponenten und Fahrer	59
	Anhang II-5: Datenpool und Datenqualität für verschiedene Erfassungszeiträume	61

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Auslöser der Gesetzgebungsinitiativen zum „Neuen Fahrpersonalrecht“: Neujustierung potenziell konkurrierender Ziele für den Straßengütertransport	4
Abbildung 2: Der digitale Tachograph im LKW – effizientes System der Erfassung von Betriebsdaten und präzises Kontrollsystem	7
Abbildung 3: Sonderbericht des Bundesamts für Güterverkehr vom Mai 2007	8
Abbildung 4: Neue Verantwortlichkeiten für die Auftraggeber von Transporten.....	9
Abbildung 5: Es fehlen 20 000 Parkplätze an den Autobahnen	10
Abbildung 6: Typische Struktur einer Fahrt des „depotgebundenen Ladungsverkehrs“	14
Abbildung 7: Ladungsaufkommensstruktur für europäische „Trampverkehre“	15
Abbildung 8: Typische Struktur „System-Flächenverkehre Nah“	15
Abbildung 9: Zusammenfassung der Merkmale der empirischen Untersuchung	19
Abbildung 10: Illustration typischer Vorbereitungsarbeiten zu einer Nahverkehrstour	29
Abbildung 11: Schematische Illustration einer Mehr-Stopp Fernverkehrstour	34
Abbildung 12: Illustration der Fahrtenstrukturen eines europäischen Trampverkehrs-Netzwerkes.....	39
Abbildung 13: Darstellung einer typischen IST Tour des Trampverkehrs im Verlauf einer Doppelwoche ..	41
Abbildung 14: „Ideale Tour“ unter Berücksichtigung des Neuen Fahrpersonalrechts.....	41

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Daten zur in Deutschland stationierten LKW-Transportflotte, Stand 2005	1
Tabelle 2:	Überblick zu ausgewählten Merkmalen der teilnehmenden Unternehmen.....	17
Tabelle 3:	Zahl erfasster Touren, differenziert nach „Verkehrsarten“ und „Unternehmenstypen.....	18
Tabelle 4:	Überblick über Arbeitsschritte, Instrumente und wesentliche Form der Ergebnisse	20
Tabelle 5:	Zur Hochrechnung des „nationalen“ Kosteneffektes: Ein „Delta“ an Kostenzuwachs von € 4,7 Mrd. p.a. für die deutsche Straßengüterverkehrswirtschaft.....	21
Tabelle 6:	Standardkostensätze zur Bewertung der Soll- und Ist-Touren	25
Tabelle 7:	Die Matrix der rechtlichen Regelungen mit Relevanz für die Modellierung in den Verkehrsarten.....	27
Tabelle 8:	Drei alternative Wege der Modellierung von Wirkungen des Neuen Fahrpersonalrechts	28
Tabelle 9:	Prozentuale Verteilung der Arbeitszeitarten im Bereich der drei Nahverkehrsarten mit Angabe der absoluten Zeiten auf der Basis einer 10-Stunden Gesamtarbeitszeit.....	30
Tabelle 10:	Modellrechnung zu den Auswirkungen des Neuen Fahrpersonalrechts für die Verkehrsarten des Nahverkehrs	33
Tabelle 11:	Prozentuale Verteilung der Arbeitszeitarten im Bereich der depotgebundenen Fernverkehrsarten mit Angabe der absoluten Zeiten auf der Basis einer 48-Stunden Gesamtarbeitszeit pro Woche.....	35
Tabelle 12:	Modellrechnung zu den Auswirkungen für die Verkehrsarten des depotgebundenen Fernverkehrs.....	37
Tabelle 13:	Modellrechnung zur Bewertung der Verkehrsart Ladungsverkehr „Tramp“	38
Tabelle 14:	Zeitanalyse einer typischen Doppelwoche im Ladungsverkehr „Tramp“ auf der Basis einer 96-Stunden Gesamtarbeitszeit pro Doppelwoche.....	40