

## ePub<sup>WU</sup> Institutional Repository

Sebastian Kummer and Marcus Einbock

Kostenmäßige Auswirkungen der Veränderung der  
Arbeitszeitrechtsregelungen auf Straßengüterverkehrsunternehmen

Other

*Original Citation:*

Kummer, Sebastian and Einbock, Marcus (2007) *Kostenmäßige Auswirkungen der Veränderung der Arbeitszeitrechtsregelungen auf Straßengüterverkehrsunternehmen*. Institut für Transportwirtschaft und Logistik, WU Wien.

This version is available at: <http://epub.wu.ac.at/3214/>

Available in ePub<sup>WU</sup>: September 2011

ePub<sup>WU</sup>, the institutional repository of the WU Vienna University of Economics and Business, is provided by the University Library and the IT-Services. The aim is to enable open access to the scholarly output of the WU.



# **„Kostenmäßige Auswirkungen der Veränderung der Arbeitszeitrechtsregelungen auf Straßengüterverkehrsunternehmen“**

Auftraggeber:

Wirtschaftskammer Wien,  
Sparte Transport und Verkehr

von

Univ.-Prof. Dr. Sebastian Kummer  
Vorstand des Instituts für Transportwirtschaft und Logistik  
an der Wirtschaftsuniversität Wien

Dr. Marcus Einbock  
Universitätsassistent am Institut für Transportwirtschaft und Logistik

unter Mitarbeit von Mag. Martin Hausmaninger

Wien, im Juni 2007

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung .....	1
1.1.	Problemstellung .....	1
1.2.	Ziel der Studie .....	1
1.3.	Gang der Untersuchung .....	1
2	Darstellung der Veränderungen der für die Untersuchung relevanten rechtlichen Rahmenbedingungen.....	2
2.1.	Übersicht über aktuelle Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen im Straßengüterverkehr.....	2
2.2.	Einführung des Digitalen Kontrollgeräts (Digitaler Tachograph) .....	2
2.3.	Verringerung der durchschnittlichen Wochenarbeitszeit - neue Rechtslage seit 1. Juli 2006 .....	3
2.4.	Veränderungen bei Lenkzeitregelungen, Kontrollen sowie bei Haftungsbestimmungen - neue Rechtslage ab 11. April 2007 .....	4
2.5.	Veränderungen bei der Aus- und Weiterbildung des Fahrpersonals - neue Regelungen ab September 2008 .....	5
3	Überblick über die Auswirkungen der geänderten Rechtsregelungen auf die Unternehmen .....	5
4	Kostenmäßige Auswirkungen der geänderten Rechtsregelungen auf die Unternehmen .....	7
4.1.	Generelle Vorgehensweise .....	7
4.2.	Nationaler Linienvverkehr .....	8
4.2.1.	Alte Rechtslage .....	8
4.2.2.	Neue Rechtslage .....	9
4.3.	Internationaler Linienvverkehr.....	10
4.3.1.	Alte Rechtslage .....	10
4.3.2.	Neue Rechtslage .....	10
4.4.	Zustellverkehre.....	11
4.4.1.	Auslieferung von Stückgütern .....	11
4.4.1.1.	Alte Rechtslage .....	11
4.4.1.2.	Neue Rechtslage .....	12
4.4.2.	Auslieferung von Mineralöl .....	13
4.4.2.1.	Alte Rechtslage .....	13
4.4.2.2.	Neue Rechtslage .....	13
4.5.	Baustellenverkehre .....	14
4.5.1.	Alte Rechtslage .....	14
4.5.2.	Neue Rechtslage .....	14
4.6.	Schwerverkehr .....	15
4.6.1.	Alte Rechtslage .....	15
4.6.2.	Neue Rechtslage .....	15
5.	Fazit .....	17

Tabelle 1: Überblick über wichtige rechtliche Veränderungen für den Straßengüterverkehr .....	2
Tabelle 2: Aufteilung der Gesamtkosten des Referenzfahrzeuges für den nationalen Linienverkehr, Leistungserstellung nach alter Rechtslage .....	9
Tabelle 3: Veränderung der relativen Kosten nach neuer Rechtslage ohne sowie mit Lohnanpassung, Basis sind Werte nach alter Rechtslage .....	9
Tabelle 4: Aufteilung der Gesamtkosten des Referenzfahrzeuges für den internationalen Linienverkehr, Leistungserstellung nach alter Rechtslage ..	10
Tabelle 5: Veränderung der relativen Kosten nach neuer Rechtslage ohne sowie mit Lohnanpassung, Basis sind Werte nach alter Rechtslage .....	11
Tabelle 6: Aufteilung der Gesamtkosten des Referenzfahrzeuges für den Auslieferungsverkehr mit Stückgütern, Leistungserstellung nach alter Rechtslage .....	12
Tabelle 7: Veränderung der relativen Kosten nach neuer Rechtslage ohne sowie mit Lohnanpassung, Basis sind Werte nach alter Rechtslage .....	12
Tabelle 8: Aufteilung der Gesamtkosten des Referenzfahrzeuges für den Auslieferungsverkehr mit Mineralölen, Leistungserstellung nach alter Rechtslage .....	13
Tabelle 9: Veränderung der relativen Kosten nach neuer Rechtslage ohne sowie mit Lohnanpassung, Basis sind Werte nach alter Rechtslage .....	14
Tabelle 10: Aufteilung der Gesamtkosten des Referenzfahrzeuges für den Baustellenverkehr, Leistungserstellung nach alter Rechtslage .....	14
Tabelle 11: Veränderung der relativen Kosten nach neuer Rechtslage ohne sowie mit Lohnanpassung, Basis sind Werte nach alter Rechtslage .....	15
Tabelle 12: Aufteilung der Gesamtkosten des Referenzfahrzeuges für den Schwerverkehr, Leistungserstellung nach alter Rechtslage .....	15
Tabelle 13: Veränderung der relativen Kosten nach neuer Rechtslage ohne sowie mit Lohnanpassung, Basis sind Werte nach alter Rechtslage .....	16
Tabelle 14: Gegenüberstellung der Kostenerhöhungen für die einzelnen Leistungserstellungsarten bei Berücksichtigung der Lohnanpassung .....	17

# 1 Einleitung

## 1.1. Problemstellung

Durch die Veränderung der Arbeitszeitrechtsregelungen für Fahrer im Straßengüterverkehrsgewerbe bzw. im Werkverkehr werden die Unternehmen vor hohe Anforderungen gestellt. Seit dem 11. April 2007 unterliegen die Pausenzeiten des Fahrpersonals veränderten Regelungen. Ein deutlicher Einschnitt ist die ab Juli 2006 geltende Verringerung der durchschnittlichen wöchentlichen Arbeitszeit des Fahrpersonals von 55 auf 48 Stunden. Die Reduzierung der wöchentlichen Arbeitszeiten führt zunächst in vielen Fällen zu einer Verringerung des Monats- und Jahreslohnes des Fahrpersonals. Eine weitere, einschneidende Veränderung ist die Erhöhung der Anforderungen an die Ausbildung bei Führerscheinerwerbenden der Klassen C und D ab 2009. Zudem müssen ab diesem Zeitpunkt auch Fahrer, die bereits im Besitz eines Führerscheins der Klassen C und D sind, verstärkt weitergebildet werden. Die höheren Anforderungen an die Ausbildungsqualität haben offensichtlich für das Fahrpersonal deutliche Vorteile, jedoch wird andererseits das verfügbare Arbeitskräftepotential deutlich eingeschränkt, was tendenziell zu höheren Bruttolöhnen führen wird.

## 1.2. Ziel der Studie

Ziel dieser Studie ist es, die kostenmäßigen Auswirkungen dieser Änderungen auf die Unternehmen zu analysieren. Aufgrund der unterschiedlichen Charakteristika der Leistungserstellung wird bei der Abschätzung der Veränderungen eine Differenzierung nach unterschiedlichen Arten des Straßengüterverkehrs vorgenommen:

- Nationaler Linienverkehr,
- Internationaler Linienverkehr,
- Zustellverkehre, unterteilt nach Auslieferungsverkehre mit Stückgütern und Tankstellenbelieferungsverkehre
- Baustellenverkehre sowie
- Schwerverkehre.

## 1.3. Gang der Untersuchung

Zur Abschätzung der Kostenauswirkungen im Straßengüterverkehr aufgrund der geänderten Arbeitszeit- und Ruhezeitregelungen ist eine Gegenüberstellung des Arbeitszeitmodells nach alter Rechtslage und nach neuer Rechtslage notwendig. Auf dieser Basis werden die Gesamtkosten für ein Referenzfahrzeug nach alter und neuer Rechtslage ermittelt und die Differenz der Gesamtkosten berechnet, um Aussagen über relative Kostenveränderungen treffen zu können.

Bei der Bestimmung der Gesamtkosten nach neuer Rechtslage wird weiters in Gesamtkosten ohne Lohnanpassung und Gesamtkosten mit Lohnanpassung unterschieden. Die Ursache liegt in einer vermuteten starken Steigung der Stundenlöhne zur Kompensation der Verringerung des Monats- und Jahresbruttolohnes des Fahrpersonals.

Eine Betrachtung von Personenverkehren findet im Rahmen dieser Studie nicht statt. Zunächst wird ein Überblick über die Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen gegeben.

## 2 Darstellung der Veränderungen der für die Untersuchung relevanten rechtlichen Rahmenbedingungen

### 2.1. Übersicht über aktuelle Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen im Straßengüterverkehr

Die Regulierung der Leistungserstellung im Straßengüterverkehr wird durch Vorgaben der Europäischen Union in zunehmendem Maße restriktiver. Die verpflichtende Einführung des digitalen Tachographen für alle neu zugelassenen Fahrzeuge im Mai 2006 ermöglicht den Kontrollbehörden vermehrt eine effiziente Kontrolle der Leistungserstellung im Straßengüterverkehr. Die wöchentliche Arbeitszeit des Fahrpersonals reduziert sich von durchschnittlich 55 Stunden die Woche auf durchschnittlich 48 Stunden / Woche. Diese Veränderung hat für Straßengüterverkehrsunternehmen einschneidende Folgen, weil der Personalbedarf je Fahrzeug deutlich zunehmen wird. Dies erhöht offensichtlich die Gesamtkosten.

In der Zukunft werden somit die Leistungserstellungskosten weiter zunehmen. Lohneinbußen des Fahrpersonals aufgrund kürzerer Arbeitszeiten sowie geringerer durchschnittlicher Stundenlöhne werden durch höhere Stundenlöhne ausgeglichen. Die Anforderungen an die Qualifikationen des Fahrpersonals werden durch die Neuregelungen deutlich erhöht. Dies wird zu einer zunehmenden Knappheit an Fahrpersonal führen.

01.05.2006	Einführung des Digitalen Kontrollgeräts (Digitaler Tachograph)
01.07.2006/ 01.01.2007	Verkürzung der durchschnittlichen Arbeitszeit auf 48 Stunden pro Woche (Umsetzung in KV zum 1. Jänner 2007)
11.04.2007	Verkürzung der maximalen wöchentlichen Lenkzeit auf 56 Stunden und weitere Änderungen bei den Lenkpausen- und Ruhezeiten.
September 2009	Einführung der Grundqualifikation zusätzlich zum Führerschein und verpflichtende Weiterbildung im Ausmaß von mindestens 35 Stunden in 5 Jahren

**Tabelle 1: Überblick über wichtige rechtliche Veränderungen für den Straßengüterverkehr**

Im Weiteren wird auf die einzelnen Änderungen näher eingegangen.

### 2.2. Einführung des Digitalen Kontrollgeräts (Digitaler Tachograph)

Die gesetzliche Grundlage für das digitale Kontrollgerät ist die EU-Verordnung 561/2006 vom 15. März 2006. Diese Verordnung fordert, dass alle in der EU ab 1. Mai 2006 neu zugelassenen Lastwagen über 3,5 Tonnen sowie Bussen mit mehr als acht Fahrgastsitzen in allen EU-Ländern mit einem digitalen Tachographen ausgestattet werden müssen. Jeder Fahrer erhält eine eigene Fahrerkarte, auf der alle relevanten Daten elektronisch für mindestens 28 Tage gespeichert werden müssen. Für Fahrzeuge, die mit den analogen Tachoscheiben ausgerüstet sind, wurde zum 1. Mai 2006 die Mitführungspflicht der Tachoscheiben auf Einsatztage der laufenden Woche plus der 15 vorausgegangenen Kalendertage erhöht. Zuvor mussten nur die Scheiben der laufenden Woche plus des letzten Tags der Vorwoche mitgeführt werden. Darüber hinaus gilt eine 24-monatige Aufbewahrungspflicht für Tachoscheiben bzw. Speicherpflicht für elektronische Daten.

Diese veränderten Regelungen gewinnen durch die beabsichtigte Zunahme der Kontrollintensität weiter an Bedeutung. Die neue EG-Richtlinie 2006/22 zur Kontrolle der Einhaltung der Sozialvorschriften löste die alte EWG-Richtlinie 88/599 von 1988 ab. Statt bisher ein Prozent der Fahrer-Arbeitstage sind ab 2008 jährlich zwei Prozent und ab 2010 mindestens drei Prozent zu überprüfen. Als schwere Verstöße und entsprechend geahndet werden die

Überschreitung der Höchstlenkzeiten um mindestens 20 Prozent, die Unterschreitung der täglichen / wöchentlichen Mindestruhezeiten um mindestens 20 Prozent, die Unterschreitung der Mindestunterbrechung um mindestens 33 Prozent oder auch ein nicht nach den Anforderungen der geänderten EWG-Verordnung 3821/85 eingebautes Kontrollgerät. Kritisch ist hier jedoch der Punkt, dass Mitgliedsstaaten der EU die gleiche Tätigkeit unterschiedlichen Gruppen zuordnen. So gelten beispielsweise bestimmte Tätigkeiten des Fahrpersonals in Deutschland als Arbeitszeit und in Großbritannien als Ruhezeit. Hier ergibt sich offensichtlich Veränderungsbedarf.

Diese Veränderungen führt offensichtlich zu deutlich mehr Kontrollmöglichkeiten seitens der Behörden. Unternehmen des Straßengüterverkehrsgewerbes haben nunmehr noch mehr Anreize, die Arbeitszeitrechtsregelungen exakt zu beachten und die rechtlichen Veränderungen in der Planung ihrer Leistungserstellung zu berücksichtigen.

### **2.3. Verringerung der durchschnittlichen Wochenarbeitszeit - neue Rechtslage seit 1. Juli 2006**

Bis zum 30. Juni 2006 war die Arbeitszeitregelung für das Fahrpersonal im Straßengüterverkehr weniger restriktiv im Vergleich zu heute. So galt eine durchschnittliche Wochenarbeitszeit von 55 Stunden. Dabei galt ein Durchrechnungszeitraum von 52 Wochen, so dass eine gewisse Flexibilität gewahrt werden konnte.

Die gesetzliche Grundlage für die Veränderungen ist die von der EU erlassene Richtlinie 2002/15/EG. Diese war von der EU zur Umsetzung bis März 2005 vorgesehen. In einigen Ländern, darunter auch Österreich und Deutschland, wurde sie jedoch mit deutlichen Verzögerungen umgesetzt. In Österreich trat die Richtlinie mit der Novellierung des AZG (Arbeitszeitgesetz) [§21a] und des ARG (Arbeitsrechtsgesetzes) am 1. Juli 2006 in Kraft, während in Deutschland die Umsetzung erst mit Wirkung zum 1. September 2006 erfolgte.

Derzeit gelten die Regelungen der Richtlinie 2002/15/EG nicht für selbstfahrende Unternehmer. Ob die selbstfahrenden Unternehmer zukünftig die Richtlinie einbezogen werden, kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abgeschätzt werden.

Durch die Änderung des Arbeitszeitgesetzes wurde die durchschnittliche wöchentliche Arbeitszeit auf 48 Stunden beschränkt. Dabei gilt ein Durchrechnungszeitraum von bis zu 17 Wochen, wobei dieser aus objektiven, technischen oder arbeitsorganisatorischen Gründen auf bis zu 26 Wochen verlängert werden kann. Wenn die über die 48 Stunden hinausgehende Arbeitszeit in Form von Arbeitsbereitschaft geleistet wird, so kann die durchschnittliche Arbeitszeit auf bis zu 55 Stunden ausgedehnt werden. Aktivitäten der Be- und Entladung von Fahrzeugen sind nunmehr definitiv Bestandteil der Einsatzzeit des Fahrers, sofern er diese selbst vornimmt.

Weniger gravierende Änderungen ergeben sich bei der Nachtarbeitszeit. Diese umfasst den Zeitraum zwischen 0.00 Uhr und 4.00 Uhr. Sofern Nachtarbeit geleistet wird, darf an dem betreffenden Tag die Tagesarbeitszeit von 10 Stunden nicht überschritten werden. Innerhalb von 2 Wochen erfolgt ein Ausgleich der Nachtarbeitszeit in Form der Erhöhung der täglichen bzw. wöchentlichen Ruhezeit.

Darüber hinaus sind vermehrte Informationspflichten für den Arbeitgeber Gegenstand dieser Regelung.

Keine Änderungen gab es bei Tageslenkzeit, Wochenlenkzeit, Lenkpausen, Ruhepausen, Tagesruhezeit und Wochenendruhezeit.

Bei Verstößen gegen das österreichische AZG droht dem Arbeitgeber und deren Bevollmächtigte eine Geldstrafe in der Höhe zwischen 72 Euro und 1.815 Euro. Überschreitungen der Einsatzzeiten, die digital oder analog überprüft werden, können zu Strafen zwischen 218 Euro bis maximal 2.180 Euro führen, im Wiederholungsfall sogar mit 360 Euro bis 3.600 Euro.

## **2.4. Veränderungen bei Lenkzeitregelungen, Kontrollen sowie bei Haftungsbestimmungen - neue Rechtslage ab 11. April 2007**

Die Verordnung 561/2006 vom 15. März 2006, die auch die Grundlage für die Einführung des digitalen Tachographen bildet, beinhaltet auch die Bestimmungen für die geänderten Lenkzeiten. Sie ersetzt die Sozialverordnung 3820/85 und ändert die Verordnungen 3821/85 und 2135/98. Die Bestimmungen traten mit dem 11. April 2007 in Kraft.

Die Änderungen beziehen sich insbesondere auf die Lenk- und Ruhezeiten. Ein weiterer Schwerpunkt liegt auch in der Definition der Haftungsträger, die bei Nichteinhaltung der Gesetze zur Verantwortung gezogen werden können. Ein weiterer Fokus der Regelungen liegt in den erweiterten Kontrollpflichten durch die Behörden.

Der Umfang der maximal zulässigen Tageslenkzeit hat sich nicht verändert. Die Tageslenkzeit beträgt grundsätzlich maximal 9 Stunden und sie kann zweimal pro Woche auf 10 Stunden ausgedehnt werden. Vorschriften zu den Lenkpausen haben jedoch eine Veränderung erfahren. Die Aufteilungsmöglichkeiten der 45-Minuten Lenkpause nach einer Lenkzeit von 4,5 h wurden durch die neuen Regelungen eingeschränkt. Während früher 3 Pausen zu je 15 Minuten getätigt werden konnten, existiert nun die Regelung, dass die erste Pause innerhalb der 4,5-stündigen Lenkzeit 15 Minuten umfassen muss und die zweite 30 Minuten. Diese veränderten Pausenregelungen stellen die Unternehmen jedoch kaum vor Probleme, da sie die Planungsflexibilität nur in sehr geringem Maße beeinflussen.

Die Ruhezeit zwischen zwei Einsatzzeiten beträgt grundsätzlich 11 Stunden pro Tag, jedoch kann sie drei Mal wöchentlich auf 9 Stunden reduziert werden.

Die wöchentliche Ruhezeit hat nunmehr nach sechs 24 Stunden Zeiträumen und nicht wie bisher nach sechs Tageslenkzeiten stattzufinden. Sie kann wie bisher reduziert werden, jedoch immer auf 24 Stunden, was vorher nur unterwegs möglich war, während ansonsten mindestens 36 Stunden vorgeschrieben waren. Wie bisher hat der Ausgleich vor Ende der folgenden dritten Woche durch eine zusammenhängende Ruhezeit zu erfolgen. Die grundsätzliche wöchentliche Ruhezeit von 45 Stunden bleibt bestehen.

Eine – auch für Auftraggeber - wichtige Änderung findet sich auch bei den Haftungsträgern. So ist für die Einhaltung der Vorschriften zu den Lenk-, Einsatz- und Ruhezeiten nicht mehr allein der Fahrer verantwortlich, sondern nunmehr auch Unternehmen, Verlader, Spediteure, Hauptauftragnehmer, Unterauftragnehmer und Fahrervermittlungsagenturen. Diese sollen sicherstellen, dass die vertraglich vereinbarten Beförderungszeitpläne mit den gesetzlichen Regelungen übereinstimmen. Wenn also beispielsweise ein Spediteur mit einem Verlader Beförderungszeitpläne erstellt, die es dem Fahrer nicht ermöglichen, die Vorschriften einzuhalten, so werden diese möglicherweise mit in die Verantwortung betreffend Gesetzesverstöße einbezogen. Das könnte auf Verladerseite verstärkt dazu führen, dass Freizeichnungsklauseln mit dem Spediteur vereinbart werden, mit welchem sich von der möglichen Haftung freigezeichnet wird. Ob solche Freizeichnungsklauseln vor Gericht Bestand haben, kann bisher noch nicht abgeschätzt werden. Im Falle einer wissentlichen oder vorsätzlichen Verleitung des Spediteurs / Frächters durch den Verlader, die geltenden Restriktion zu Einsatz-, Lenk- und Ruhezeiten nicht zu beachten, könnte ihm - trotz einer möglichen Freistellungsklausel - eine Mitschuld gegeben werden, was die Verhängung einer Bußgeldes zur Folge hat. Diese Regelung zu den Haftungsträgern hat seitens des Gesetzgebers zum Ziel, die in der Transportkette involvierten Unternehmen in die Pflicht zu nehmen, die Interessen des Fahrpersonals stärker zu berücksichtigen. Ob dieses intendierte Ziel auch mit dem Instrument der Übernahme der Haftung realisiert werden kann, ist jedoch fraglich.



## **2.5. Veränderungen bei der Aus- und Weiterbildung des Fahrpersonals - neue Regelungen ab 2009**

Die Richtlinie 2003/59/EG des Europäischen Parlaments sieht die Einführung einer erweiterten Ausbildung und eine regelmäßige Weiterbildung für Kraftfahrer vor. Ab September 2008 müssen alle neu ausgebildeten Kraftfahrer mit den Führerscheinklassen C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D oder DE eine zusätzliche Ausbildung in Form der so genannten Grundqualifikation durchführen. Zu den Inhalten dieser Ausbildung zählen unter anderem Fahrzeugtechnik, Sicherheitsausstattungen und Ladungssicherung, rücksichtsvolles und sparsames Fahren, Sozialvorschriften, Genehmigungen und richtiges Verhalten in Notfällen bis hin zur Logistik oder Marktordnung.

Darüber hinaus müssen sich ab diesem Zeitpunkt alle Kraftfahrer einer Weiterbildung von 35 Stunden in 5 Jahren unterziehen. Betroffen von dieser Weiterbildung sind allerdings nur Kraftfahrer im gewerblichen Güter- oder Personenverkehr (also Berufskraftfahrer) sowie im Werkverkehr, jedoch unabhängig davon, zu welchem Zeitpunkt sie ihre Fahrerlaubnis erlangt haben.

Aus Sicht des Fahrpersonals sind diese Regelungen sehr vorteilhaft. Höhere Qualifikationen führen zu höheren Löhnen und durch die Errichtung der Institution „Grundqualifikation“ nimmt ceteris paribus tendenziell die zukünftige Anzahl an Berufskraftfahrern ab, was zu einer weiteren Steigerung der Löhne führen wird.

Aus Unternehmenssicht ist jedoch zu konstatieren, dass damit neben zusätzlichen Weiterbildungskosten die Arbeitskosten aufgrund der Grundqualifikation deutlich zunehmen dürften. Andererseits könnte durch die verstärkte Aus- und Weiterbildung die Produktivität des Fahrpersonals geringfügig gesteigert werden und darüber hinaus der Treibstoffverbrauch durch Erlernen des sparsamen Fahrens leicht verringert werden.

## **3 Überblick über die Auswirkungen der geänderten Rechtsregelungen auf die Unternehmen**

Die neuen Rechtsregelungen führen grundsätzlich zu einer steigenden Kostenbelastung der Unternehmen des Straßengüterverkehrs. Die Reduzierung der durchschnittlichen wöchentlichen Arbeitszeiten des Fahrpersonals auf 48 h bedeutet eine deutliche Verminderung der dem Unternehmen zur Verfügung stehenden Fahrpersonalressourcen des einzelnen Fahrers. Dieser Verringerung der Fahrerressourcen können Unternehmen grundsätzlich mit folgenden möglichen Strategien begegnen:

- Reduzierung des Einsatzes von Fahrzeugressourcen

Unternehmen können aufgrund der Reduzierung der maximalen Einsatzzeit von Fahrern zugleich die wöchentliche Einsatzzeit des LKW reduzieren. Damit erwirtschaftet der LKW weniger Umsatz. Dieser Ansatz widerspricht der betriebswirtschaftlichen Forderung nach einer hohen Ressourceneffizienz. Daher dürfte diese Strategie nur vereinzelt zum Zuge kommen.

- Erhöhung der Personalreserve

Der Reduzierung der maximal möglichen Einsatzzeit des Fahrpersonals kann auch mit der Erhöhung der Fahrerreserve begegnet werden. Die Einsatzzeit des Fahrzeuges, welche über die wöchentliche Arbeitszeit des Fahrers hinausgeht, wird in diesem Fall durch einen Ersatzfahrer abgedeckt. Dies ist insbesondere im Nahverkehr und im nationalen Linienverkehr ohne größere Umstellungen möglich. Im internationalen Linienverkehr - insbesondere auf längeren Distanzen - müssen ggf. zusätzliche Umsteigepunkte definiert werden. Die Jahresfahrleistung ändert sich dadurch nicht. Damit besteht die Möglichkeit, das Verkehrsmittel weiterhin so produktiv zu nützen wie nach der alten Rechtslage. Die Bereithaltung einer höheren

Personalreserve überzeugt durch diese Vorteile. Die Ergebnisse einer Befragung ausgewählter Transportunternehmen durch das Institut für Transportwirtschaft und Logistik zeigt deutlich, dass der Großteil der befragten Unternehmen diese Strategie fahren wird.

- 2-Fahrer-Besatzung des LKW

Eine weitere Möglichkeit besteht darin, statt der bisherigen typischen Ein-Mann-Besatzung eines LKW's verstärkt auf 2-Fahrer-Besatzung zu setzen. Als Folge steigen die Personalkosten deutlich. Diese Strategie ist für die Unternehmen nur von eingeschränkter Relevanz. Sie könnte - wenn überhaupt - nur im internationalen Linienverkehr über lange Distanzen Sinn machen (beispielsweise Mitteleuropa - Türkei), weil der Anteil der Lenkzeit an der gesamten Einsatzzeit bei solchen Ferntransporten sehr hoch ist und bei einer Ein-Mann-Besetzung die maximal möglichen Lenkzeiten bei Transporten im engen zeitlichen Rahmen gegebenenfalls überschritten werden können. Auch die Umfrage des Institutes für Transportwirtschaft und Logistik zeigt auf, dass diese Strategie nur vereinzelt von Unternehmen des internationalen, europaweiten Fernverkehrs gefahren wird.

- Einführung eines Schichtbetriebes für das Fahrpersonal

Dieses Modell ist insbesondere für Nahverkehre, unabhängig ob Zulieferungs-, Auslieferungs- oder Baustellenverkehre von Relevanz. So könnte beispielsweise eine längere Vormittagsschicht, die sich bis in den frühen Nachmittag erstreckt und eine kurze Nachmittagschicht (bis zum Abend) eingeführt werden. Der bisherige Fahrer würde dann regulär die Vormittagsschicht übernehmen - mit der Folge einer deutlichen Verringerung seiner Einsatzstunden im Vergleich zu bisher - und ein zusätzlicher Fahrer die nur wenige Stunden umfassende Nachmittagschicht. Rechenbeispiele zeigen jedoch, dass diese Strategie im Vergleich mit der Erhöhung der Fahrerreserve in vielen Fällen zu höheren Gesamtkosten führt und daher auch im Folgenden nicht weiter betrachtet wird.

Aus Sicht des Fahrpersonals ist eine deutliche Reduktion der wöchentlichen Einsatzzeiten mit einer deutlichen Verringerung der bezahlten Arbeitsstunden sowie mit einer Reduzierung der durchschnittlichen Stundenlöhne verbunden. Die Anzahl der zulässigen Überstunden wird stark reduziert. In Anbetracht der Tatsache, dass Überstunden laut Kollektivvertrag mit dem Faktor 1,5 - nachts sogar mit Faktor 2 - wie der gewöhnliche Normalarbeitsstundensatz bezahlt werden, sinkt der Monats- und Jahresbruttolohn des Fahrpersonals.

Diese Verringerung, so ist zu erwarten, dürfte dazu führen, dass die Tätigkeit als Fahrer zunehmend unattraktiver wird und das momentane Missverhältnis zwischen Nachfrage nach Fahrpersonal und arbeitslosen Fahrern sich weiter zu Ungunsten der Nachfrage nach Fahrpersonal verändert. Das heißt, dass es Transportunternehmen zukünftig noch schwieriger als heute hätten, geeignetes Fahrpersonal zu finden.

Zum Ausgleich des Missverhältnisses zwischen Angebot und Nachfrage besteht einerseits die Möglichkeit, durch verstärkte Zuwanderung mehr Fahrpersonal zu rekrutieren und andererseits kann durch die Erhöhung der Stundenlöhne die Lücke zwischen Arbeitskräfteangebot und Nachfrage geschlossen werden.

Eine Lösung des Problems durch Zuwanderung zu erreichen, erscheint als kaum geeignet, weil in den zentral- und osteuropäischen Ländern selbst ein teils erheblicher Fahrermangel besteht.

Realistisch ist daher vor allem die Alternative der Erhöhung der Stundenlöhne der Fahrer. Gespräche mit Unternehmen, Gewerkschaften und auch Fahrern haben aufgezeigt, dass eine so deutliche Reduzierung der Monats- und Jahresbruttolöhne sehr kritisch bewertet wird. Es kann daher davon ausgegangen werden, dass die Stundenlöhne derart steigen, dass der Monats- und Jahresbruttolohn des Fahrers nach der Erhöhung der Stundenlöhne wieder dem nach alter Rechtsordnung entspricht. Mit der entsprechenden Erhöhung des Stundenlohnes geht somit keine Schlechterstellung des Fahrpersonals einher. Das erhöhte Ausmaß an Freizeit hätte zwar auch einen ökonomischen Wert an sich für das Fahrpersonal,

jedoch ist ein vollständiger Lohnausgleich die einfachste und transparenteste Vorgehensweise, die bei den folgenden Referenzbeispielen Anwendung findet. Die adäquate Erhöhung der Stundenlöhne wird voraussichtlich innerhalb von ein bis zwei Jahren realisiert werden. Aus Sicht des Transportunternehmens führt die entsprechende Erhöhung der Stundenlöhne in Folge zu einer deutlich stärkeren Personalkostenbelastung. Aufgrund der geringen Margen im Straßengüterverkehr ist dies für die Transportunternehmen problematisch. Sie können daher die Zusatzkosten nicht selbst tragen, sondern sind gezwungen, die Zusatzbelastung in die Wertschöpfungskette weiterzugeben.

## **4 Kostenmäßige Auswirkungen der geänderten Rechtsregelungen auf die Unternehmen**

### **4.1. Generelle Vorgehensweise**

Im Folgenden werden für die Leistungserstellungsarten:

- Nationaler Linienverkehr,
- Internationaler Linienverkehr,
- Zustellverkehr (differenziert nach Stückgut- sowie Mineralöldistribution mit Tankwagen),
- Baustellenverkehre sowie
- Schwerverkehre

zunächst die Verteilung der jährlichen Gesamtkosten eines Fahrzeuges nach alter Rechtslage dargestellt. Die hier betrachteten Gesamtkosten teilen sich wie folgt auf:

- Kilometerabhängige Kosten

Dazu gehören die Treibstoffkosten, die Bereifungskosten, Schmierstoffkosten sowie Reparaturkosten. Bei der Bestimmung der Treibstoffkosten wurde als Basis der Treibstoffverbrauch neuer Fahrzeuge angesetzt.

- Zeitabhängige Kosten

Zu den zeitabhängigen Kosten gehören die Kosten der Abschreibung des Fahrzeuges, wobei eine Differenzierung zwischen der Zugmaschine und dem Aufbau erfolgt. Dazu gehören auch die Kosten der Fremd- und Eigenkapitalverzinsung, die Kraftfahrzeugsteuer sowie die Kosten der Kfz-Versicherung. Bei der Kraftfahrzeugsteuer wurde bereits die Reduzierung der Steuersätze zum 1. Juli 2007 berücksichtigt. Bei den Versicherungskosten erfolgte eine Beschränkung auf unbedingt notwendige Versicherungen, wie beispielsweise der Haftpflichtversicherung.

- Personalkosten

Bei den Personalkosten wurden ausschließlich die Kosten des Fahrpersonals angesetzt, wobei eine Unterteilung in Fahrer und ggf. Ersatzfahrer erfolgte. Als Normalarbeitszeit wurde grundsätzlich 40 Stunden angesetzt, Überstunden tagsüber sowie nachts (20.00 - 5.00 Uhr) wurden nach den Regelungen des Kollektivvertrages für das Güterbeförderungsgewerbe kalkuliert. Die Stundensätze sind dem Kollektivvertrag genommen, wobei grundsätzlich Kategorie C als Basis verwendet wurde, d.h. von einer Betriebszugehörigkeit von länger als 10 Jahren bis zu 15 Jahren ausgegangen wurde. Auch Tagegelder für das Fahrpersonal wurden in der Kalkulation der Personalkosten berücksichtigt, wobei beim internationalen Linienverkehr höhere Tagessätze angenommen wurden als im nationalen Verkehr. Eine Fahrerreserve aufgrund von Urlaub, Krankheit sowie Weiterbildung findet ebenso Berücksichtigung.

- Gemeinkosten des Unternehmens

Gemeinkosten für administratives Personal, für Gebäude und Grundstücke sowie für die Disposition wurden pauschal mit dem Faktor 1,08 - bezogen auf die Summe der kilometerabhängigen, zeitabhängigen Kosten sowie Personalkosten - angesetzt.

Die Gesamtkosten entsprechen damit der Summe der kilometerabhängigen Kosten, der zeitabhängigen Kosten, der Personalkosten sowie der Gemeinkosten.

Kosten für die fahrleistungsabhängige Bemannung der Straßeninfrastruktur finden keine Berücksichtigung, da der Anteil der Fahrleistung, die auf dem bemannten Straßenverkehrsnetz gefahren wird, sehr großen Schwankungen unterliegt.

Die Kostenaufteilung auf die einzelnen beschriebenen Kategorien erfolgt für alle Leistungserstellungsarten prozentual als Anteil von 100 % Gesamtkosten.

Im Anschluss daran werden für alle Leistungserstellungsarten die Veränderung der Einsatzzeiten beschrieben. Dabei wird fokussiert auf die Verringerung der durchschnittlichen wöchentlichen Arbeitszeit auf 48 Stunden. Veränderte Pausenregelungen spielen keine Rolle, dass es keinen Einfluss auf die Kalkulation der Gesamtkosten hat. In der Kalkulation wird davon ausgegangen, dass der Output identisch bleibt, also die Fahrleistung konstant bleibt bzw. sich bei der Einführung einer 2-Schicht-Lösung sogar leicht erhöht, weil dann zusätzliche Fahrzeugkilometer zum Depot bei Schichtende der ersten Schicht zurückgelegt werden müssen.

Bei der Veränderung der Kostenarten nach neuer Rechtsregelung wird unterschieden in ein Modell ohne Lohnanpassung und mit Lohnanpassung. Wie bereits dargestellt, ist mit sehr großer Wahrscheinlichkeit zu erwarten, dass innerhalb einer sehr kurzen Zeitspanne von maximal ein oder zwei Jahren die Stundenlöhne des Fahrpersonals derart steigen, dass sich ihr Monats- und Jahresbruttolohn wieder auf dem Niveau nach alter Rechtslage bewegt. Die Kostenveränderungen werden prozentual dargestellt. Schlussendlich werden Aussagen zu der Veränderung der Gesamtkosten nach neuer Rechtslage getroffen.

Die Berechnungen berücksichtigen nicht sich möglicherweise ergebene Kostenveränderungen aufgrund der vermehrten Kontrollmöglichkeiten und der höheren Kontrolldichte. Es wird bei den Beispielrechnungen davon ausgegangen, dass die Leistungserstellung vollständig den Vorschriften nach alter Rechtslage und nach neuer Rechtslage genügt.

## **4.2. Nationaler Linienverkehr**

Zunächst wird der nationale Linienverkehr im Straßengüterverkehr betrachtet. Als Referenzfahrzeug wird ein 5-achsiger Sattelzug angenommen (2-achsige Zugmaschine mit einem 3-achsigen Auflieger). Im nationalen Linienverkehr über längere Distanzen ist die Form des Transportes üblich.

Die Jahresfahrleistung wird in diesem Referenzmodell mit 109.200 km / Jahr angenommen. Dies kann als repräsentativ für nationale Linienverkehre angesehen werden.

### **4.2.1. Alte Rechtslage**

Im Referenzmodell werden Einsatzzeiten des Fahrers mit 60 h pro Woche angesetzt, d.h. es werden in der Summe 20 Überstunden pro Woche bezahlt, weil die Normalarbeitszeit 40 h pro Woche beträgt. Eine Fahrerreserve ist erforderlich aus Gründen wie Krankheit, Urlaub und Weiterbildung.

Die relative Aufteilung der fahrzeugbezogenen Gesamtkosten nach den Kostenarten ist in Tabelle 2 dargestellt. Der größte Kostenblock macht mit 43,3 % der Gesamtkosten die Personalkosten aus.

Kostenart	Kostenanteile nach alter Rechtslage
Kilometerabhängige Kosten	29,3%
Zeitabhängige Kosten	20,0%
Personalkosten	43,3%
Gemeinkosten	7,4%
<b>Gesamtkosten</b>	<b>100,0%</b>

**Tabelle 2: Aufteilung der Gesamtkosten des Referenzfahrzeuges für den nationalen Linienverkehr, Leistungserstellung nach alter Rechtslage**

#### 4.2.2. Neue Rechtslage

Durch die Reduzierung der durchschnittlichen wöchentlichen Arbeitszeit auf 48 h ergibt sich das Erfordernis, das Arbeitszeitmodell an die neuen rechtlichen Bedingungen anzupassen. Die Einsatzzeit des Fahrers reduziert sich damit im Referenzmodell von 60 h pro Woche auf nur noch 48 h pro Woche. Dies ist für den Fahrer mit einer deutlichen Lohneinbuße verbunden. Die Reduzierung des jährlichen Bruttofahrerlohnes beträgt im Referenzmodell gerundet 8.220 EUR pro Jahr bei einem bisher angenommenen Jahresbruttoeinkommen von rund 31.020 EUR (Basis ist Kollektivvertrag für das Güterbeförderungsgewerbe 2007, Entgeltgruppe 4c für Arbeiter).

Aufgrund der Reduzierung der durchschnittlichen wöchentlichen Einsatzzeiten ist nunmehr die Notwendigkeit gegeben, in die Leistungserstellung Ersatzfahrer zu integrieren. Es wird hier angenommen, dass der Ersatzfahrer für dieses Referenzfahrzeug anteilig 12 Stunden die Woche seiner Einsatzzeit kalkuliert werden muss. Nur unter dieser Voraussetzung kann die Jahresfahrleistung und somit der Umsatz des Fahrzeuges konstant gehalten werden.

Tabelle 3 zeigt die Veränderung der relativen Kosten für alle Kostenkategorien sowie für die Gesamtkosten. Die Basis für die relative Veränderung sind die Kosten nach alter Rechtslage.

Kostenart	Entwicklung der Kosten nach neuer Rechtslage ohne Lohnerhöhung	Entwicklung der Kosten nach neuer Rechtslage mit Lohnerhöhung
Kilometerabhängige Kosten	100,0%	100,0%
Zeitabhängige Kosten	100,0%	100,0%
Personalkosten	92,2%	121,1%
Gemeinkosten	100,0%	100,0%
<b>Gesamtkosten</b>	<b>96,6%</b>	<b>109,1%</b>

**Tabelle 3: Veränderung der relativen Kosten nach neuer Rechtslage ohne sowie mit Lohnanpassung, Basis sind Werte nach alter Rechtslage**

Hervorzuheben ist der Aspekt, dass sich durch die Integration des Ersatzfahrers in die Leistungserstellung nunmehr die Gesamtkosten im Modell ohne Lohnanpassung geringfügig reduzieren. Die Ursache für die Reduktion liegt in der Reduktion von Überstunden des Fahrers, welche deutlich besser bezahlt werden als eine Normalarbeitsstunde. Diese Überstunden gehen nunmehr auf einen Ersatzfahrer über.

Aufgrund der bereits erwähnten Bruttolohnreduzierung des Fahrers und der großen Differenz zwischen Arbeitskräfteangebot und -nachfrage in Österreich bei Fahrpersonal (zu viele offene Stellen) werden Fahrer und deren Interessengruppen eine Erhöhung der Monats- und Jahresbruttolöhne fordern, was auch gerechtfertigt ist. Die Lösung liegt in der Erhöhung der Stundenlöhne. Eine Erhöhung der Stundenlöhne um 36,1 % im nationalen Linienverkehr führt zu einem Monats- bzw. Jahresbruttolohn des Fahrers, der dem nach alter Rechtslage entspricht. Diese offensichtlich extrem starke Steigerung der Bruttolöhne ist nach Ansicht der

Gutachter jedoch zwingend geboten, weil sonst der Gap zwischen Arbeitskräfteangebot und –nachfrage weiter zunehmen wird.

Die Gesamtkosten des zu betrachtenden Fahrzeuges erhöhen sich nach Lohnanpassung somit um 9,1 %. Diese deutliche Kostenerhöhung sollte verursachungsgerecht an die Auftraggeber weitergegeben werden, da die Ursache der Kostenerhöhung in der politischen Regulierung liegt und nur sehr eingeschränkt durch das einzelne Transportunternehmen beeinflusst werden kann.

### 4.3. Internationaler Linienverkehr

In diesem Kapitel werden die Kostenauswirkungen der veränderten Arbeitszeitregelungen auf den internationalen Linienverkehr im Straßengüterverkehr beleuchtet. Als Referenzfahrzeug wird wie im nationalen Linienverkehr ein 5-achsiger Sattelzug angenommen (2-achsige Zugmaschine, 3-achsiger Auflieger), welcher im internationalen Fernverkehr als Standard angenommen werden kann.

Die Jahresfahrleistung wird im internationalen Linienverkehr in diesem Modell mit 202.800 km / Jahr angenommen. Die tatsächliche Fahrleistung kann jedoch stark von diesem Wert abweichen, jedoch kann der angenommene Wert als ein guter Durchschnittswert gelten.

#### 4.3.1. Alte Rechtslage

Die Einsatzzeiten des Fahrers wurden mit 60 h im jährlichen Durchschnitt angesetzt, d.h. es werden in der Summe 20 Überstunden bezahlt, weil die Normalarbeitszeit 40 h pro Woche beträgt. Auch ist bereits ein Ersatzfahrer erforderlich, weil die jahreskilometrische Leistung sehr hoch ist. Der Ersatzfahrer wird hier mit 12 h je Woche angesetzt. Darüber hinaus muss Ersatzpersonal aufgrund Urlaub, Krankheit oder Weiterbildung berücksichtigt werden

In der Tabelle 4 ist die prozentuale Aufteilung der jährlichen Kosten dargestellt. Den größten Block nehmen im Modell die Personalkosten, dicht gefolgt von den kilometerabhängigen Kosten, ein.

Kostenart	Kostenanteile nach alter Rechtslage
Kilometerabhängige Kosten	37,8%
Zeitabhängige Kosten	15,5%
Personalkosten	39,2%
Gemeinkosten	7,4%
<b>Gesamtkosten</b>	<b>100,0%</b>

**Tabelle 4: Aufteilung der Gesamtkosten des Referenzfahrzeuges für den internationalen Linienverkehr, Leistungserstellung nach alter Rechtslage**

#### 4.3.2. Neue Rechtslage

Durch die Reduzierung der durchschnittlichen wöchentlichen Arbeitszeit auf 48 h ergibt sich auch im internationalen Linienverkehr das Erfordernis, das Arbeitszeitmodell an die neuen rechtlichen Bedingungen anzupassen. Die Einsatzzeit des Fahrers reduziert sich damit wie im nationalen Linienverkehr von 60 h pro Woche auf nur noch durchschnittlich 48 h pro Woche. Aufgrund der geringeren Überstunden reduziert sich das Bruttojahresfahrerlohn deutlich. Im Referenzmodell wird von einer Senkung von rund 8.400 EUR pro Jahr ausgegangen - der bisherige Jahresbruttolohn beträgt rund 31.210 EUR (Basis ist Kollektivvertrag für das Güterbeförderungsgewerbe 2007, Entgeltgruppe 4c für Arbeiter).

Aufgrund der Reduzierung der durchschnittlichen wöchentlichen Einsatzzeiten besteht auch im internationalen Linienverkehr nunmehr die Notwendigkeit, in die Leistungserstellung zusätzlich Ersatzfahrerkapazitäten zu integrieren. Es wird hier angenommen, dass der Ersatz-

fahrer für dieses Referenzfahrzeug anteilig rund 27 h Stunden die Woche seiner Einsatzzeit kalkuliert werden muss. Nur unter dieser Voraussetzung kann die Jahresfahrleistung und somit der Umsatz des Fahrzeuges konstant gehalten werden.

Auch im internationalen Verkehr reduzieren sich bei konstanten Stundenlöhnen die Gesamtkosten, da teure Überstunden des Fahrers durch günstigere Normalarbeitsstunden des Ersatzfahrers substituiert werden.

Wie bereits ausgeführt, dürfte bei Konstanz der Fahrerlöhne zu erwarten sein, dass sich die Lücke zwischen Arbeitskräfteangebot und –nachfrage deutlich verschärft. Somit werden in absehbarer Zeit die Löhne so angepasst werden, dass das Fahrpersonal keine finanzielle Schlechterstellung erfährt. Bei einer Erhöhung des Stundenlohnes um 37 % ist der Monats- bzw. Jahresbruttolohn wieder auf dem Stand nach alter Rechtslage.

Tabelle 5 zeigt die Veränderung der relativen Kosten für alle Kostenkategorien sowie für die Gesamtkosten. Die Basis für die relative Veränderung sind die Kosten nach alter Rechtslage.

Kostenart	Entwicklung der Kosten nach neuer Rechtslage ohne Lohnerhöhung	Entwicklung der Kosten nach neuer Rechtslage mit Lohnerhöhung
Kilometerabhängige Kosten	100,0%	100,0%
Zeitabhängige Kosten	100,0%	100,0%
Personalkosten	96,7%	124,6%
Gemeinkosten	100,0%	100,0%
<b>Gesamtkosten</b>	<b>98,7%</b>	<b>109,7%</b>

**Tabelle 5: Veränderung der relativen Kosten nach neuer Rechtslage ohne sowie mit Lohnanpassung, Basis sind Werte nach alter Rechtslage**

Die Gesamtkosten des zu betrachtenden Fahrzeuges erhöhen sich nach Lohnanpassung somit um 9,7 %.

Diese Gesamtkostenenerhöhung um 9,7 % ist eher als untere Grenze der Kostenerhöhung anzusetzen. Es wurden hier nicht Kosten für zusätzliche Umsteigepunkte Fahrer / Ersatzfahrer berücksichtigt. Das heißt, mögliche zusätzliche Anreise- / Abreisekosten des Fahrpersonals sowie die Kosten des Umsteigepunktes (Miete oder Unterkunft) bei Einrichtung eines zusätzlichen Umsteigepunktes würden die Kosten weiter erhöhen.

## 4.4. Zustellverkehre

### 4.4.1. Auslieferung von Stückgütern

Im Folgenden werden die Kostenauswirkungen der veränderten Arbeitszeitregelungen auf den Auslieferungsverkehr von Stückgut analysiert. Als Referenzfahrzeug wird ein zweiachsiges Fahrzeug mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 18 Tonnen angenommen, welche in der Distribution von Stückgütern in der Praxis eine große Rolle spielen.

Die Jahresfahrleistung wird in diesem Modell mit 65.000 km / Jahr angenommen.

#### 4.4.1.1. Alte Rechtslage

Auch im Auslieferungsverkehr sind bislang wöchentliche Einsatzzeiten des Fahrpersonals von 60 Stunden die Regel. Somit werden im Modell bei einer Normalarbeitszeit von 40 Stunden 20 Überstunden tagsüber pro Woche geleistet. Für Urlaub, Krankheit oder Weiterbildung wird eine Fahrerreserve angesetzt.

In der Tabelle 6 ist die prozentuale Aufteilung der jährlichen Kosten dargestellt. Den mit Abstand größten Block nehmen im Modell die Personalkosten ein, die hier mit knapp 52 % der Gesamtkosten angesetzt werden.

Kostenart	Kostenanteile nach alter Rechtslage
Kilometerabhängige Kosten	23,0%
Zeitabhängige Kosten	17,8%
Personalkosten	51,9%
Gemeinkosten	7,4%
<b>Gesamtkosten</b>	<b>100,0%</b>

**Tabelle 6: Aufteilung der Gesamtkosten des Referenzfahrzeuges für den Auslieferungsverkehr mit Stückgütern, Leistungserstellung nach alter Rechtslage**

#### 4.4.1.2. Neue Rechtslage

Durch die Reduzierung der durchschnittlichen wöchentlichen Arbeitszeit auf 48 h ergibt sich auch im Auslieferungsverkehr mit Stückgütern das Erfordernis, die Leistungserstellung zu ändern, weil nunmehr zusätzliches Ersatzpersonal benötigt wird. Aufgrund der geringeren Anzahl an Überstunden reduziert sich der Bruttojahreslohn des Fahrers um rund 6.675 EUR von einer Basis von rund 28.800 EUR. Für die Stundenlöhne wurde der Kollektivvertrag für das Güterbeförderungsgewerbe 2007, Entgeltgruppe 2c für Arbeiter angesetzt.

Die Zeitdifferenz von 12 Stunden muss nunmehr durch einen Ersatzfahrer abgedeckt werden, so dass die jahreskilometrische Leistung konstant gehalten werden kann. Teure Überstunden können damit durch günstigere Normalarbeitsstunden des Ersatzpersonals abgedeckt werden.

Aufgrund der auch im Nahverkehr gegebenen Lücke zwischen Arbeitskräfteangebot und -nachfrage ist auch in diesem Segment eine deutliche Steigerung der Stundenlöhne zu erwarten. Eine Erhöhung des Stundenlohnes um 30,3 % ist notwendig, um die Lohneinbuße durch eine geringere Arbeitszeit zu kompensieren.

Tabelle 7 zeigt die Veränderung der relativen Kosten für alle Kostenkategorien sowie für die Gesamtkosten. Die Basis für die relative Veränderung sind die Kosten nach alter Rechtslage.

Kostenart	Entwicklung der Kosten nach neuer Rechtslage ohne Lohnerhöhung	Entwicklung der Kosten nach neuer Rechtslage mit Lohnerhöhung
Kilometerabhängige Kosten	100,0%	100,0%
Zeitabhängige Kosten	100,0%	100,0%
Personalkosten	95,9%	116,1%
Gemeinkosten	100,0%	100,0%
<b>Gesamtkosten</b>	<b>97,8%</b>	<b>108,4%</b>

**Tabelle 7: Veränderung der relativen Kosten nach neuer Rechtslage ohne sowie mit Lohnanpassung, Basis sind Werte nach alter Rechtslage**

Auch im Zustellverkehr mit Stückgütern kann festgestellt werden, dass sich durch die Integration zusätzlicher Ersatzfahrerkapazitäten in die Leistungserstellung nunmehr die Gesamtkosten im Modell ohne Lohnanpassung um wenige Prozentpunkte reduzieren. Die Ursache für die Reduktion liegt in der verringerten Anzahl von Überstunden des Fahrers, welche deutlich besser bezahlt werden als eine Normalarbeitsstunde. Diese Überstunden werden nunmehr durch einen Ersatzfahrer getragen.

Die Gesamtkosten des zu betrachtenden Fahrzeuges erhöhen sich nach Lohnanpassung somit um 8,4 %.



#### 4.4.2. Auslieferung von Mineralöl

Im Folgenden werden die Kostenauswirkungen der veränderten Arbeitszeitregelungen auf den Auslieferungsverkehr bei Mineralölprodukten analysiert. Dabei handelt es sich um Transporte von der Raffinerie und / oder Lager zu den Tankstellen. Als Referenzfahrzeug wird eine fünfsichtige Fahrzeugkombination (2-achsiges Zugfahrzeug, 3-achsiger Auflieger) mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 40 Tonnen angenommen, welche in der Distribution von Stückgütern in der Praxis eine große Rolle spielen.

Die Jahresfahrleistung wird in der Distribution mit Tankwagen mit 220.000 km / Jahr angenommen.

##### 4.4.2.1. Alte Rechtslage

Die Distribution von Mineralölerzeugnissen erfolgt im 2-Schicht-System. Pro Woche werden 11 Schichten realisiert. Es sind damit 2 Fahrer mit unterschiedlichen Einsatzzeiten notwendig zuzüglich eines Ersatzfahrers, um den bisherigen rechtlichen Rahmenbedingungen zu genügen. Für die Gründe Urlaub, Krankheit oder Weiterbildung muss darüber hinaus Ersatzpersonal bereitgehalten werden.

In der Tabelle 8 ist die prozentuale Aufteilung der jährlichen Kosten dargestellt. Den mit Abstand größten Block nehmen auch im Auslieferungsverkehr mit Mineralölerzeugnissen die Personalkosten ein, die hier mit 45,0 % der Gesamtkosten angesetzt werden.

Kostenart	Kostenanteile nach alter Rechtslage
Kilometerabhängige Kosten	32,5%
Zeitabhängige Kosten	15,1%
Personalkosten	45,0%
Gemeinkosten	7,4%
<b>Gesamtkosten</b>	<b>100,0%</b>

**Tabelle 8: Aufteilung der Gesamtkosten des Referenzfahrzeuges für den Auslieferungsverkehr mit Mineralölen, Leistungserstellung nach alter Rechtslage**

##### 4.4.2.2. Neue Rechtslage

Die Reduzierung der durchschnittlichen wöchentlichen Arbeitszeit auf 48 h führt auch bei dieser Leistungserstellungsart zu einer Veränderung des Leistungserstellungsmodells. Bei 11 Schichten pro Woche zu je 12 h sind nunmehr 3 Fahrer mit jeweils 48 h Arbeitszeit beschäftigt. Es erfolgt also auch hier eine Erhöhung der Fahrpersonalkapazität.

Die Jahresbruttolöhne verringern sich im Durchschnitt um etwa 4.200 EUR pro Fahrer auf einer Basis von durchschnittlich 27.570 EUR.

Aufgrund der auch in diesem Segment vorhandenen Lücke zwischen Arbeitskräfteangebot und -nachfrage kann auch hier eine deutliche Steigerung der Stundenlöhne erwarten werden. Eine Erhöhung des Stundenlohnes um 18 % ist notwendig, um die Lohneinbuße durch eine geringere Arbeitszeit zu kompensieren.

Tabelle 9 zeigt die Veränderung der relativen Kosten für alle Kostenkategorien sowie für die Gesamtkosten. Die Basis für die relative Veränderung sind die Kosten nach alter Rechtslage.

Kostenart	Entwicklung der Kosten nach neuer Rechtslage ohne Lohnerhöhung	Entwicklung der Kosten nach neuer Rechtslage mit Lohnerhöhung
Kilometerabhängige Kosten	100,0%	100,0%
Zeitabhängige Kosten	100,0%	100,0%
Personalkosten	106,5%	124,7%
Gemeinkosten	100,0%	100,0%
<b>Gesamtkosten</b>	<b>102,9%</b>	<b>111,1%</b>

**Tabelle 9: Veränderung der relativen Kosten nach neuer Rechtslage ohne sowie mit Lohnanpassung, Basis sind Werte nach alter Rechtslage**

Durch die Umstellung auf den 3-Schicht-Betrieb erhöhen sich bereits im Modell ohne der erforderlichen Lohnanpassung die Kosten um 2,9 %.

Bei Berücksichtigung der Lohnanpassung steigen die Gesamtkosten des zu betrachtenden Fahrzeuges um 11,1 %.

## 4.5. Baustellenverkehre

Auch im Baustellenverkehr führen die neuen Rechtsregelungen zu veränderten Arbeitszeitmodellen des Fahrpersonals. Als Referenzfahrzeug wird ein vierachsiges Kipperfahrzeug mit Hydraulikvorrichtung angesetzt, welches im Baustellenverkehr häufig zum Einsatz kommt. Dieses Fahrzeug hat ein zulässiges Gesamtgewicht von 32 Tonnen und die hier angesetzte Fahrleistung pro Jahr mit knapp 65.000 km kann als realistisch gelten. Der Grund für diese vergleichsweise geringe jahreskilometrische Leistung liegt in dem hohen Anteil an Stehzeiten auf Baustellen an der Einsatzzeit.

### 4.5.1. Alte Rechtslage

Die Einsatzzeit des Fahrpersonals wird mit grundsätzlich 60 Stunden pro Woche angesetzt. Ersatzfahrer werden ausschließlich benötigt wegen Krankheit, Urlaub sowie Weiterbildungsaktivitäten.

In der Tabelle 10 ist die prozentuale Aufteilung der jährlichen Kosten dargestellt. Den mit Abstand größten Block nehmen auch im Baustellenverkehr die Personalkosten ein, die hier mit 44,3 % der Gesamtkosten angesetzt werden.

Kostenart	Kostenanteile nach alter Rechtslage
Kilometerabhängige Kosten	26,3%
Zeitabhängige Kosten	21,9%
Personalkosten	44,3%
Gemeinkosten	7,4%
<b>Gesamtkosten</b>	<b>100,0%</b>

**Tabelle 10: Aufteilung der Gesamtkosten des Referenzfahrzeuges für den Baustellenverkehr, Leistungserstellung nach alter Rechtslage**

### 4.5.2. Neue Rechtslage

Die Verringerung der durchschnittlichen wöchentlichen Einsatzzeiten hinterlässt auch im Baustellenverkehr deutliche Spuren. Die Jahresbruttolöhne verringern sich im Durchschnitt um etwa 7.050 EUR auf einer Basis von bisher 30.410 EUR. Eine Erhöhung der Stundenlöhne um 30,3 % ist erforderlich, um den Monats- und Jahresbruttolohn des Fahrers wieder auf das ursprüngliche Niveau zu erhöhen.

Tabelle 9 zeigt die Veränderung der relativen Kosten für alle Kostenkategorien sowie für die Gesamtkosten. Die Basis für die relative Veränderung sind die Kosten nach alter Rechtslage.

Kostenart	Entwicklung der Kosten nach neuer Rechtslage ohne Lohnerhöhung	Entwicklung der Kosten nach neuer Rechtslage mit Lohnerhöhung
Kilometerabhängige Kosten	100,0%	100,0%
Zeitabhängige Kosten	100,0%	100,0%
Personalkosten	95,8%	121,1%
Gemeinkosten	100,0%	100,0%
<b>Gesamtkosten</b>	<b>98,1%</b>	<b>109,4%</b>

**Tabelle 11: Veränderung der relativen Kosten nach neuer Rechtslage ohne sowie mit Lohnanpassung, Basis sind Werte nach alter Rechtslage**

Durch die Hinzuziehung von Ersatzfahrern erfolgt eine Kostenerhöhung mit Lohnanpassung um 9,4 %.

Alternativ ist es möglich, statt der Integration eines Ersatzfahrers auf ein 2-Schicht-Modell zu setzen. Dieses ist jedoch mit höheren Kosten als das Ersatzfahrermodell verbunden und wird daher hier nicht weiter betrachtet.

## 4.6. Schwerverkehr

Als letzte zu betrachtende Leistungserstellungsart wird der Schwerverkehr betrachtet. Das Referenzfahrzeug ist ein dreiachsiges Zugfahrzeug mit einem fünfachsiger Auflieger, welche in Kombination ein zulässiges Gesamtgewicht von 60 Tonnen aufweisen. Die hier angesetzte Jahresfahrleistung beträgt 140.400 km.

### 4.6.1. Alte Rechtslage

Die Einsatzzeit des Fahrpersonals wird mit grundsätzlich 60 Stunden pro Woche angesetzt. Ersatzfahrer werden ausschließlich benötigt wegen Krankheit, Urlaub sowie Weiterbildungsaktivitäten.

In der Tabelle 12 ist die prozentuale Aufteilung der jährlichen Kosten dargestellt. Den mit Abstand größten Block nehmen nicht die Personalkosten, sondern die kilometerabhängigen Kosten ein. Die wesentliche Ursache liegt in dem hohen Treibstoffverbrauch begründet.

Kostenart	Kostenanteile nach alter Rechtslage
Kilometerabhängige Kosten	41,1%
Zeitabhängige Kosten	24,0%
Personalkosten	27,5%
Gemeinkosten	7,4%
<b>Gesamtkosten</b>	<b>100,0%</b>

**Tabelle 12: Aufteilung der Gesamtkosten des Referenzfahrzeuges für den Schwerverkehr, Leistungserstellung nach alter Rechtslage**

### 4.6.2. Neue Rechtslage

Die Verringerung der durchschnittlichen wöchentlichen Einsatzzeiten hat wie bei allen anderen Leistungserstellungsarten deutliche Auswirkungen. Aufgrund der Reduzierung der wöchentlichen Einsatzzeiten auf 48 Stunden verringern sich die Jahreslöhne der Fahrer um rund 8.200 EUR. Das bisherige Jahreseinkommen wurde hier mit rund 32.050 EUR ange-

setzt. Zur Vermeidung der Schlechterstellung des Fahrpersonals ist eine Erhöhung der Stundenlöhne um 34,5 % nötig.

Tabelle 13 zeigt die Veränderung der relativen Kosten für alle Kostenkategorien sowie für die Gesamtkosten. Die Basis für die relative Veränderung sind die Kosten nach alter Rechtslage.

<b>Kostenart</b>	<b>Entwicklung der Kosten nach neuer Rechtslage ohne Lohnerhöhung</b>	<b>Entwicklung der Kosten nach neuer Rechtslage mit Lohnerhöhung</b>
Kilometerabhängige Kosten	100,0%	100,0%
Zeitabhängige Kosten	100,0%	100,0%
Personalkosten	93,1%	123,4%
Gemeinkosten	100,0%	100,0%
<b>Gesamtkosten</b>	<b>98,1%</b>	<b>106,5%</b>

**Tabelle 13: Veränderung der relativen Kosten nach neuer Rechtslage ohne sowie mit Lohnanpassung, Basis sind Werte nach alter Rechtslage**

Die Gesamtkosten erhöhen sich bei Lohnanpassung um 6,5 %. Diese vergleichsweise geringe Gesamtkostenenerhöhung liegt in dem geringen Personalkostenanteil beim Schwerverkehr begründet.

## 5. Fazit

Die neuen Rechtsregelungen führen zu deutlichen Veränderungen der Planung der Leistungserstellung für die Unternehmen des Straßengüterverkehrs. Insbesondere die notwendige Verkürzung der durchschnittlichen wöchentlichen Arbeitszeit auf 48 Stunden hat einen sehr starken Einfluss auf die tatsächlichen Einsatzzeiten des Fahrpersonals. Die Arbeitszeitmodelle für die Fahrer müssen somit an die veränderten Rechtsanforderungen angepasst werden. Dies geschieht vielfach durch die Bereitstellung zusätzlichen Ersatzpersonals.

Aufgrund der verringerten Anzahl an Überstunden reduzieren sich die durchschnittliche wöchentliche bezahlte Arbeitszeit und der durchschnittliche Stundesatz, was in Folge die Monats- und Jahreslöhne der Fahrer deutlich senken würde. Gespräche mit Unternehmen, Gewerkschaften sowie Fahrern haben ergeben, dass es aus Sicht des Fahrers die zu erwartende Lohneinbuße nicht akzeptabel ist.

Es ist damit mit aller Wahrscheinlichkeit zu erwarten, dass innerhalb kurzer Zeit die Stundenlöhne des Fahrpersonals deutlich ansteigen werden. Das ist auch erforderlich, um die existente Lücke zwischen Arbeitskräfteangebot und -nachfrage nicht noch weiter zu vergrößern. Darüber hinaus ist es aufgrund der momentan schwierigen Arbeitsmarktlage für die Unternehmen bereits heute mit hohen Schwierigkeiten verbunden, Fahrer und Ersatzfahrer zu rekrutieren.

Damit kommt es je nach Leistungserstellungsart beim betrachteten Referenzfahrzeug zu deutlichen Erhöhungen der Gesamtkosten, wie im Überblick in Tabelle 14 gezeigt wird.

Leistungserstellungsart	Gesamtkostenerhöhung mit Lohnanpassung
Nationaler Linienverkehr	9,1 %
Internationaler Linienverkehr	9,7 %
Zustellverkehr mit Stückgut	8,4 %
Zustellverkehr mit Mineralöl	11,1 %
Baustellenverkehr	9,4 %
Schwerverkehr	6,5 %

**Tabelle 14: Gegenüberstellung der Kostenerhöhungen für die einzelnen Leistungserstellungsarten bei Berücksichtigung der Lohnanpassung**

Diese Zahlen berücksichtigen nur die Kostenerhöhungen aufgrund der veränderten Arbeitszeitregelungen. Nicht enthalten sind

- Zusatzkosten durch die Einrichtung von möglichen Umstiegspunkten zwischen Fahrer und Ersatzfahrer,
- Reisekosten des Fahrers bzw. Ersatzfahrers zu / von den Umsteigepunkten sowie
- weitere Kosten, die aufgrund der verbesserten Kontrollmöglichkeiten und der höheren Kontrollintensität der Kontrollbehörden entstehen.

Daher stellt die Abschätzung der Erhöhung der Kosten eher eine untere Grenze dar.

Die Kostenerhöhungen können durch das Güterbeförderungsgewerbe nicht getragen werden, da die Margen sehr niedrig sind. Bei Selbsttragen der zusätzlichen Kosten sind weitere Insolvenzen im Güterbeförderungsgewerbe zu erwarten, welche die Laderaumknappheit weiter verschärfen würde mit der Folge von höheren Marktpreisen.

Diese Studie soll einen Beitrag zu einer fairen und transparenten Preisgestaltung ermöglichen. Aus volkswirtschaftlicher Sicht werden mit einer Weitergabe tatsächlich zusätzlich entstehender Kosten die Laderaumknappheit nicht weiter verschärft und Insolvenzen abgewendet. Aus betriebswirtschaftlicher Sicht ist es für Transportunternehmen wie für Auftraggeber

vorteilhaft, Preisverhandlungen über die entstehenden Zusatzkosten auf Basis dieser Referenzbeispiele mit geringen Transaktionskosten durchzuführen.