



>>> aktiv für
den Güterverkehr



Marktbeobachtung Güterverkehr

Sonderbericht zur Situation
an der Laderampe

Inhalt

0	Zusammenfassung / Summary.....	2
1	Einleitung.....	7
2	Ausgangslage.....	8
3	Problemfelder.....	11
3.1	Problemlage aus Sicht von Industrie- und Handelsunternehmen.....	12
3.2	Problemlage aus Sicht von Speditions- und Transportunternehmen.....	14
3.3	Problemlage aus Sicht von Kraftfahrern.....	16
4	Auswirkungen unplanmäßiger Stand- und Wartezeiten.....	17
4.1	Betriebswirtschaftliche Aspekte.....	17
4.2	Sozialvorschriften.....	18
5	Lösungsansätze.....	20
5.1	Vorbemerkungen.....	20
5.2	Eindeutige Leistungsverpflichtungen zwischen Prozessbeteiligten.....	21
5.3	Einrichtung von Zeitfenstern.....	22
5.3.1	Allgemeine Darstellung.....	22
5.3.2	Beurteilung von Zeitfenster-Management-Systemen durch die Marktteilnehmer.....	24
5.3.3	Abschließende Bewertung.....	26
5.4	Avisierung / Voranmeldung.....	27
5.5	Ausweitung und Flexibilisierung der Arbeits- und Rampenzeiten.....	28
5.6	Kapazitive Maßnahmen.....	29
5.7	Weitere Lösungsansätze.....	30
5.8	Individuelle Lösungsansätze aus der Praxis.....	32
	Anhang: Lenk- und Ruhezeitverstöße.....	33

0 Zusammenfassung

Im Rahmen der Umsetzung der Maßnahme 2 J des Aktionsplans Güterverkehr und Logistik („Optimierung der Abläufe an Laderampen“) hat das Bundesamt für Güterverkehr die Laderampensituation in ausgewählten Branchen und Marktsegmenten mit dem Ziel untersucht, Problemlagen zu beschreiben und zu bewerten, deren Ursachen zu identifizieren sowie Lösungsansätze aufzuzeigen. In die Untersuchung wurden ausgewählte Industrie- und Handelsunternehmen, die Seehäfen Hamburg und Bremerhaven, ein Kombiterminal in Süddeutschland sowie die Flughäfen Frankfurt/Main und Leipzig einbezogen.

Ziel der Untersuchung

Generell unterscheiden sich die untersuchten Wirtschaftssektoren bezüglich der Häufigkeit des Auftretens unplanmäßiger Stand- und Wartezeiten an Laderampen. Letztere sind verstärkt bei Lagern zu beobachten, über die eine große Vielfalt an Produkten umgeschlagen wird, ferner an Standorten mit kapazitiven Engpässen. Auf Unternehmensebene treten Friktionen an der Rampe insbesondere zu bestimmten Tageszeiten und an bestimmten Wochentagen auf. Dabei zeigen sich die Störungen vor allem im Bereich des Wareneingangs, seltener in der Distributionslogistik.

Branchenunterschiede

Unplanmäßige Warte- und Standzeiten an Rampen sowie an vor- bzw. nachgelagerten Einrichtungen bedingen Kostensteigerungen bei den Marktteilnehmern und führen insgesamt zu hohen Produktivitätsverlusten des Logistiksystems. Sie lassen sich nach den Untersuchungsergebnissen vorrangig auf die nachfolgenden Gründe zurückführen. Dabei bestehen zwischen den Beteiligten der Prozesskette (Versender – Spedition/Transportunternehmen – Empfänger) zum Teil große Diskrepanzen bezüglich deren prioritärer Einstufung.

Hauptgründe für Warte- und Standzeiten

- *Ressourcenknappheit (Personal, Infrastruktur, Lagerkapazität etc.) am Be- bzw. Entladestandort sowie in dessen Umfeld.*
- *Nicht ausreichend gesteuerter Lkw-Zulauf, insbesondere bei Aufkommensspitzen zu bestimmten Tages- und Wochenzeiten.*
- *Unflexible Arbeits- und Rampenzeiten.*
- *Verspätungen von Lkw an der Laderampe.*
- *Informationsdefizite / unklare Leistungsverpflichtungen.*

Die unplanmäßigen Warte- und Standzeiten ziehen häufig weitere Verspätungen nach sich und bedingen Schwierigkeiten bei der Fahrer- und Fahrzeugdisposition. Angesichts enger Fahrzeugeinsatzpläne erschweren unplanmäßig lange Aufenthaltsdauern an den Be- und Entladestellen im Allgemeinen die Einhaltung der Tourenplanung sowie der gesetzlichen Sozialvorschriften. Nicht selten werden die Lenk- und Ruhezeiten vor dem Hintergrund eines wettbewerbsintensiven Marktumfeldes und hohen Zeit- und Termin-

Einhaltung der Sozialvorschriften

drucks überschritten. Dies hat nicht zuletzt negative Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen und das Image der Berufskraftfahrer.

Nach Ergebnissen der Untersuchung sind Industrie- und Handelsunternehmen sowie See- und Flughäfen zwar zunehmend gewillt, eine Verbesserung der Situation an den Laderampen durch die Entwicklung und Anwendung von IT-gestützten Zeitfenster-Management- und Avisierungs-Systemen zu erreichen. Dennoch besteht zwischen den Prozessbeteiligten, trotz der wirtschaftlichen Folgekosten, die sich aus den Friktionen an den Laderampen ergeben, vielfach weiterhin keine oder lediglich eine geringe Gesprächsbereitschaft, um gemeinschaftliche Lösungen zu entwickeln. Ein Grund besteht darin, dass zwischen dem Empfänger der Ware und dem anliefernden Transportunternehmen regelmäßig keine vertraglichen Beziehungen bestehen. Die Notwendigkeit der Verbesserung der Kommunikation zwischen allen am gesamten Prozess der Lieferkette beteiligten Unternehmen stellt daher ein zentrales Ergebnis der Untersuchung dar.

Oberstes Ziel:
Kommunikation
stärken!

Die nachfolgenden Lösungsansätze erscheinen nach den Untersuchungsergebnissen im Hinblick auf eine Verbesserung der Be- und Entladeabläufe an Laderampen als besonders zielführend. Zu unterscheiden sind Maßnahmen, die vor allem dazu dienen, die Effizienz und Planbarkeit unter Beibehaltung der bestehenden Rampenzeiten und -kapazitäten zu erhöhen, und Maßnahmen, die auf Kapazitätssteigerungen abzielen und damit für die Betroffenen nicht selten einen hohen Kapitalaufwand bedeuten.

Lösungsansätze

- *Einrichtung von Zeitfenstern.* Mit Erfolg haben Industrie- und Handelsunternehmen mit einer kritischen Größe bzw. Auftragsmenge zur Glättung von tageszeitlichen und wochentäglichen Aufkommensspitzen an den Rampen Zeitfenster-Management-Systeme eingeführt.
- *Avisierungsverfahren.* Dort, wo bislang keine Zeitfenster-Management-Systeme implementiert wurden, bieten sich Avisierungsverfahren an, mit deren Hilfe Warenempfänger ihre Lager- und Personalkapazitäten und Transportunternehmen ihren Fahrzeugeinsatz besser koordinieren können.
- *Klare vertragliche Regelungen.* Insbesondere dort, wo Zuständigkeiten und gegenseitige Ansprüche unklar sind (z.B. Zuständigkeit für das Be- und Entladen, Berechnung von Standgeldern), gilt es, eindeutige Leistungsverpflichtungen in den Liefer- und Beförderungsverträgen festzuschreiben.
- *Ausweitung und Flexibilisierung der Arbeits- und Rampenzeiten.* Bei extremen Wartezeiten an den Rampen sollte eine Ausweitung bzw. Flexibilisierung der Arbeits- und Rampenzeiten in Erwägung gezogen werden, um eine Entzerrung des Verkehrs herbeizuführen.

Zeitfenster-
Management-
Systeme

Avisierungs-
verfahren

Klare vertragliche
Regelungen

Arbeits- und
Rampenzeiten

- *Kapazitive Maßnahmen.* Im Einzelfall ist zu prüfen, inwieweit Kapazitätserweiterungen bei den Versand- und Empfangsunternehmen (Personal, Stellflächen, Lager, Rampen), bei Institutionen (z.B. Zoll) oder im Bereich der Verkehrsinfrastruktur zielführend sind. Kapazitätserweiterungen

Summary

As part of the implementation of Measure 2 J in the action plan for freight traffic and logistics (“Optimisation of loading bay procedures”) the Federal Office for Goods Transport has studied the loading bay status quo across selected sectors and market segments with a view to describing and assessing problematic situations, identifying causes and proposing ways to arrive at solutions. The investigation covered selected industrial and trading companies, the sea ports of Hamburg and Bremerhaven, a combined-transport terminal in southern Germany and the airports of Frankfurt/Main and Leipzig.

Aim of study

Across the economic sectors included in the study there is variation in the frequency of unscheduled standing and waiting times at loading bays. Waiting times tend to occur more frequently at locations handling a wide range of products and at sites with capacity constraints. At company level, loading-bay problems are especially likely to occur at certain times of the day and on certain days of the week. Blockages also tend to materialise at the goods-in stage, less often in the outbound logistics department.

Sectoral differences

Unexpected standing and waiting times at loading bays as well as downstream and upstream facilities translate into higher costs for market operators and lead to major losses in the productivity of logistics systems overall. The study found that delays can largely be attributed to the factors listed below. It should be noted, however, that there is no hard and fast agreement amongst the various parties in the process chain (shipper – haulier – receiver) over the priority that is assigned by them.

Main reasons for delays caused by standing and waiting

- *Shortage of resources (staff, infrastructure, warehousing etc.) at or around source or destination.*
- *Imperfectly managed lorry arrivals, especially at peak times of the day and week.*
- *Inflexible working hours and loading-bay opening times.*
- *Delayed arrival of lorries at the loading bay.*
- *Information deficits / lack of clarity over areas of responsibility.*

Unplanned standing and waiting often leads to further delays down the line and causes problems with drivers and vehicles. With vehicle schedules normally tight, unexpectedly long periods spent loading and unloading interrupt the smooth flow of freight and make it harder to respect statutory social regulations. High pressure on drivers working in an intensely competitive market often causes them to spend longer periods at the wheel than is legally permitted. This has negative effects on working conditions and on the image of the professional freight haulier.

Observing social regulations

The study found that, while companies, seaports and airports are increasingly willing to develop and deploy computerised time-slot management and notification systems to improve the situation at loading bays, there is still much inertia when it comes to engaging in a dialogue to find solutions that will benefit all parties – and this despite the economic cost associated with friction on the ground. This can be attributed in part to the fact that there is often no contract regulating the interaction of transport company and consignee. A central finding of the study was that communication between all companies involved in the chain of delivery must be improved.

Paramount objective: Improve communications!

The study found that the following approaches in particular are likely to bring about improvements in the loading and unloading process. Measures can be divided into those that focus on enhancing efficiency and making loading activities easier to plan (while not exceeding loading-bay times and capacities) and those that aim to bring about an increase in capacity and which are therefore often associated with considerable capital expenditure on the part of the affected parties.

Solution approaches

- *Establishment of time slots.* Industrial and trading companies that have reached a critical size and can command contracts of a certain minimum volume have succeeded in introducing time-slot management systems that even out the peaks and troughs of business over a given day or week.
- *Notification procedures.* Where no time-slot management systems have been introduced, notification procedures can help consignees to better coordinate their warehousing and staff capacities and help companies to plan the deployment of vehicles in a more efficient way.
- *Clear contractual stipulations.* In particular where there is lack of clarity regarding obligations and areas of competence (e.g. responsibility for loading/unloading, calculation of demurrage), supply and conveyance contracts must be drawn up that clearly state the responsibilities of the respective parties.
- *Extension of and flexibility in working times and loading-bay times.* In cases of prolonged waiting at loading bays companies should consider allowing a degree of flexibility or extending the time allotted to this phase of operations, in order to alleviate blockages in the system.
- *Measures relating to capacity.* A study should be made on a case-by-case basis examining the extent to which it would be beneficial to increase the capacity of companies dispatching and receiving (staff, storage space, warehousing, loading bays), of institutions (e.g. customs authorities) or in the area of transport infrastructure.

Time-slot management software

Notification procedures

Clear contractual stipulations

Working times and loading-bay times

Extensions to capacity

1 Einleitung

Am 22. November 2010 hat die Bundesregierung den Aktionsplan Güterverkehr und Logistik der Öffentlichkeit vorgestellt. Der Aktionsplan enthält insgesamt 30 Maßnahmen zur Bewältigung der Herausforderungen, denen sich Deutschland durch seine geographische Lage im Schnittpunkt vieler großer europäischer Verkehrsachsen, angesichts des absehbaren Wachstums von Güterverkehr und Logistik sowie der damit verbundenen Belastungen gegenübersteht. Zu den Zielsetzungen des Aktionsplans zählt unter anderem die Erreichung von Effizienzsteigerungen aller Verkehrsträger. In diesem Zusammenhang zielt die Maßnahme 2 J auf eine Optimierung der Abläufe an Laderampen ab. Durch eine Verbesserung der Be- und Entladeabläufe an Laderampen sollen eine verkehrsträgerübergreifende Effizienzsteigerung der logistischen Abläufe erzielt und gute Arbeitsbedingungen gefördert werden. Zugleich sollen die vorhandene Infrastruktur besser genutzt sowie Beiträge zum Umweltschutz und zur Verkehrssicherheit geleistet werden.

Aktionsplan
Güterverkehr
und Logistik
- Maßnahme 2 J

In Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat das Bundesamt für Güterverkehr im Rahmen der Umsetzung der Maßnahme 2 J im vorliegenden Bericht die Laderampensituation in ausgewählten Branchen und Marktsegmenten näher untersucht. Ziel ist es, Problemlagen an den Laderampen zu beschreiben und zu bewerten, deren Ursachen zu identifizieren sowie Lösungsansätze aufzuzeigen. In die Untersuchung wurden ausgewählte Industrie- und Handelsunternehmen, ferner die Seehäfen Hamburg und Bremerhaven, ein Kombiterminal in Süddeutschland sowie die Flughäfen Frankfurt/Main und Leipzig einbezogen. Den Schwerpunkt der Untersuchung bilden Lager von Lebensmittel- und Konsumgüterhandelsunternehmen. Hier kommt es nach Erkenntnissen des Bundesamtes gehäuft zu längeren Wartezeiten an den Be- und Entladerampen. Zwecks differenzierter Darstellung fanden bei der Bewertung der Laderampensituation in den untersuchten Fällen spiegelbildlich sowohl die Einschätzungen beteiligter Speditions- und Transportunternehmen als auch der verladenden bzw. empfangenden Unternehmen Berücksichtigung. Insgesamt führte das Bundesamt im Rahmen der Untersuchung rund 150 Gespräche mit Unternehmens- und Verbandsvertretern. Hiervon entfielen rund 100 auf Transport-, Speditions- und Logistikunternehmen, 25 auf Handelsunternehmen und 14 auf Industrieunternehmen. Die übrigen Gespräche verteilten sich auf die genannten Flug- und Seehäfen, das Kombiterminal sowie sonstige institutionelle Einrichtungen. Bereits im Vorfeld der Untersuchung vorliegende Erkenntnisse zum Themenkomplex wurden ebenfalls berücksichtigt.

Untersuchungs-
gegenstand

In Abschnitt 2 wird zunächst der Untersuchungsgegenstand genauer eingegrenzt. Dabei werden die Gründe für die Auswahl der untersuchten Marktsegmente sowie die Bedeutung einer ganzheitlichen Betrachtung der Prozesskette für die Beschreibung der Problemlage und etwaiger Lösungsansätze aufgezeigt. Hieran schließt sich in Abschnitt 3 ei-

Vorgehensweise

ne Beschreibung der einzelnen Problemfelder im Zusammenhang mit der Rampensituation und deren Hintergründe an. Aufgrund zum Teil großer Diskrepanzen bezüglich der Beurteilung der Lage an den Rampen wird hier zwischen den Problemlagen von Industrie- und Handelsunternehmen, Speditions- und Transportunternehmen sowie Kraftfahrern unterschieden. Abschnitt 4 skizziert die Auswirkungen, die sich für die Marktteilnehmer aus unplanmäßigen Stand- und Wartezeiten ergeben. Hier stehen zum einen die wirtschaftlichen Folgen, zum anderen der Problemerkis Sozialvorschriften im Mittelpunkt. Abschließend werden in Abschnitt 5 mögliche Lösungsansätze zur Verbesserung der Be- und Entladeabläufe an den Laderampen zur Diskussion gestellt.

Bevor im Folgenden genauer auf die Stand- und Wartezeitenproblematik eingegangen wird, erscheint an dieser Stelle zunächst ein Hinweis zu den verwendeten Begrifflichkeiten sinnvoll. Im Rahmen der Untersuchung wurde deutlich, dass sich die in die Untersuchung einbezogenen Marktteilnehmer in ihren Wahrnehmungen bezüglich der Dauer von Stand- und Wartezeiten zum Teil stark voneinander unterschieden. Die Transportunternehmen und Kraftfahrer schätzten die durchschnittlichen Wartezeiten an den Rampen höher ein als die Lagerbetreiber. Ein Grund hierfür dürfte sein, dass die Transportunternehmen und Kraftfahrer die Gesamtzeit im Bereich der Ladestellen einrechnen, die Empfänger und Verlader jedoch häufig ausschließlich die reinen Rampenzeiten betrachten. Entsprechend wiesen die Aussagen bezüglich der Stand- und Wartezeiten eine sehr große Bandbreite auf. Im Hinblick auf die weitere Diskussion erscheint es daher zweckmäßig, zwischen den Begrifflichkeiten „Wartezeit“, „Standzeit“ und „Aufenthaltsdauer“ zu unterscheiden. Der Begriff „Wartezeit“ beschreibt im Folgenden jene Zeit, die verstreicht, bis ein gewünschtes Ereignis wie zum Beispiel die Be-/Entladung des Fahrzeugs oder die Zollabfertigung eintritt. Der Begriff „Standzeit“ bezeichnet jene Zeit, in der das gewünschte Ereignis stattfindet. Die gesamte „Aufenthaltsdauer“ am Ort des Ereignisses ergibt sich aus der Summe der Wartezeit und der Standzeit.

Anmerkungen zur Begrifflichkeit

2 Ausgangslage

Bereits seit geraumer Zeit nehmen Unternehmen der Verkehrswirtschaft und der verladenden Wirtschaft die Situation an den Laderampen verstärkt ins Blickfeld. Hintergrund sind vor allem die bereits seit längerem bestehenden Probleme aufgrund von langen Aufenthaltsdauern an Be- und Entladerampen von Industrie- und Handelsunternehmen. Diese verschärften sich während der Wirtschaftskrise örtlich noch dadurch, dass Unternehmen der verladenden Wirtschaft Kurzarbeit für ihr Lagerpersonal anmeldeten oder Personal abbauten. Hieraus resultierten nicht selten verkürzte Abhol- und Anlieferzeiten, die die Tourenplanung der Speditions- und Transportunternehmen erschwerten. Unplanmäßige Stand- und Wartezeiten bedingen nicht allein Kostensteigerungen bei den Marktteilnehmern. Sie führen insgesamt zu hohen Produktivitätsverlusten des Logistik-

Hintergründe

systems. Die Bereinigung derartiger Ineffizienzen ist insbesondere für jene Unternehmen wesentlich, deren wirtschaftlicher Erfolg vorrangig von der eigenen Kosteneffizienz abhängig ist. Zu dieser Gruppe von Unternehmen zählen unter anderem die deutschen Transport- und Logistikdienstleister, die einem hohen nationalen und internationalen Wettbewerb ausgesetzt sind. Aus Sicht der deutschen Transportwirtschaft nahm der Druck zur Kostenminimierung infolge der Marktöffnung für Wettbewerber aus den jungen EU-Mitgliedstaaten Mittel- und Osteuropas, die regelmäßig vergleichsweise günstigere Personalkostenstrukturen aufweisen, nochmals zu. Als ernster Belastungstest für die deutschen Unternehmen erwies sich zudem die weltweite Wirtschaftskrise. Vielerorts galt es, die Liquidität trotz sinkender Nachfrage und Einnahmen sicherzustellen.

Kosten für die Volkswirtschaft entstehen, wenn Friktionen in der Logistikkette zu Effizienzverlusten bei der Nutzung des Verkehrssystems führen. So können unplanmäßige Stand- und Wartezeiten den Einsatz zusätzlicher Fahrzeugkapazitäten erforderlich machen, wodurch zum einen die Schadstoffemissionen steigen und zum anderen die Nutzung der knappen Ressource Infrastruktur erhöht wird. Letzteres kann unter anderem eine erhöhte Staubbildung auf Straßen, eine Zunahme der Verkehrsunfälle sowie einen höheren Ressourcenverbrauch zur Folge haben.

Neben gesamt- und verkehrswirtschaftlichen Entwicklungen haben Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen dazu beigetragen, dass die Situation an den Laderampen bei den Verkehrsunternehmen verstärkt in den Vordergrund der Betrachtung getreten ist. Aufgrund der häufig engen Einsatzplanung der Fahrzeuge führen Verzögerungen bei den betriebswirtschaftlichen Abläufen, wie sie etwa durch unplanmäßige Warte- und Standzeiten bei Be- und Entladestellen entstehen, nicht selten zu Problemen bei der Einhaltung der Sozialvorschriften. Diesbezüglich ist zu berücksichtigen, dass sich mit der Einführung des digitalen Kontrollgeräts sowie der Ausweitung des Kontrollzeitraums die Kontrollmöglichkeiten der Behörden wesentlich verbessert haben.

Das Problem der Stand- und Wartezeiten an den Rampen ist nach Erkenntnissen des Bundesamtes in den verschiedenen Wirtschaftssektoren unterschiedlich stark ausgeprägt. Deutliche Unterschiede bestehen beispielsweise zwischen Industrie- und Handelsunternehmen. Lange Stand- und Wartezeiten entstehen vorrangig bei Lebensmittel- und Konsumgüterhandelsunternehmen, die über eine große Produktvielfalt verfügen. Demgegenüber gibt es etwa im Bereich der Automobilindustrie in vielen Fällen bereits tragfähige Lösungskonzepte im Sinne aller Beteiligten. Letzteres ist unter anderem darauf zurückzuführen, dass in dieser Branche bereits vor Jahren im Rahmen der Einführung von „just in time“- und „just in sequence“-Systemen eine enge Verzahnung zwischen Produktion und Logistik herbeigeführt wurde. Ebenfalls häufig nicht vergleichbar ist die Rampensituation bei Lagern von Speditionsunternehmen und von Handelsunternehmen.

Branchenunterschiede

Während erstgenannte in der Regel vergleichsweise längere Öffnungszeiten haben und wirtschaftlich auf den Transport ausgerichtet sind, spielt die Transportabwicklung aus Sicht des Handelslagers bisweilen eine eher nachrangige Rolle, was sich entsprechend auf das Rampenmanagement auswirken kann. Im Bereich des Luftfrachtverkehrs zeigt sich die Rampenproblematik insbesondere am mit Abstand größten deutschen Luftfrachtkreuz in Frankfurt/Main. Unterschiede hinsichtlich der Dauer der An-/Ablieferung ergeben sich weiter, wenn in Seehäfen oder an Frachtflughäfen eine Zollabfertigung erfolgt und hierzu eine zweite Rampe am Zollamt angefahren werden muss. Zu bestimmten Zeiten sind in diesen Fällen mehrfach lange Warte- und Standzeiten einzuplanen.

Positiv- und Negativbeispiele zur Rampensituation fanden sich gleichwohl in nahezu allen vom Bundesamt untersuchten Marktsegmenten. Die starke Fokussierung der Untersuchung auf den Lebensmittel- und Konsumgüterhandel bedeutet demnach nicht, dass in diesem Marktsegment grundsätzlich Probleme bezüglich langer Warte- und Standzeiten an den Laderampen bestehen. Vielmehr tritt hier nach Erkenntnissen des Bundesamtes eine Häufung derartiger Fälle auf.

Positiv-/Negativbeispiele in nahezu allen Branchen

Innerhalb der Handelsbranche zeigen sich zwischen den einzelnen Anbietern große Unterschiede. Unplanmäßig lange Stand- und Wartezeiten sind nach Erkenntnissen des Bundesamtes gehäuft vor und an den Rampen von Lebensmittel- und Konsumgüterhandelsunternehmen mit sogenanntem Vollsortiment zu beobachten. Während ein Teilsortimenter etwa 1.000 Artikel vorhält, umfasst das Warenangebot eines Vollsortimenters 3.000 Artikel und mehr. Die Entladung sowie die administrative Behandlung (z. B. die Eingangskontrolle) sind bei einem Teilsortimenter in der Regel wesentlich schneller möglich als bei einem Vollsortimenter. Die hohe Anzahl der unterschiedlichen Produktarten bei den eingehenden Gütern erschwert bei letzterem eine schnelle Lkw-Abfertigung (Wareneingangskontrolle: Vergleich von bestellter und gelieferter Ware sowie Beschaffenheit der angelieferten Ware). Hinzu kommt, dass bei den Teilsortimentern vielfach lediglich ein Produkt auf einer Palette verladen wird, wodurch der Wareneingang vereinfacht und beschleunigt wird.¹

Brancheninterne Unterschiede

Auf Unternehmensebene ist ferner zwischen der Eingangs- und der Distributionslogistik zu unterscheiden. Nach Ergebnissen der Untersuchung zeigen sich vor allem im Bereich des Wareneingangs bei Handelsunternehmen lange Warte- und Standzeiten, d. h. bei der Entladung der Fahrzeuge an den zentralen Umschlagslagern. Hingegen verläuft die anschließende Distribution der Güter zu den Filialstandorten, die teilweise mit eigenen

Eingangs- versus Distributionslogistik

¹ Bei den Industrie- und Handelsunternehmen werden als Verpackungseinheit vor allem Paletten gewählt. Die palettierte Ware wird überwiegend in Lastkraftwagen mit Anhängern, Sattelzügen und im Wechselbehältersystem befördert. Hierbei kommt es beispielsweise bei der Übernahme vorgeladener Wechselbehälter zu keiner Wartezeit, so dass die Transportgefäße zur Flexibilisierung der Be- und Entladevorgänge genutzt werden.

Fahrzeugen angefahren werden, in der Regel problemlos. Dies dürfte zum einen darauf zurückzuführen sein, dass im Bereich der Distribution, aufgrund der unmittelbaren Einbindung des Transportgeschehens in den innerbetrieblichen Ablauf, eine stärkere Verzahnung gegeben ist. Zum anderen erfolgt die Warendistribution an die Filialstandorte nicht selten auf vorgepackten Rollpaletten bzw. -containern. Dies wirkt sich ebenfalls beschleunigend auf die Beladung der Fahrzeuge aus.

Zwischen dem Handelsunternehmen und dem anliefernden Spediteur oder Transportunternehmen bestehen im Regelfall keine direkten vertraglichen Beziehungen, die den jeweiligen Transport betreffen. Teilweise treffen an der Rampe damit Kraftfahrer und Mitarbeiter des Empfangsunternehmens zusammen, ohne dass ihr Zusammenspiel rechtlich klar geregelt ist. Wie im Folgenden noch näher beschrieben wird, hat dieses häufig Auswirkungen auf die Kommunikation zwischen den Prozessbeteiligten. Auf der anderen Seite wird der ausgehende Warenverkehr in Richtung Filialen regelmäßig von eigenen Werkverkehrsunternehmen oder einem im Rahmen eines längerfristigen Vertrages eingesetzten Speditions- oder Transportunternehmen durchgeführt. Hier ergibt sich die Zusammenarbeit an der Rampe durch klare innerbetriebliche oder vertragliche Regelungen. Aus letztgenannten Gründen verzeichnen große Unternehmen aus dem KEP-Bereich, die in der Regel sowohl warenein- als auch -ausgangsseitig mit vertraglich verbundenen Unternehmen zusammen arbeiten, im Allgemeinen vergleichsweise geringere Probleme bei der Eingangs- und Distributionslogistik.

Vertragliche Beziehungen

Bevor im Folgenden genauer auf einzelne Problemfelder eingegangen wird, ist darauf hinzuweisen, dass bei der Beurteilung der Situation an den Laderampen nicht allein die Schnittstelle zwischen Transportunternehmen und Empfangs- bzw. Versandunternehmen zu betrachten ist. Vielmehr sind sämtliche an der Prozesskette beteiligten Akteure (Versender – Speditionsunternehmen/Transportunternehmen – Empfänger) einzubeziehen. So können unplanmäßige Stand- und Wartezeiten an einer Rampe mitunter Ursachen haben, die außerhalb des Einflussbereiches der Akteure an der Schnittstelle zwischen Lkw und Lager liegen. In diesem Zusammenhang spielen auch rechtliche, infrastrukturelle und institutionelle Rahmenbedingungen eine wichtige Rolle. Lösungen in Bezug auf unplanmäßige Stand- und Wartezeiten an den Rampen müssen demnach häufig an verschiedenen Stellen ansetzen.

Betrachtung der gesamten Prozesskette

3 Problemfelder

3.1 Problemlage aus Sicht von Industrie- und Handelsunternehmen

Unplanmäßige, lange Warte- und Standzeiten an Rampen im Bereich des Wareneingangs sind nach Angaben von Vertretern von Industrie- und Handelsunternehmen insbesondere auf die nachstehenden Gründe zurückzuführen:

Gründe für lange Warte- und Standzeiten

Problemlagen aus Sicht von Industrie- und Handelsunternehmen:

- Verspätungen von Lkw an der Entladerampe,
- Lkw konzentrieren sich bei der Warenanlieferung zum Teil ungesteuert auf bestimmte Tages- und/oder Wochenzeiten,
- Verzögerungen durch Informationsdefizite beim Lkw-Fahrer,
- ungeeignetes oder schadhaftes Transportmaterial.

Nach Angaben von Empfangsunternehmen liegt ein wesentlicher Grund für lange Warte- und Standzeiten darin, dass die Transportunternehmen nicht zur vereinbarten Zeit an der Rampe erscheinen. Ursächlich hierfür sind unter anderem infrastrukturelle Engpässen sowie Verzögerungen im Betriebsablauf. Nach Aussage der in die Untersuchung einbezogenen Unternehmen können Zeitfenster vielfach aufgrund von Verkehrsverzögerungen, beispielsweise Staus auf Autobahnen, der Verkehrsdichte in den Ballungsgebieten sowie unzureichender Straßeninfrastruktur nicht eingehalten werden. Zu den hoch belasteten Abschnitten zählen beispielsweise der Kölner Autobahnring oder die Autobahnen rund um Frankfurt. Darüber hinaus kann das unpünktliche Eintreffen von Fahrzeugen Folge von Verzögerungen an vorgelagerten Rampen sein. Allgemein ist zu berücksichtigen, dass die Einhaltung von Terminen in Ballungsgebieten ungleich schwieriger ist als in ländlichen Gebieten.

Verspätungen
von Lkw

Beeinträchtigt wird die Abfertigung der Fahrzeuge des Weiteren zu Zeiten von Aufkommensspitzen, die zu bestimmten Tageszeiten und Wochentagen zu beobachten sind und durch die Rampenöffnungszeiten beeinflusst werden. Bei dem Großteil der in die Untersuchung einbezogenen Unternehmen mit Schwerpunkt im Bereich des Handels bewegen sich die Öffnungszeiten für die Be- und Entladung von montags bis donnerstags fallweise zwischen 6 bis 13 Uhr, 6 bis 16 Uhr oder 6 bis 18 Uhr. Freitags schließen die Rampen in der Regel ab 12 bzw. 14 Uhr. Die Unternehmen, die täglich nur bis 13 Uhr Waren annehmen, arbeiten im Einschichtbetrieb. Eine längere Öffnung der Warenannahme bedingt in der Regel eine mehrschichtige Arbeitsweise (meist Zweischichtbetrieb), was für die Unternehmen eine erheblich höhere Kostenbelastung darstellt. Dabei gilt bei der weit überwiegenden Anzahl der Unternehmen die Fünf-Tage-Woche. Deutlich längere Be- und Entladezeiten, etwa bis 22 Uhr, wurden nur vereinzelt und meist bei Industrieunternehmen festgestellt. In einigen Wirtschaftssektoren, zum Beispiel in der Automobilindustrie, sind die Rampen teilweise 24 Stunden am Tag geöffnet. Dies gilt auch im Zusammenhang mit den Be- und Entladezeiten im Straßengüterverkehr beim Zu- und Ablauf der Lkw im Verkehr mit großen Speditionslagern, mit den Seehäfen sowie im Bereich der Anlieferungen, Abholungen und Luftfrachtersatzverkehre an den Flughäfen.

Öffnungszeiten

Aufkommensspitzen an den Rampen der Lebensmittel- und Konsumgüterhandelsunternehmen zeigen sich nach Erkenntnissen des Bundesamtes vor allem in den frühen Morgenstunden zu Arbeitsbeginn und um die Mittagszeit. Zu diesen Zeiten ist eine zügige Lkw-Abfertigung aufgrund des Andrangs vielfach kaum möglich. Dies ist den Transportunternehmen in der Regel bekannt. Lange Wartezeiten bei Handelsunternehmen sind ferner typisch für kurze Wochen mit Feiertagen oder in Zeiten mit hoher Anlieferfrequenz, zum Beispiel während des Weihnachtsgeschäfts, und in Zeiten mit Aktionsware. Die tageseitlichen und wochentäglichen Schwankungen erschweren die Planung des Personaleinsatzes auf dem Lager und damit die Abwicklung der An- und Ablieferung der Waren. Andere Stoßzeiten ergeben sich im Vor-/Nachlauf zu Luftfrachtbeförderungen und Luftersatzverkehren an den Rampen der Spediteure und Abfertiger an den großen Frachtflughäfen. Hier konzentrieren sich die Anlieferungen / Abholungen besonders auf die Wochenendzeiten von Freitag bis Montag. Teilweise erschwerend für die Behandlung der Lkw ist ferner der starke Wechsel der in- und ausländischen Transportunternehmen, die an die Rampen der Unternehmen fahren. Aufgrund mangelnder Kenntnisse bezüglich der Lkw-Abfertigung am jeweiligen Standort oder von Sprachproblemen kann dies zu zusätzlichen Verzögerungen im Betriebsablauf führen.

Aufkommensspitzen

Be- und Entladeprozesse können ferner durch den Einsatz ungeeigneten oder schadhafte Transportmaterials verzögert werden. Dies gilt beispielsweise für die Beförderungen von Luftfrachtsendungen. Zur Beschleunigung der Be- oder Entladung der Transportbehälter verfügen die Fahrzeuge hier über ein spezielles, im Boden eingearbeitetes Rollensystem. Bei Defekten des Rollensystems, beispielsweise aufgrund schlechter Wartung, oder in Fällen, in denen Fahrzeuge nicht über die entsprechende Ladevorrichtung verfügen, ist eine Entladung der Fahrzeuge mitunter nur unter hohen Kraftanstrengungen und mit zusätzlichem Personal möglich, da der Einsatz von Gabelstaplern aufgrund der Konstruktion der Luftfrachtpaletten oder Container ausscheidet.

Ungeeignetes
oder schadhaftes
Transportmaterial

3.2 Problemlage aus Sicht von Speditions- und Transportunternehmen

Differenziert fällt die Einschätzung der Problemlage aus Sicht der in die Untersuchung einbezogenen Speditions- und Transportunternehmen aus. Die Gründe für unplanmäßige Wartezeiten und andere Probleme an den Rampen liegen für sie vor allem in den folgenden Bereichen:

Gründe für lange
Warte- und
Standzeiten

Problemlagen aus Sicht von Speditions- und Transportunternehmen:

- Knappe Ressourcen und zu geringe Flexibilität am Be-/Entladestandort,
- unzureichende Qualifizierung des Lagerpersonals,
- Informationsdefizite, unklare Leistungsverpflichtungen,
- Palettentausch.

Knappe Ressourcen am Be- bzw. Entladestandort beziehen sich nach Aussage von Speditions- und Transportunternehmen auf fehlende oder zu geringe Lagerkapazitäten, Anzahl und Qualifikation des zur Verfügung stehenden Lagerpersonals, die Zahl der Rampenplätze und die vorhandenen Parkplätze. Da zum Zeitpunkt der Lkw-Ankunft teilweise noch keine ausreichende Lagerfläche vorhanden sei, um die Ware zu übernehmen, werde der Lkw nach Aussage von Verkehrsunternehmen von einigen Kunden als temporäre Lagermöglichkeit angesehen. Dies führe zu verlängerten Wartezeiten. Darüber hinaus wurde über die zu geringe Anzahl von Lagermitarbeitern geklagt, auf die unzureichende Qualifikation des Personals sowie vielfach auf eine schlechte Lagerorganisation hingewiesen. Die Anzahl der Mitarbeiter reiche vielfach nicht aus, um eine reibungslose Warenannahme zu „normalen“ Tageszeiten zu gewährleisten, so dass es in Spitzenzeiten während des Tages zu langen Wartezeiten komme. Besonders zu Urlaubszeiten und in Kurzwochen sei die Situation an den Laderampen vielfach verbesserungswürdig. Im Hamburger Hafen sehen die im Rahmen der Untersuchung befragten Terminalbetreiber und Trucking-Unternehmen vor allem die zum Teil langen Abfertigungszeiten bei den Zollämtern als ein gravierendes Problem an. Als wesentliche Gründe hierfür nennen sie die eingeschränkten Öffnungszeiten sowie personelle Engpässe zu Zeiten von Aufkommensspitzen.

Knappe Ressourcen
am Be-/Entlade-
standort

Nach Aussage einer Vielzahl von Transportunternehmen führe die vorhandene Stell- und Parkplatzsituation im Bereich der Be- und Entladestellen auf dem Betriebsgelände in Verbindung mit den langen Warte- und Standzeiten an den Rampen immer wieder zu Schwierigkeiten. Die vorhandenen LKW-Stellflächen auf den Plätzen der Industrie- und Handelsunternehmen oder zum Beispiel am Flughafen in Frankfurt können zumeist nur für kurze Lenkzeitunterbrechungen genutzt werden, so dass eine Inanspruchnahme der Tagesruhezeit für die Kraftfahrer auf dem Firmengelände nicht möglich ist. Die Industrie- und Handelsunternehmen sind in der Regel nicht bereit, den Kraftfahrern die Einlegung von Tagesruhezeiten auf dem Firmengelände zu gestatten. Teilweise weichen die Fahrer mangels anderer Parkplätze daher auf Straßenränder in angrenzenden Industrie- oder Wohngebieten aus, wobei dies auf Grund von Parkverboten zunehmend erschwert wird.

Stell- und Park-
platzsituation

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass in der Regel der Betriebshof der Industrie- und Handelsunternehmen für die zur Be- oder Entladung vorgesehenen Lkw ständig freigehalten

werden muss. Wie mehrere Gesprächspartner mitteilten, führe die häufig unzureichende Kapazität der Lkw-Stellflächen und Parkplätze dazu, dass sich die LKW „in einer Schlange“ zur Be- und Entladung anstellen müssten. Da man so ständig gezwungen sei, mit dem LKW vorzuziehen, könnten Lenkzeitunterbrechungen während des Wartens nicht eingeplant werden.

Ein weiteres Problem, das die Verweildauer des Lkw an der Rampe mitunter erheblich beeinflusst und damit die Fahrzeugdisposition wesentlich erschwert, resultiert aus Informationsdefiziten bzw. unklaren Leistungsverpflichtungen zwischen den beteiligten Unternehmen der Lieferkette. Diese betreffen unter anderem die Zuständigkeit für das Be- bzw. Entladen des Fahrzeuges. Während diese zwischen Versender und Empfänger im Handelsgeschäft in der Regel vertraglich geregelt sein dürfte, deuten die häufig an den Rampen auftretenden Diskussionen zwischen Fahrer und Lagerpersonal darauf hin, dass die Zuständigkeiten des Abladens im Beförderungsvertrag oft nicht hinreichend dokumentiert sind oder durchgesetzt werden können. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass Verträge häufig nicht direkt zwischen Versender und Transportunternehmen geschlossen werden, sondern der Beförderungsvertrag mit einer Spedition ausgehandelt wird, die ihrerseits Subunternehmen mit der Durchführung der Beförderung beauftragt. Eine einvernehmliche Klärung des Problems vor Ort scheidet daher in der Regel an der fehlenden Vertragsbasis zwischen dem Empfangsunternehmen und dem Speditions- bzw. Transportunternehmen, das im Auftrage des Lieferanten die Beförderung durchführt. Für den Transportunternehmer entsteht hieraus häufig das Problem, dass er bei seiner Disposition nicht weiß, ob er für den Kraftfahrer während der Ladezeit eine Ruhezeit einplanen kann oder nicht.

Informationsdefizite,
unklare Leistungsverpflichtungen

Ein weiterer Punkt, der nach Ansicht zahlreicher Gesprächspartner zu Problemen an der Rampe führt, ist das Thema des Palettentauschs. Oft würden den Kraftfahrern vom Lagerpersonal defekte, minderwertige oder eine zu geringe Anzahl von Tauschpaletten angeboten. Die dem Transportunternehmer hieraus entstehenden Kosten würden vielfach weder von dem Empfänger noch von dem Auftraggeber im Transportvertrag ausgeglichen. Nicht wenige Transportunternehmen versuchen deshalb, Transporte mit Palettentausch zu vermeiden.

Palettentausch

3.3 Problemlage aus Sicht von Kraftfahrern

Ähnlich wie die Transportunternehmen stellen die zum Teil unklaren Leistungsverpflichtungen an den Rampen auch die Kraftfahrer selbst vor Probleme. Die Zustände an den Laderampen sowie in deren Umfeld haben zudem erheblichen Einfluss auf die Arbeitsbedingungen, so dass sich die Problemlage der Kraftfahrer vor allem um die beiden folgenden Themenbereiche dreht:

Probleme aus
Sicht der Kraft-
fahrer

Problemlagen aus Sicht von Kraftfahrern:

- Informationsdefizite, unklare Leistungsverpflichtungen,
- Arbeitsbedingungen.

Die Situation an den Be- und Entladerampen ruft bei zahlreichen Fahrern Unzufriedenheit hervor. Bei vielen Be- und Entladevorgängen wird aus Kostengründen die Mithilfe durch den Fahrer verlangt bzw. teilweise vorausgesetzt, obwohl dies nicht vertraglich vereinbart wurde. Bei einigen Unternehmen müssen die Kraftfahrer grundsätzlich selbst entladen. In anderen Fällen wird der Kraftfahrer vor die Alternative gestellt, freiwillig selbst zu laden oder eine lange Wartezeit bis zur Be- oder Entladung durch den Verloader/Empfänger in Kauf zu nehmen. Sollte sich der Fahrer mit der vertraglich nicht eindeutig geklärten Ladetätigkeit nicht einverstanden erklären, riskiert er, dass das Transportunternehmen Folgeaufträge verliert. Dies kann wiederum Folgen für eine Weiterbeschäftigung bei seinem Arbeitgeber haben. Ein Gesprächspartner des Bundesamtes drückte es drastisch aus, indem er sagte: „Entweder der Fahrer fügt sich, oder das Fahrzeug wird nicht entladen“. Beschwerden der Kraftfahrer nehmen die Warenempfänger mangels bestehender direkter Vertragsverhältnisse zwischen Transportunternehmen und Empfänger kaum entgegen. Die Fahrer befinden sich somit in einem Spannungsverhältnis zwischen den Weisungen des eigenen Arbeitgebers, die Ladung termingerecht abzuliefern und das Fahrzeug rechtzeitig für den nächsten Beförderungsauftrag zur Verfügung zu stellen, einerseits und den Forderungen des Empfangsunternehmens, das Fahrzeug auch gegen den eigenen Willen zu entladen, andererseits. In der Praxis kommt es deshalb häufig dazu, dass der Fahrer letztlich den Lkw entlädt.

Informationsdefizite,
unklare Leistungsverpflichtungen

Nach Aussage einer Vielzahl von Unternehmen führt die beschriebene Situation zu einem erhöhten Frustpotenzial und beeinträchtigt zusätzlich die physische und psychische Gesundheit der Fahrer. Arbeiten bei Ladevorgängen zählen mit zu den vorwiegenden Auslösern von Arbeitsunfällen bei Berufskraftfahrern.¹ Die Verzögerungen an den Rampen führen bei den Fahrern zudem häufig zu einem hohen Zeit- und Termindruck, da die Wartezeiten die eigentliche Tätigkeit des Kraftfahrers, nämlich die des Fahrens, deutlich einschränkt. Da die Warte- und Standzeiten vielfach bei Übernahme des Anschlussauftrages „fehlen“, kommt es nicht selten zu Schwierigkeiten bei der Zeitplanung und damit auch bei der Einhaltung der Sozialvorschriften. Einerseits darf der Kraftfahrer keine Minute seiner gesetzlichen Arbeitszeit überziehen und andererseits verlangt der Auftraggeber, die vorgegebenen Be- und Entladezeiten einzuhalten.² So ziehen unplanmäßige Verlän-

Arbeitsbedingungen

¹ Siehe Bundesamt für Güterverkehr: Marktbeobachtung Güterverkehr – Monitoring der Arbeitsbedingungen in Güterverkehr in Logistik 2010-I, S. 43, Köln 2010.

² Der Einfluss der Rampenproblematik auf die Einhaltung der Sozialvorschriften ist Gegenstand genauerer Betrachtungen in Abschnitt 4.2.

gerungen der Warte- und Standzeiten unter Umständen weitere Verspätungen und Schwierigkeiten bei der Fahrer- und Fahrzeugdisposition nach sich. Der Großteil der in die Befragung einbezogenen Industrie- und Handelsunternehmen sahen hingegen keine Probleme mit der Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten bzw. gaben an, dass die Einhaltung oder die entsprechende Tourenzusammenstellung Aufgabe des Speditions- und Transportunternehmens sei und nicht die der verladenden Unternehmen.

Problematisch – nicht zuletzt im Hinblick auf die Einhaltung der Sozialvorschriften – stellt sich aus Sicht der Fahrer die bereits in Abschnitt 3.2 beschriebene Stell- und Parkplatzsituation dar. Hierbei ist zu unterscheiden zwischen den Zeiten vor der Be-/Entladung und der Wirkungen auf die Lenk- und Ruhezeiten des gesamten Arbeitstages. Verfügt der Verloader/Empfänger nicht über ausreichende Stellplätze für die ankommenden Fahrzeuge, müssen sich diese in eine Warteschlange einreihen. Der Fahrer muss die Wartezeit im Fahrzeug verbringen und je nach Fortgang des Geschehens in der Schlange vorrücken. Da er durchgehend in Bereitschaft ist, kann er diese Zeit regelmäßig nicht als ausreichende Lenkzeitunterbrechung nutzen. Aufgrund der aufgezeigten Schwierigkeiten, auf den Umschlagsanlagen der Handelsunternehmen oder deren Umfeld Lenkzeitunterbrechungen und Ruhezeiten einzulegen, kommt der Nutzung von Parkplätzen auf deutschen Bundesautobahnen eine besondere Bedeutung zu. Das Angebot hieran wird von Seiten der Transportunternehmen und Fahrer als unzureichend bezeichnet. Entsprechend wurde das Bundesamt im Rahmen der Untersuchung wiederholt darauf hingewiesen, dass die Suche nach geeignetem Parkraum zu viel Zeit beanspruche und einen zusätzlichen Stressfaktor für die Kraftfahrer darstelle.

Verkehrs-
infrastruktur

Häufig werden seitens der Fahrer fehlende oder lediglich eingeschränkte Nutzungsmöglichkeiten von Warteräumen sowie Sanitäreinrichtungen an den Ladestellen angemahnt. Letztere könnten in der Regel nur tagsüber, während der Öffnungszeiten, genutzt werden und befänden sich teilweise in schlechtem Zustand. Nach Aussage der Transportunternehmen bemängeln viele Kraftfahrer zudem die persönliche Behandlung durch das Personal an Umschlagslagern. Unangenehme Situationen für Kraftfahrer entstehen etwa bei Problemen beim Palettentausch. Falls der Kraftfahrer die Herausgabe ordnungsgemäßer Paletten gegenüber dem Lagerpersonal nicht durchsetzen kann, ist er mitunter gezwungen, das Gut von der eigenen Palette auf eine des Empfängers umzupacken.

Warteräume,
sanitäre Anlagen,
persönlicher Umgang

4 Auswirkungen unplanmäßiger Stand- und Wartezeiten

4.1 Betriebswirtschaftliche Aspekte

Charakteristisch für den deutschen Güterkraftverkehrsmarkt ist seine hohe Zersplitterung mit einer Vielzahl kleiner Unternehmen mit einem nahezu identischen Leistungsangebot (Transport von A nach B). Allein in Deutschland gibt es rund 52.000 Unternehmen, die

Druck zur
Kostenminimierung

gewerblichen Güterkraftverkehr betreiben (Stand: November 2008). Rund 72 Prozent der Unternehmen haben weniger als 10 Beschäftigte. Ein Großteil der Unternehmen ist aufgrund ihres identischen Leistungsangebots aus Sicht der Auftraggeber im Allgemeinen beliebig austauschbar, sofern sie aufgrund der vorliegenden Erfahrungen die geforderte Mindestqualität der Leistungserbringung gewährleisten. Entsprechend gering ist die Marktmacht dieser Unternehmen. Sie konkurrieren einzig über den Preis und verfolgen daher das Ziel der Kostenminimierung. Der Druck zur Kostenminimierung stieg in den letzten Jahren durch den zunehmenden Wettbewerb durch Unternehmen aus den jungen EU-Mitgliedstaaten Mittel- und Osteuropas spürbar an. Zum anderen hat die weltweite Wirtschaftskrise die Nachfrage nach Laderaum vorübergehend deutlich reduziert und damit die Wettbewerbsintensität entsprechend erhöht.

Die Wettbewerbsfähigkeit und der wirtschaftliche Erfolg der meisten deutschen Güterkraftverkehrsunternehmen steht und fällt mit einer effizienten Fahrzeugdisposition. Der optimalen Auslastung und der Maximierung der Einsatzzeiten der Fahrzeuge wird daher von den Unternehmen hohe Priorität beigemessen. Dies gilt im internationalen Wettbewerb umso mehr, als insbesondere die Unternehmen aus den mittel- und osteuropäischen Staaten gegenüber deutschen Unternehmen regelmäßig kostenbedingte Wettbewerbsvorteile aufweisen. Letztere resultieren vor allem aus den vergleichsweise geringeren Personalkosten. Um Transportdienstleistungen effizient zu erbringen, sind räumlich und zeitlich optimale Tourenplanungen notwendig. Die Fahrer müssen diese Planungen möglichst effizient umsetzen. Dabei gilt es, Be- und Entladezeiten bzw. Liefertermine zu berücksichtigen und pünktlich einzuhalten. Vor diesem Hintergrund führen die unplanmäßigen Wartezeiten an den Laderampen zu einer geringeren Produktivität der eingesetzten Fahrzeuge und damit letztlich zu Umsatz- und Ertragseinbußen für die Transportunternehmen.

Effiziente Fahrzeugdisposition
erfolgskritisch

Mit der Einführung von „just in time“- und „just in sequence“-Systemen in der Industrie wurde die Lager- bzw. Vorratshaltung zurückgefahren, womit der pünktlichen Anlieferung der Produkte und Produktgruppen zur Aufrechterhaltung der betrieblichen Abläufe hohe Bedeutung zukommt. Friktionen in der Lieferkette können hier erheblichen Einfluss auf die Produktion haben und bei den Unternehmen entsprechend hohe Kosten produzieren. Bei Lebensmittel- und Konsumgüterhandelsunternehmen bedingen Verspätungen bei der Warenanlieferung unter Umständen Umsatzeinbußen oder die Notwendigkeit einer erhöhten Lagerhaltung, was mit einem zusätzlichen betrieblichen Aufwand verbunden ist.

Betriebliche Abläufe in Industrie
und Handel

4.2 Sozialvorschriften

Angesichts enger Fahrzeugeinsatzpläne kommt der Situation an den Laderampen besondere Bedeutung zu. So ziehen unplanmäßige Verlängerungen der Warte- und Stand-

Zeit- und Termindruck bei
Kraffahrern

zeiten an den Laderampen unter Umständen weitere Verspätungen und Schwierigkeiten bei der Fahrer- und Fahrzeugdisposition nach sich. Verzögerungen bei der Entladung können zu Schwierigkeiten bei der Aufnahme von Anschlussladungen führen. Um diesen entgegen zu wirken und drohende lange Wartezeiten aufgrund von Verspätungen zu vermeiden, versuchen die Kraftfahrer, die gebuchten Zeitfenster selbst bei zeitlicher Verzögerung des Transportablaufs nach Möglichkeit einzuhalten. Termindruck in Verbindung mit hohem Verkehrsaufkommen setzt viele Fahrer daher einer nahezu dauerhaften Stresssituation aus. Dabei erhöht sich der Druck durch Logistikstandards wie „just in time“-Lieferungen sowie durch feste Abfahrtsfrequenzen anderer Verkehrsträger, die an der Transportkette beteiligt sind, beispielsweise an Kombiterminals. Gleichzeitig erschweren eine hohe Verkehrsdichte und Stauhäufigkeit die pünktliche Einhaltung der Termine. Aufgrund der über die Disposition angenommenen Anschlussladungen, die notwendig sind, um einen wirtschaftlichen Einsatz der Fahrzeuge zu gewährleisten, werden zur Einhaltung von Anlussterminen zum Teil Lenkzeitüberschreitungen in Kauf genommen. Daneben führen lange Aufenthaltszeiten an Laderampen in Verbindung mit dem Mangel an Parkplätzen für das Einlegen der Tagesruhezeit im Umfeld der Ladestellen dazu, dass bei Fahrten von der letzten Ladestelle des Tages zum entfernt liegenden Parkplatz für die Tagesruhezeit nicht selten die zulässigen Lenkzeiten überschritten oder Zeiträume für das Einlegen von Tagesruhezeiten zu kurz werden. In Marktgesprächen des Bundesamtes weisen Unternehmensvertreter daher immer wieder auf den Zusammenhang zwischen langen Warte- und Standzeiten an den Laderampen und Problemen bei der Einhaltung der Sozialvorschriften hin. Nach Ansicht nicht weniger Gesprächspartner führen die langen Aufenthaltsdauern bei der Be- und Entladung dazu, dass die gesetzlichen Lenk- und Ruhezeiten nur schwer einzuhalten sind. Sie gaben an, dass diese Zeiten zu erheblichen Verstößen bei der Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten führen.

Inwieweit die Grenzen des gesetzlich Erlaubten vor dem Hintergrund eines wettbewerbsintensiven Marktumfeldes und hohen Zeit- und Termindrucks überschritten werden, belegt alljährlich die Straßenkontrollstatistik des Bundesamtes. Im Jahr 2009 wurden durch das Bundesamt insgesamt rund 342.000 Fahrzeuge (153.000 deutsche und 189.000 gebietsfremde Fahrzeuge) auf die Einhaltung des Fahrpersonalrechts kontrolliert. Die Zahl der festgestellten Verstöße belief sich auf knapp 136.000. Wie bereits im Jahr zuvor nahmen die Lenk- und Ruhezeitverstöße deutlich zu.¹ In der Wahrnehmung der Transportunternehmer ist letzteres – wie beschrieben – nicht zuletzt Folge der Probleme an den Laderampen in Verbindung mit der hohen Verkehrsdichte in Ballungsräumen, Verkehrsstaus und einem Mangel an geeigneten Lkw-Parkplätzen. Der wesentliche Grund für die hohe Zunahme der festgestellten Lenk- und Ruhezeitverstöße dürfte allerdings die

Lenk- und Ruhezeitverstöße

¹ Wie dem Anhang entnommen werden kann, haben im Bereich des Güterkraftverkehrs in den Jahren 2008 und 2009 die Lenk- und Ruhezeitverstöße zugenommen, obwohl die Zahl der im Fahrpersonalrecht kontrollierten Fahrzeuge deutlich niedriger lag als in den Jahren zuvor.

Einführung und zunehmende Verbreitung des digitalen Kontrollgerätes in Verbindung mit der Ausweitung der Kontrollzeiträume sowie besseren Auswertungsmöglichkeiten sein. Der Anstieg der festgestellten Verstöße bedeutet daher nicht zwangsläufig, dass sich deren tatsächliche Anzahl in den vergangenen Jahren erhöht haben muss.

5 Lösungsansätze

5.1 Vorbemerkungen

Die Darlegung der Problemfelder aus Sicht der verschiedenen Prozessbeteiligten hat die Diskrepanz bezüglich der Lagebeurteilung an den Rampen verdeutlicht. Des Weiteren wurde offensichtlich, dass zumindest ein Teil der langen Warte- und Standzeiten an den Rampen ihre Ursache in Informationsdefiziten bzw. unklaren Leistungsverpflichtungen zwischen den einzelnen Gliedern der Prozesskette hat. Zwar sind Industrie- und Handelsunternehmen zunehmend gewillt, eine Verbesserung der Situation an den Laderampen durch ein kooperatives Verhalten vorzunehmen. Trotz der wirtschaftlichen Folgekosten, die sich aus den Friktionen an den Laderampen ergeben, besteht nach Erkenntnissen des Bundesamtes in vielen Bereichen zwischen den Prozessbeteiligten jedoch nach wie vor keine oder lediglich eine geringe Gesprächsbereitschaft, um gemeinschaftliche Lösungen für die zum Teil sehr unbefriedigende Situation an den Laderampen zu entwickeln. Dies hängt unter anderem damit zusammen, dass der Empfänger der Ware, wie oben angeführt, nicht Beteiligter des Beförderungsvertrages ist und daher an einer Beziehung mit dem Transportunternehmer / Kraftfahrer teilweise nur wenig Interesse zeigt. Als wesentliches Ergebnis der Untersuchung ist insoweit festzuhalten, dass es gilt, die Kommunikation zwischen allen am gesamten Prozess der Lieferkette beteiligten Unternehmen zu verbessern. Ohne die Kommunikation und Kooperation aller Prozessbeteiligten erscheint ein reibungsloser Ablauf an den Rampen vielfach nicht möglich. Für die Lösung der Rampenproblematik bedarf es gemeinsamer Kraftanstrengungen.

Oberstes Ziel:
Kommunikation
stärken!

Nachfolgend werden einige Lösungsansätze zur Diskussion gestellt, die nach den Ergebnissen der Untersuchung im Hinblick auf die Zielerreichung einer Verbesserung der Be- und Entladeabläufe an Laderampen als besonders geeignet erscheinen. Zu unterscheiden sind dabei Maßnahmen, die vor allem dazu dienen, die Effizienz und Planbarkeit unter Beibehaltung der bestehenden Rampenzeiten und -kapazitäten zu erhöhen, und jenen, die auf Kapazitätssteigerungen abzielen und damit für die Betroffenen nicht selten einen hohen Kapitalaufwand bedeuten. Aufgrund der Vielschichtigkeit der Rampenproblematik und zum Teil unternehmensindividueller Problemlagen können die Lösungsansätze keinen Anspruch auf Allgemeingültigkeit und Vollständigkeit erheben. Sie dienen vielmehr als denkbare Ansatzpunkte, deren Nutzen und Durchsetzbarkeit im Hinblick auf die individuelle Problemlage zu evaluieren sind.

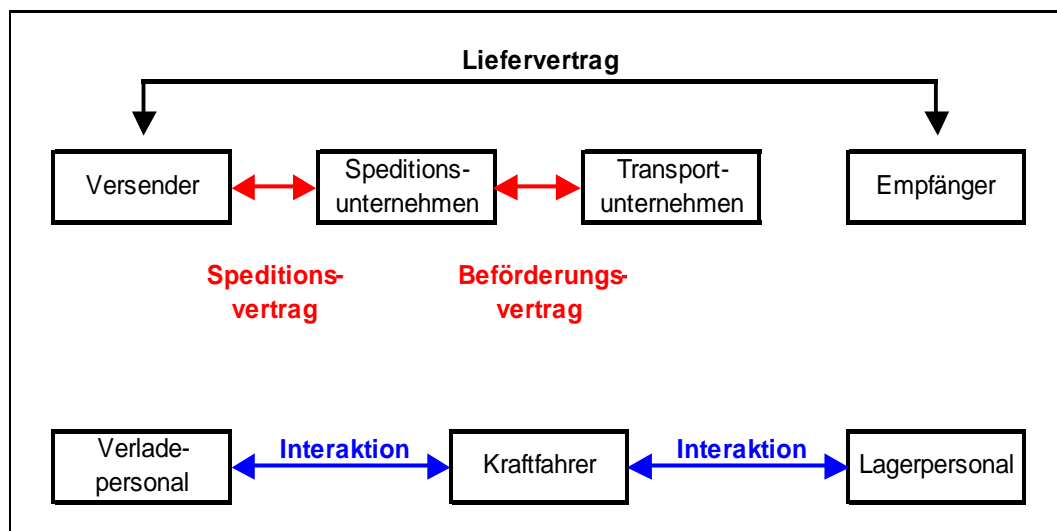
Keine
Patentlösungen

5.2 Eindeutige Leistungsverpflichtungen zwischen Prozessbeteiligten

Die Verbesserung der Kommunikation zwischen den Prozessbeteiligten ist eine notwendige, in vielen Fällen jedoch keine hinreichende Voraussetzung für die Lösung der Probleme an den Laderampen. Insbesondere dort, wo Zuständigkeiten und gegenseitige Ansprüche unklar sind, gilt es, eindeutige Leistungsverpflichtungen in den Liefer- und Beförderungsverträgen festzuschreiben. Während beispielsweise die Zuständigkeit für das Entladen zwischen Versender und Empfänger der Ware in der Regel vertraglich geregelt sein dürfte, deuten die häufig an den Rampen auftretenden Diskussionen zwischen Fahrer und Lagerpersonal darauf hin, dass die Zuständigkeiten des Abladens im Beförderungsvertrag oft nicht hinreichend dokumentiert sind. Wie aus der nachstehenden Darstellung der Beteiligten an der Lieferkette ersichtlich ist, bildet der Spediteur / Transportunternehmer die Schnittstelle zwischen Versender und Empfänger. Der Beförderungsvertrag wird jedoch, bei in der Regel vereinbarter „Frei Haus-Lieferklausel“, vom Versender und dem Spediteur / Transportunternehmer abgeschlossen. Daher besteht zwischen dem Transportunternehmer und dem Empfänger in der Regel keine Vertragsbasis. Eine Kommunikation zwischen Warenempfänger und Kraftfahrer / Transportunternehmer/Spediteur und Versender findet in den meisten Fällen somit nicht statt. Nach Aussage einiger Gesprächspartner würden die Empfänger eine Kommunikation eher ablehnen.

Klare vertragliche Regelungen

Abbildung 2: Rechtlich an einer Beförderung beteiligte sowie das Gut behandelnde Stellen im Rahmen der Abwicklung eines Warengeschäfts



Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Anreize zur besseren Koordinierung der Be- und Entladeabläufe an Laderampen und damit zur Kommunikation der Prozessbeteiligten dürften vertragliche Regelungen bezüglich Kompensationszahlungen im Falle von unplanmäßigen Wartezeiten und Verspätungen bieten. So kann eine Lösung zur Reduzierung der Warte- und Standzeiten darin lie-

Kompensationszahlungen

gen, die Wartezeiten in den Beförderungsverträgen zu regeln. Überschreitungen der vereinbarten Standzeiten können dem Auftraggeber so in Rechnung gestellt werden. Für die Verhandlung von Standgeldern bedarf es allerdings regelmäßig der Eigeninitiative durch das Transportgewerbe sowie einer gewissen Verhandlungsstärke des Transportdienstleisters.

In einem Beispiel hat ein Industrieunternehmen in den Verträgen mit den Speditions- und Transportunternehmen fest fixierte Durchlaufzeiten festgelegt. Somit wird beiden Seiten die Möglichkeit gegeben, Forderungen zu stellen, falls eine Seite die entsprechenden Zeiten nicht einhalten kann. Um die gewünschten Verhaltensweisen zu erreichen, wurde eine Bonus-Malus-Regelung vereinbart. Das Bonussystem kann im Beispielfall bis zu 8,5 % des Jahresumsatzes des betreffenden Unternehmens betragen. Der Ansatz wirke sich nach Aussage des Unternehmens positiv auf die Qualität der Zusammenarbeit aus.

Beispiel

In der Praxis kommt es nach Aussage der besuchten Gesprächspartner bislang nur selten zur Zahlung von Standgeldern. In relativ wenigen Fällen wurden von Seiten der Transport- und Speditionsunternehmen bei langen Wartezeiten Standgelder vereinbart. Die mögliche Berechnung von Standgeldern nach § 412, Abs. 3 HGB ist in der Praxis gegenüber den Auftraggebern aufgrund der hohen Wettbewerbsintensität nur schwer durchzusetzen und dann vielfach nur unter drohendem Kundenverlust. Hinzu kommt, dass aus den Vorschriften des Handelsgesetzbuches weder die Höhe des Standgeldes (angemessene Vergütung) noch der konkrete Zeitraum hervorgeht, indem der Anspruch besteht. Einige Gesprächspartner fordern vom Gesetzgeber daher eine Konkretisierung der Standgeldregelung nach § 412 HGB. Sie verlangen, dass die Wirtschaftsunternehmen verstärkt in die Pflicht genommen werden und fordern vom Gesetzgeber, durch entsprechende konkrete Angaben zur Standgeldregelung eine praxisgerechte Lösung zu schaffen.

Standgelder nach § 412 HGB

5.3 Einrichtung von Zeitfenstern

5.3.1 Allgemeine Darstellung

Zur Optimierung der Abläufe an den Rampen sind zahlreiche Industrie- und Handelsunternehmen in den vergangenen Jahren dazu übergegangen, feste Zeitfenster an Transportunternehmen zu vergeben, in denen die Be- und Entladungen durchgeführt werden sollen. Ziel ist vor allem die Glättung von Aufkommensspitzen durch eine gleichmäßigere Verteilung der Warenanlieferung über den Tag bzw. die Woche. Teilweise bekommen die Transportunternehmen bereits bei der Auftragsvergabe ein Zeitfenster von ein bis zwei Stunden zugewiesen. In der Regel buchen sie ihre Zeitfenster jedoch bei den Empfangsunternehmen. Die Buchung der Zeitfenster ist teilweise gebührenpflichtig. So erheben einige Lebensmittel- und Konsumgüterhandelsunternehmen für die Zeitfensterbuchung

Verfahrensweise

Gebühren in einer Höhe von etwa 2,50 Euro. Dies wird unter anderem mit den Kosten für die Beauftragung eines externen Dienstleisters für das Zeitfenster-Management begründet. Demgegenüber werden beispielsweise in der Automobilindustrie oder der chemischen Industrie üblicherweise keine entsprechenden Entgelte verlangt.

Vielfach fordern die Empfangsunternehmen von den eingesetzten Transportunternehmen, dass deren Lkw 30 bis 90 Minuten vor dem Entladezeitpunkt am Werk bereitstehen müssen. In dieser Zeitphase werden beispielsweise die Beförderungspapiere von den Fahrern abgegeben und von der Warenannahme vorab mit der Bestellung abgeglichen. Zugleich erhält der Fahrer häufig eine Nummer, die dann auf einem am Gebäude installierten Display angezeigt wird, um den wartenden Kraftfahrzeugen das zur Entladung anzufahrende Tor mitzuteilen. Im Anschluss an die Abladung werden die Waren mit dem Lieferschein verglichen. Kommt das Fahrzeug pünktlich, vergehen von der Einfahrt bis zum Verlassen des Geländes etwa zwei Stunden. Kommt das Fahrzeug früher, erfolgt die Beladung bei freien Kapazitäten auch vor dem genannten Zeitfenster, spätestens jedoch zum vorgegebenen Zeitpunkt. Trifft das Fahrzeug verspätet ein, muss der Fahrer warten, bis Kapazitäten frei sind. Diese Wartezeit kann mehrere Stunden dauern. Unternehmen, die sich nicht angemeldet haben, warten bis ein Zeitfenster nicht wie vorgesehen genutzt wird oder bis das letzte Zeitfenster abgearbeitet worden ist.

Zur Beschleunigung der Abläufe bei der Warenanlieferung setzen einige Empfangsunternehmen vor Ort weitere Hilfsmittel ein. So wird beispielsweise den Fahrern nach der Anmeldung im Werk (z.B. durch den Lagermeister) ein „Pager“ (Funkmeldeempfänger) ausgehändigt, der signalisiert, wann der LKW an welcher Rampe entladen wird. Solche Systeme lassen sich bequem in jedes EDV-System und in komplexe Logistik-Lösungen integrieren und haben sich in der Praxis bereits bewährt. Allerdings sind für die effiziente Anwendung der Wartesysteme ausreichende Parkplatzkapazitäten Grundvoraussetzung.

Unterstützende
Maßnahmen

Eine zunehmende Anzahl von Industrie- und Handelsunternehmen, insbesondere im Bereich des Lebensmittelhandels, nutzt zwischenzeitlich das System der Zeitfenster beziehungsweise entwickelt gegenwärtig entsprechende Zeitmanagement-Systeme. Die Entwicklung derartiger Systeme erfolgt entweder unternehmensintern oder durch externe Dienstleister. Dabei besteht die besondere Herausforderung darin, Systeme zu entwickeln, die speziell auf die Strukturen und Bedürfnisse des jeweiligen Unternehmens ausgerichtet sind. Aufgrund der zunehmenden Verbreitung derartiger Systeme muss ein Großteil der befragten Speditions- und Transportunternehmen häufig mit Zeitfenstern arbeiten. Durch die zunehmende Einführung von derartigen Zeitfenster-Systemen, insbesondere im Bereich der Lebensmitteldistributionszentren, können nach Aussage vieler in die Untersuchung einbezogenen Unternehmen die Wartezeiten an den Rampen zur Be- und Entladung verkürzt und die Rampenkapazitäten über den ganzen Tag genutzt wer-

Zunehmende
Verbreitung

den. Zeitfenster tragen insoweit zu einer Glättung der tages- und wochentäglichen Aufkommensspitzen bei. Bei der Organisation von Zeitfenstern handelt es sich meist um computergesteuerte IT-Lösungen, die neben der Verkürzung der Standzeiten teilweise auch zur Optimierung der Lagerkapazitäten dienen.

Nach Aussage einiger Gesprächspartner befinden sich Zeitmanagementsysteme für den Handel vielfach noch im Aufbau. Im Gegensatz zum Lebensmittel- und Konsumgüterhandel sind computergesteuerte Zeitfenstersysteme in anderen Wirtschaftsbranchen, wie beispielsweise dem Automobilsektor oder der chemischen Industrie, bereits seit längerem anzutreffen. Im Rahmen der Untersuchung zeigte sich daher, dass die Aufenthaltsdauern in diesen Bereichen vergleichsweise geringer sind als im Bereich der Handelsunternehmen. Der stetige Anstieg der Produktion „just in time“ oder „just in sequence“ ist auf entsprechend gesteuerte Lieferungen angewiesen. So werden heute im Automobilbereich durch entsprechende Kontrollmessungen die durchschnittlichen Aufenthaltsdauern kontinuierlich beobachtet. Diese liegen im Bereich von 2 bis 3 Stunden je Fahrzeug. Bei Überschreitungen werden teilweise Standgelder gezahlt. Wartezeiten treten nur in Ausnahmefällen auf, da diese nach kürzester Zeit eine Produktionsunterbrechung nach sich ziehen würden. Transportunternehmen, die mit zeitsensiblen „just in time“-Transporten beauftragt werden, werden im Eingang stets vorrangig abgefertigt.

5.3.2 Beurteilung von Zeitfenster-Management-Systemen durch die Marktteilnehmer

Der Großteil der in die Untersuchung einbezogenen Wirtschaftsunternehmen sieht die Einführung von Zeitfenster-Management-Systemen grundsätzlich als gute Möglichkeit zur Verminderung der Stand- und Wartezeiten, mithin zur Verbesserung der Be- und Entladeabläufe an den Laderampen an. Einige der in die Untersuchung einbezogenen Industrieunternehmen berichten, dass es bei der Einführung der Zeitfenster bisher kaum Probleme oder Akzeptanzschwierigkeiten bei den Speditions- und Transportunternehmen gab. Die überwiegende Anzahl der Verkehrsunternehmen stand der Erteilung von Zeitfenstern positiv gegenüber und sieht hierin durchaus Einsparungspotentiale hinsichtlich der Abfertigungszeiten. Sie berichteten über positive Erfahrungen mit Zeitfenstern, sofern diese eingehalten werden konnten. Bei Komplettladungen sei die Einhaltung der Zeitfenster gut. Bei Teilladungen würden jedoch häufiger Probleme auftreten.

Grundsätzlich
positive Beurteilung

Im Tagesgeschäft hat sich nach Angaben von Anbietern von Zeitfenster-Management-Systemen zum Teil herausgestellt, dass dadurch, dass vorzeitig erschienene Fahrzeuge vorzeitig abgefertigt werden, der Zeitverzug bei zu spät kommenden Fahrzeugen teilweise ausgeglichen werden kann. Es erfolge somit ein Austausch der Rampenkapazität, so dass das Ziel einer möglichst gleichmäßigen Auslastung erreicht werden könne. Es wur-

den Kunden als Beispiel angeführt, bei denen sich durch die Einführung des Zeitfenstermanagements die durchschnittliche Wartezeit mehr als halbiert haben sollen.

Die wachsende Nachfrage nach Zeitfenster-Management-Systemen auf Seiten der Industrie- und Handelsunternehmen deutet zum einen auf ein steigendes Verantwortungsbewusstsein gegenüber den Transportunternehmen hin. Zum anderen werden von den verladenden Unternehmen die Informationen aus dem Zeitfenstermanagement zunehmend genutzt, um Waren vorzukommissionieren und rechtzeitig an der Rampe zur Verfügung zu stellen. Für die Wirtschafts- und Handelsunternehmen wirkt sich das Zeitfenstermanagement weiterhin positiv aus, indem es genauere Kenntnis darüber erlangt, welche Mengen auf die Eingangsrampen zurollen. Dadurch können die benötigten Kapazitäten (zum Beispiel Personaleinsatz und Lagerkapazitäten) besser eingeplant werden. Über die Zeitfenstersteuerung erhalten die Verloader einen Überblick über das bevorstehende Verkehrsaufkommen. Zudem können Fahrzeugansammlungen vermieden werden. Die IT-Systeme tragen aus Sicht der Verloader damit zu einer Verbesserung der internen Lagerlogistik bei.

Nutzen für Industrie und Handel

Wenngleich die Erhebung von Gebühren für die Buchung von Zeitfenstern nicht unumstritten ist, so sind die meisten Transportunternehmen nach Ergebnissen der Untersuchung bereit, hierfür Nutzungsentgelte zwischen 2,50 bis 3,50 Euro zu zahlen. Dies ist darauf zurückzuführen, dass sich der Betrag bereits bei einer Verringerung der Wartezeit um wenige Minuten für die Transportunternehmen rechnet. Voraussetzung für die Akzeptanz derartiger Gebührensysteme ist demnach, dass sich infolge deren Einführung die Rampenproblematik auch tatsächlich entschärft.

Zahlungsbereitschaft

Bezüglich der Einhaltung der Zeitfenster durch die Transportunternehmen variieren die Aussagen der Marktteilnehmer. Aus Sicht der verladenden Wirtschaft wird die Einhaltung der Zeitfenster durch die Transportunternehmen als sehr gut angesehen. Auch bei den häufig kritisierten Wartezeiten bei Lagern des Lebensmittelhandels sahen die Empfangsunternehmen keine Probleme und gaben an, dass die Transportunternehmen die gebuchten Zeitfenster zu 80 % bis über 90 % einhalten. Die befragten Verkehrsunternehmen berichteten, dass etwa 60 bis 80% aller Termine pünktlich wahrgenommen werden könnten. Die Einhaltung von Zeitfenstern wird von einem externen Dienstleister wie folgt beschrieben: Rund die Hälfte der Dienstleistungsunternehmen erscheinen pünktlich zum Zeitfenster, gut 20 % kommen zu spät und knapp 30 % zu früh.

Einhaltung von Zeitfenstern

Trotz der positiven Effekte lassen sich die Probleme an den Laderampen allein durch die Einführung von Zeitfenster-Management-Systemen nicht lösen. So besteht ein Hauptproblem nach Aussage der Verkehrsunternehmen darin, dass die vereinbarten Zeitfenster aufgrund der Verkehrsverhältnisse oder Verzögerungen an vorherigen Laderampen

Zeitfenster kein „Allheilmittel“

nicht immer eingehalten werden könnten. Als ein weiterer Grund für die Nichteinhaltung wird die zunehmende Kommissionierung der Ware genannt. Dadurch dauere die Qualitätskontrolle an der Rampe zum einen länger. Zum anderen müssten bei unterschiedlichen Produktgruppen teilweise mehrere Rampen angefahren werden. Für die hieraus resultierenden Verzögerungen seien die vorgegebenen Zeitfenster häufig zu kurz. Mehrfach wurde geäußert, dass die Zeitfenster zum Be- und Entladen unzureichend kalkuliert seien. Ferner wurde angeführt, dass der Umgang mit Zeitfenstern die Arbeit der Disponenten teilweise erschwere. Dies könne beispielsweise der Fall sein, wenn mehrere Zeitfenster in einer Tagestour koordiniert werden müssten oder Zeitfenster nicht in die geplanten Abläufe passten.

Aus Sicht der Fahrer kann die Einführung von Zeitfenster-Management-Systemen zwar auf der einen Seite zu kürzeren Wartezeiten an den Laderampen führen und somit die Planungssicherheit erhöhen. Auf der anderen Seite steigt durch diese Systeme gleichzeitig der Druck auf die Fahrer, das jeweilige Firmengelände unabhängig von Tageszeiten und dem Verkehrsaufkommen pünktlich zu erreichen. Kann das gebuchte Zeitfenster nicht eingehalten werden oder kommt es zu Verzögerungen auf der Seite der Verloader, sind unter Umständen lange Wartezeiten in Kauf zu nehmen, die die weitere Tourenplanung beeinträchtigen können. Häufig kommt es daher zu Schwierigkeiten bei der Zeitplanung und damit auch bei der Einhaltung der Sozialvorschriften. Einerseits darf der Kraftfahrer keine Minute seiner gesetzlichen Arbeitszeit überziehen und andererseits verlangt der Auftraggeber, die vorgegebenen Be- und Entladezeiten einzuhalten. So ziehen unplanmäßige Verlängerungen der Warte- und Standzeiten unter Umständen weitere Verspätungen und Schwierigkeiten bei der Fahrer- und Fahrzeugdisposition nach sich.

Druck auf
Kraftfahrer

5.3.3 Abschließende Bewertung

Nach den im Rahmen der Untersuchung gewonnenen Erkenntnissen ist die Vergabe von Zeitfenstern eine der am erfolgversprechendsten Maßnahmen zur Verbesserung der Laderampensituation bei entsprechender Unternehmensgröße und Aufkommensstärke, während die anderen genannten Maßnahmen zumeist lediglich flankierend positiv wirken und teilweise einen wesentlich höheren Aufwand erfordern. Es wird überwiegend davon berichtet, dass das Zeitfenstermanagement – bei regelmäßiger Anlieferung – funktioniert und dass sich die Wartezeiten hierdurch vermindert haben. Allerdings sollte die Einrichtung von Zeitfenstern in Absprache mit allen Beteiligten an der Transportkette erfolgen. Oft wird kritisiert, dass die Einführung eines Zeitfenstermanagements allein dem Verloader diene, da von Seiten des Transportunternehmers keine Einflussmöglichkeit bestünde. Um die Akzeptanz der Zeitfenster-Management-Systeme im Bereich des Handels zu erhöhen, sollte – wie in anderen Bereichen – möglichst auf eine Buchungsgebühr verzichtet werden.

Prioritäre
Maßnahme

5.4 Voranmeldung / Avisierung

Dort, wo bislang keine Zeitfenster-Management-Systeme implementiert wurden, bieten sich Avisierungsverfahren an, bei denen der Warenempfänger nach Möglichkeit frühzeitig über den Zeitpunkt der geplanten Warenanlieferung informiert wird. Diese Verfahren laufen häufig über Mobiltelefone oder zum Teil bereits im Rahmen komplexer Telematiklösungen. Avisierungsverfahren werden unter anderem im Zulaufverkehr auf die großen Seehafen-Containerterminals entwickelt und angewendet. Sie haben den Vorteil, dass Warenempfänger ihre Lager- und Personalkapazitäten und Transportunternehmen ihren Fahrzeugeinsatz besser koordinieren können. In der Praxis erfolgt die Avisierung zur Zeit entweder durch den Auftraggeber oder durch das Transportunternehmen. Die Vorlaufzeit für die Anmeldung des Transportgewerbes erfolgt in der Regel in einer Zeitspanne zwischen 24 und 48 Stunden. Allerdings ist der Avisierungszeitpunkt letztlich abhängig davon, wann der Versender die Ware zur Abholung bereitstellt. Bei späten bzw. kurzfristigen Bestellvorgängen durch die Auftraggeber verfügen die Speditions- und Transportunternehmen erst relativ spät über Informationen über die Ware und deren Menge. Dadurch ist es kaum noch möglich, frühzeitig Zeitfenster zu buchen. Dies wirkt sich nachteilig auf die weitere Tourenplanung aus.

Verfahrensweise

Zur Optimierung der Voranmeldung bzw. Avisierung des Lkw bietet sich ein vermehrter Informationsaustausch zwischen Kraftfahrer, Disponent und Empfangsunternehmen an. Hierbei wird der Kraftfahrer durch zusätzliche Informationen über die Rampensituation vor Ort, beispielsweise die aktuelle Umschlagssituation, die aktuelle Stau- und Parkplatzsituation sowie die Verkehrslage im Empfangsgebiet unterrichtet. Im Idealfall kündigt ein LKW Fahrer dem Disponenten eine Verspätung unverzüglich an, so dass dieser direkt den nächsten Kunden in Kenntnis setzt und dieser die anstehenden Ladevorgänge anpassen kann (zum Beispiel Verschiebung / Anpassung von Zeitfenstern). Hierbei ist zu berücksichtigen, in welchem Einsatzbereich sich der Lkw befindet: So kann ein im Nahverkehr eingesetztes Fahrzeug eher auf Terminverschiebungen reagieren als ein im Fernverkehr eingesetztes Fahrzeug. Somit sind die (Kosten-)Wirkungen etwaiger Wartezeiten verschieden. Dies bezieht sich nicht allein auf das Einsatzgebiet der Fahrzeuge, sondern auch auf weitere Faktoren, wie etwa Ein-Mann-Unternehmen, Anzahl der Fahrerbesatzung, Art des Fahrzeuges (Spezialfahrzeug) usw. Durch den Informationsaustausch könnten Lkw-Ansammlungen beim Empfänger entzerrt und bereits im vorgelegerten Bereich (z. B. auf der Autobahn oder auf dem Rastplatz) entsprechend gesteuert werden. Dies gilt nicht zuletzt auch für die See- und Flughäfen. Darüber hinaus könnte bereits mit der administrativen Abfertigung des Lkw sowie mit der zollamtlichen Behandlung der ankommenden Güter begonnen werden.

Ergänzende Maßnahmen

Der Rationalisierungserfolg des Avisierungsverfahrens ist vielfach abhängig von den jeweiligen Kundenverbindungen. Während wiederkehrende Transportunternehmen aufgrund ihrer Erfahrung mit dem Empfänger einen reibungslosen Ablauf garantieren, gestaltet sich die Zusammenarbeit mit nur sporadisch auftretenden Transportunternehmen schwieriger.

Erfolgsaussichten

5.5 Ausweitung und Flexibilisierung der Arbeits- und Rampenzeiten

Nach den im Rahmen der Untersuchung gewonnenen Erkenntnissen dürfte eine Ausweitung der Arbeits- und Rampenzeiten wesentlich dazu beitragen, an vielen Lade- und Abladestellen die Wartezeiten zu verringern. Vor allem eine Ausweitung auf den Freitagnachmittag und auf den Samstag erscheint in zahlreichen Fällen umsetzbar. Eine zeitliche Flexibilisierung der Zeiten dürfte ebenfalls positiv wirken. Durch die Ausdehnung bzw. Flexibilisierung der Zeiten könnte der Verkehr an den Umschlagszentren entzerrt werden und zu einer Entlastung der Rampensituation beitragen. Die Ausweitung der Be- und Entladung in die Nachtstunden wäre zwar vielfach wünschenswert, würde aber zunächst Veränderungen bei den Produktions- und Handelsstrukturen voraussetzen.

Ausweitung und Flexibilisierung

Fraglich erscheint derzeit, inwieweit die Unternehmen der Verkehrswirtschaft und der verladenden Wirtschaft bereit sind, einen solchen Weg zu beschreiten. Sowohl die verladenden Unternehmen als auch die Transport- und Speditionsunternehmen zeigten im Rahmen der Untersuchung nur wenig Interesse, ihre Arbeits- bzw. Rampenzeiten auszuweiten und beispielsweise freitagabends oder samstags ganztägig zu arbeiten. Die Ausweitung der Zeiten durch frühere oder spätere Nutzung der Laderampen scheitert - je nach Gesprächspartner - an der fehlenden Bereitschaft der anderen Seite. Nach Aussage einiger Vertreter von Lebensmittel- und Konsumgüterhandelsunternehmen böten sie die Liefermöglichkeiten an Samstagen bereits an, jedoch würden diese Angebote von den Speditions- und Transportunternehmen nicht bzw. kaum genutzt. Im Hafen Hamburg wird von der bestehenden Möglichkeit, Containerterminals auch nachts anzufahren und damit zu einer Entzerrung des Verkehrs im Hafengebiet beizutragen, ebenfalls nur bedingt Gebrauch gemacht. Die Abfertigungszahlen gehen in den Abend- und Nachtstunden örtlich deutlich zurück. Begründet wird dies von Seiten der Betreiber mit der fehlenden Synchronisierung mit den Rampenzeiten der im Regionalbereich ansässigen Empfänger und Verloader. Anlieferungen oder Abholungen in der Nacht sind vielerorts nicht möglich. Wenngleich zum gegenwärtigen Zeitpunkt nur wenige Unternehmen Bereitschaft zeigen, eine Ausweitung der Arbeitszeit zu akzeptieren, dürfte nahezu allen Beteiligten klar sein, dass bei extremen Standzeiten an den Umschlagsanlagen eine Ausweitung der Zeiten in Erwägung gezogen werden muss, um eine Entzerrung des Verkehrs und damit eine Verkürzung der Standzeiten herbeizuführen. Einer Ausweitung bzw. Ver-

Erfolgsaussichten fraglich

legung der Arbeitszeiten dürfte zunächst jeder Arbeitnehmer skeptisch gegenüber stehen.

5.6 Kapazitive Maßnahmen

Angesichts örtlicher Kapazitätsengpässe bei den Lagern von Versand- und Empfangsunternehmen, beim Zoll im Hamburger Hafen sowie im infrastrukturellen Bereich sind im Hinblick auf die Verbesserung der Abläufe an den Laderampen, den vor- bzw. nachgelagerten Stellen sowie der Arbeitsbedingungen der Kraftfahrer kapazitätssteigernde Maßnahmen im Einzelfall zu prüfen. Nach Aussage von Verkehrsexperten könnten unter anderem folgende Maßnahmen zu einer Verbesserung der Gesamtsituation beitragen:

Einzelfallprüfung
erforderlich

- *Ausweitung der Lager- und Rampenkapazitäten.*
Um eine reibungslose Übernahme und Eingangskontrolle der Güter zu ermöglichen, ist dafür Sorge zu tragen, dass zum Zeitpunkt der Ankunft des Lkw eine ausreichend freie Lagerfläche und eine bedarfsgerechte Anzahl von Rampen zur Verfügung steht.
- *Personalausweitung und Personalqualifizierung.*
Bei der Einsatzplanung des Lagerpersonals sind Tagesganglinien sowie die besonderen Umstände von Kurzwochen, Urlaubszeiten, Aktionszeiten etc. gegebenenfalls stärker zu berücksichtigen. Nach Aussage befragter Unternehmensvertreter gelte dies auch im Hinblick auf die Personaleinsatzplanung beim Zoll im Hamburger Hafen.
- *Ausbau von Stellflächen im Bereich der Industrie- und Handelsunternehmen.*
Industrie- und Handelsunternehmen sollten den Transportunternehmen mehr Lkw-Stellflächen auf den Höfen der Verteilerzentren für kurze Lenkzeitunterbrechungen oder für die Inanspruchnahme der Tagesruhezeiten zur Verfügung stellen und darüber hinaus die Inanspruchnahme der Sanitäreinrichtungen verstärkt ermöglichen. Das primäre Anliegen ist eine Verringerung der Wartezeiten an Lade- und Abladestellen. Dies würde auch das allgemeine Problem der Parkplatzsituation entschärfen.
- *Ausbau der Verkehrsinfrastruktur.*
Hierzu zählen einerseits bauliche Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses (Ausbau von hoch belasteten Autobahnabschnitten und Verkehrsknotenpunkten), andererseits Maßnahmen zur Verbesserung der aktuellen Parkplatzsituation. So fordern zahlreiche Unternehmen die Schaffung neuer bzw. zusätzlicher Lkw-Parkmöglichkeiten sowie eine effizientere Nutzung der bestehenden Lkw-Stellplätze. Die bisherigen Maßnahmen von Seiten der Straßenbauverwaltung beschränken sich nach Aussage der Gesprächspartner im Wesentlichen auf Umbauten und Modernisierungen. Wesentliche Bestandserweiterungen seien nicht in ausreichendem Maße

festzustellen. Eine Entspannung der Situation sei daher nicht absehbar. Nach Auffassung einiger Gesprächspartner sollte eine Unterteilung der Lkw-Stellflächen auf Parkplätzen der Bundesautobahnen in solche für kurze Lenkzeitunterbrechung und solche für die Inanspruchnahme der Tagesruhezeit erfolgen.

5.7 Weitere Lösungsansätze

Nachfolgend werden einige weitere Lösungsansätze kurz skizziert. Hierbei handelt es sich vorrangig um flankierende Maßnahmen, die die Rampenproblematik nicht grundsätzlich lösen, jedoch aus Sicht der befragten Marktteilnehmer einen Beitrag zur Verbesserung der Gesamtsituation leisten können:

- Verstärkte Nutzung von Informationssystemen

Als sinnvollen und in der Praxis bereits bewährten Ansatz zur Verringerung von Verspätungen und damit zur besseren Einhaltung von Zeitfenstern erachteten die in die Untersuchung einbezogenen Unternehmen den Einsatz von Flottenmanagement- und Telematiksystemen. Diese Systeme bedeuten für den Spediteur und Transportunternehmer zwar bisweilen einen erheblichen Investitionsaufwand, der von den Verladern meistens nicht mitgetragen wird. Dennoch setzen viele Transportunternehmen bereits Flottenmanagement- und Telematiksysteme ein, um die Fahrzeugdisposition zu verbessern.

Flottenmanagement-
und Telematiksysteme

Die Transportunternehmen befürworten die Bereitstellung von Informationen an die Kraftfahrer, beispielweise über die Route, den Verkehrsfluss und Staumeldungen sowie über freie Park- und Stellplätze auf dem Weg zur Be- oder Entladestelle, zum Beispiel mittels lokalen Radiosendern oder eigenen Systemen. Darüber hinaus wären Informationen über die aktuellen Warte- und Standzeiten an der Entladestelle durch den Empfänger an den Disponenten oder Kraftfahrer (z. B. mittels Handy) zur Behebung der Rampenproblematik sinnvoll.

Der Ausbau von Telematiksystemen bietet hierbei noch bessere Vernetzungspotentiale. Der Einsatz von modernen Kommunikationsmitteln könnte zur Flexibilisierung der Zeitfenster und der Abläufe insgesamt herangezogen werden. Dabei könnten die Systeme der Unternehmen an die Telematik der Fahrzeuge angebunden werden. Allerdings müssten alle Beteiligten über eine Schnittstelle Zugriff auf sämtliche Informationen haben. Eine solche Vernetzung scheint daher vorrangig bei festen partnerschaftlichen Verhältnissen möglich.

- Glättung von Aufkommensspitzen

Neben den bereits skizzierten Maßnahmen zur Glättung von Aufkommensspitzen, beispielsweise Zeitfenster, wird von Vertretern von Industrie- und Handelsunternehmen vereinzelt auf die Möglichkeit der Einführung räumlich und zeitlich differenzierter BAB-Mautsätze für schwere Lkw hingewiesen. Dies könne nach deren Auffassung zu einer Entlastung von kritischen Staubereichen auf BAB und damit ebenfalls zu einer Glättung von Aufkommensspitzen führen. Bei einer Mautstaffelung, die beispielsweise für die Nachtstunden deutlich geringere Mautsätze vorsehe, sei beispielsweise von 22 bis 6 Uhr eine Verlagerung des Schwerverkehrs denkbar.

Mautstaffelung

- Anpassung / Auslegung der Sozialvorschriften

Aufgrund der beschriebenen Schwierigkeiten bei der Einhaltung der Sozialvorschriften infolge unplanmäßiger Wartezeiten fordert ein Teil der befragten Transportunternehmen eine „praxisgerechtere“ Handhabung der Lenk- und Ruhezeiten, beispielsweise durch Tolleranzen bei Kontrollen in Verbindung mit dem digitalen Tachografen. In der Praxis dürfte diese Forderung im Rahmen des bestehenden Rechtsrahmens jedoch kaum durchsetzbar sein. Ferner ist zu berücksichtigen, dass eine „flexiblere“ Auslegung der Rechtsvorschriften in der Konsequenz dazu führen dürfte, dass die Transportunternehmen bzw. Fahrer ihr Verhalten entsprechend anpassen würden, mithin einen erweiterten Rechtsrahmen nach Möglichkeit in vollem Umfang ausschöpfen würden.

Kontrollpraxis

Einige Gesprächspartner regen an, in bestimmten Fällen von Wartezeiten im Umfeld der Laderampen diese Zeiten im Hinblick auf die Lenk- und Ruhezeiten nicht als Bereitschaftszeiten zu werten, sondern als Lenkzeitunterbrechung anzuerkennen. Konkret geht es hierbei um Fälle, in denen der Kraftfahrer mit seinem Fahrzeug auf einem Parkplatz auf dem Betriebsgelände wartet und seitens des Empfängers mit einem „Pager“ ausgestattet wird, mittels dem er bedarfsgerecht zur Rampe gerufen werden kann. In diesen Fällen müsse der Fahrer während der Wartezeit nicht durchgehend konzentriert bereit sein und darauf aufpassen, den richtigen Moment für das Vorziehen zur Rampe nicht zu verpassen. Er könne sich in dieser Zeit vielmehr entspannt erholen, selbst wenn die Dauer der Wartezeit nicht vorher zu bestimmen sei.

Nach Aussagen einiger Unternehmen würden vereinzelt auf den Betriebshöfen der Wirtschaftsunternehmen der Zoll und die Gewerbeaufsichtsbehörden kontrollieren, ob die Fahrer ihre Kontrollgeräte auch wirklich richtig bedienen und nicht Bereitschaftszeit als Ruhezeit einstellten. Derartige Kontrollmaßnahmen auf den Betriebshöfen der Wirtschaftsunternehmen führen sowohl bei den Warenempfängern als auch bei

den Transportunternehmern zu einer erhöhten Aufmerksamkeit, die auch die Bemühungen zur Reduzierung der Wartezeiten fördern dürften.

5.8 Individuelle Lösungsansätze aus der Praxis

Im Folgenden werden beispielhaft weitere individuelle Systeme zum Rampenmanagement aufgeführt, die sich nach Aussage der Unternehmen zur Verbesserung der Situation an den Rampen bewährt haben.

- Im Automobilbereich wurde ein Teil der Anlieferungen auf das sog. Traileryard-Konzept umgestellt, das mittlerweile auf mehrere Standorten ausgeweitet wurde. Dabei werden volle Auflieger ins Werk gefahren und gegen leere oder mit Leergut beladene Auflieger getauscht. Hier liegt ein Potenzial für Verbesserungen, die bis hin zur direkten Entladung des Aufliegers am Fließband gehen. Ziel ist die Einspeisung der Zulieferungen in die Produktion mit geringerer Vorlaufzeit unter Minimierung der Lagerflächen. Traileryard-Konzept

- Der Logistikbereich einer Drogeriemarktkette hat ein eigenes Rampenmanagement-System entwickelt und auf die unternehmensspezifischen Strukturen und Bedürfnisse abgestimmt. Es beruht im Wesentlichen auf einem Wechselbehältersystem. Im Warenausgang kommt es bei der Übernahme vorgeladener Wechselbehälter daher zu keiner Wartezeit. Das Unternehmen nutzt somit die Transportgefäße zur Flexibilisierung der Be- und Entladevorgänge. Spezifische Probleme gibt es mit der Zugänglichkeit von Filialen, die vielfach in Innenstädten liegen. Hierbei bestehen neben der Lärmproblematik (Störung der Anwohner) zeitliche und bauliche Restriktionen (Höhen- und Gewichtsbeschränkung), für die jeweils Lösungen gefunden werden müssen. Wechselbehältersystem

- Darüber hinaus etablieren sich derzeit neue Beschaffungskonzepte, die sich dadurch auszeichnen, dass der Empfänger die Abholung der Ware beim Lieferanten selbst vornimmt oder vornehmen lässt. Durch die Umstellung der Lieferklausel auf „ab Werk“ erwartet man in diesen Fällen höhere Bündelungseffekte und geringere Transportkosten. Derartige Beschaffungskonzepte dürften auch eine Veränderung der Situation an den Rampen herbeiführen. Bei der Selbstabholung der Ware dürften geringere Warte- und Standzeiten bei der Entladung anfallen, da die Transporte durch eigene Fahrzeuge oder vertraglich verbundene Unternehmen durchgeführt werden. Die Wirkungen auf die Situation an den Beladestellen bei den Verladeunternehmen könnten jedoch negativ ausfallen, insbesondere wenn diese Verkehre auf den gewerblichen Verkehr übertragen werden. Selbstabholung

Anhang

Lenk- und Ruhezeitverstöße

Wie Tabelle A 1 zu entnehmen ist, haben im Bereich des Güterkraftverkehrs in den Jahren 2008 und 2009 insbesondere Lenk- und Ruhezeitverstöße deutlich zugenommen und dies, obwohl die Zahl der im Fahrpersonalrecht kontrollierten Fahrzeuge deutlich niedriger lag als in den Jahren zuvor.

Zunahme der
Verstöße

Tabelle A 1: Bei Straßenkontrollen nach den Verordnungen (EWG) Nr. 561/2006, 3820/85 und 3821/85 festgestellte Verstöße

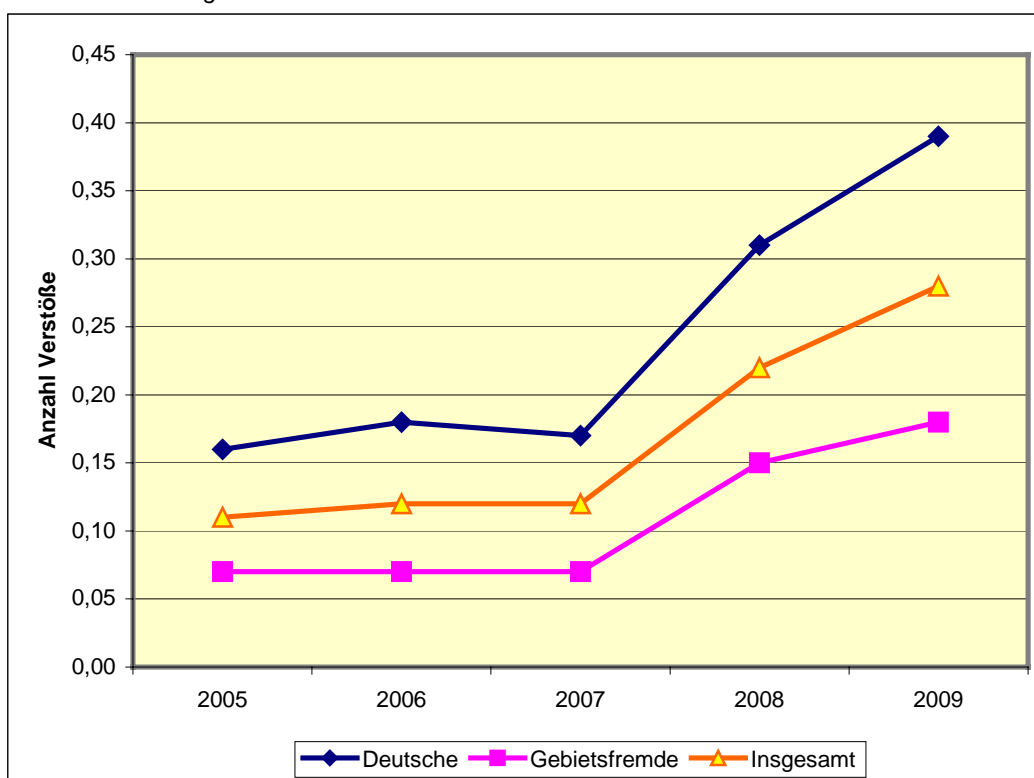
	Deutsche					Gebietsfremde					Insgesamt				
	2005	2006	2007	2008	2009	2005	2006	2007	2008	2009	2005	2006	2007	2008	2009
1) im Fahrpersonalrecht kontrolliert	255.340	234.021	234.192	176.579	152.630	299.382	272.888	280.450	221.580	189.248	554.722	506.909	514.642	398.159	342.078
2) Verstöße 561/2006, 3820/85	40.284	41.856	40.007	53.908	59.743	20.263	19.067	19.129	32.429	34.514	60.547	60.923	59.136	86.337	
Darunter:															
2a) Lenkzeiten	12.842	13.507	11.360	17.358	20.502	6.038	5.789	5.677	10.635	11.810	18.880	19.296	17.037	27.993	
2b) Unterbrechungen	12.627	13.660	15.490	19.130	18.401	4.616	4.321	5.019	8.292	7.010	17.243	17.981	20.509	27.422	
- Zeitpunkt des Einleg. überschritten	7.411	7.912	8.516	10.641	9.709	2.867	2.658	3.080	4.883	3.803	10.278	10.570	11.596	15.524	
- zu kurze Unterbrechungen	5.216	5.748	6.974	8.489	8.692	1.749	1.663	1.939	3.409	3.207	6.965	7.411	8.913	11.898	
2c) Ruhezeiten	14.613	14.540	12.060	16.885	20.186	9.343	8.674	7.851	12.745	14.458	23.956	23.214	19.911	29.630	
3) Verstöße 3821/85	28.370	32.088	22.584	27.194	22.060	25.536	27.829	22.436	24.320	19.339	53.906	59.917	45.020	41.399	
Darunter:															
3a) Kein Kontrollgerät eingebaut	684	658	595	212	166	308	326	359	207	176	992	984	954	419	
3b) Nicht ordnungsgem. Betreiben des Kontrollgerätes	8.868	8.412	8.612	6.755	6.070	8.651	8.355	8.779	7.589	5.857	17.519	16.767	17.391	14.344	
3c) Nicht Aushändigen von Schaubl./ Besch. über arbeitsfreie Tage	6.234	4.976	3.782	11.664	9.142	3.205	2.682	1.958	7.123	5.978	9.439	7.658	5.740	18.787	
3d) Nicht/Nicht ordn. Verwendung von Schaublättern	7.513	6.834	5.484	4.464	4.089	9.635	8.961	8.312	6.465	5.426	17.148	15.795	13.796	10.929	
3e) Schaublätter nicht mitgeführt oder nicht vorgelegt	4.979	10.651	3.132	3.112	1.603	3.631	7.202	2.569	2.587	1.553	8.610	17.853	5.701	5.699	

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Die Vielzahl der Verstöße gegen die Sozialvorschriften belegt, dass zahlreiche Unternehmen bzw. Fahrer in der Vergangenheit zur Maximierung der Produktivität den geltenden Rechtsrahmen nicht nur bis zur Gänze ausgeschöpft haben, sondern teilweise über das gesetzlich Erlaubte hinaus gegangen sind. Vor Einführung des digitalen Kontrollgerätes wurde im Kontrollfall insbesondere bei vermeintlich geringen Gesetzesüberschreitungen auf das „Fingerspitzengefühl“ der Kontrollbeamten vertraut. Durch die genauere Erfassung der Tätigkeiten mittels des digitalen Kontrollgeräts in Verbindung mit der zeitlichen Ausweitung der Mitführungspflichten der Fahrerunterlagen (28 Kalendertage) hat sich die Transparenz des Fahrereinsatzes und letztlich die Anzahl der festgestellten Verstöße nunmehr deutlich erhöht. Dies spiegelt sich nicht zuletzt in einem deutlichen Anstieg der festgestellten Lenk- und Ruhezeitverstöße je kontrolliertem Fahrzeug in den Jahren 2008 und 2009 wider (siehe Abbildung 1).

Beanstandungsquote steigt

Abbildung 1: Entwicklung der festgestellten Lenk- und Ruhezeitverstöße je kontrolliertem Fahrzeug im Zeitraum von 2005 bis 2009





Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Bewegte sich die durchschnittliche Zahl der Lenk- und Ruhezeitverstöße je kontrolliertem Fahrzeug im Zeitraum von 2005 bis 2007 noch zwischen 0,11 und 0,12, so nahm sie in den beiden folgenden Jahren auf zuletzt 0,28 im Jahr 2009 zu. Der Anstieg der festgestellten Verstöße bedeutet allerdings nicht zwangsläufig, dass sich deren tatsächliche Anzahl in den vergangenen Jahren drastisch erhöht haben muss. Vielfach äußern Transportunternehmer, dass man in dem verlängerten Kontrollzeitraum von 28 Tagen immer „irgendwelche“ Verstöße gegen die Sozialvorschriften finde. Nicht wenige Transportun-

ternehmen und Kraftfahrer betrachten daher die Sozialvorschriften als zu unflexibel und die Überwachung der Vorschriften als zunehmend kleinlich. Gegenwärtig sind rund 50 Prozent der deutschen Lastkraftfahrzeuge mit einem digitalen Kontrollgerät ausgerüstet.

Die hohe Zahl der Verstöße gegen das Fahrpersonalrecht ist nicht allein im Hinblick auf die allgemeine Verkehrssicherheit besorgniserregend. Verstöße gegen die Sozialvorschriften oder Verkehrssicherheitsregeln sind häufig ein maßgeblicher Faktor bei schweren Verkehrsunfällen. Die vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten sollen nicht zuletzt dem Schutz des Fahrpersonals dienen und dessen individueller Leistungsfähigkeit Rechnung tragen. Eine regelmäßige Umgehung der gesetzlichen Vorschriften stellt insoweit auch eine übermäßige Belastung des Fahrers dar. Des Weiteren tragen die Lenk- und Ruhezeitverstöße nicht unwesentlich zum Image des Kraftfahrers in der Öffentlichkeit bei. Trotz der hohen Bedeutung von Güterverkehr und Logistik für Wohlstand und Beschäftigung wurden der Kraftfahrer und sein Lkw vor dem Hintergrund einer zunehmenden Verkehrs- und Staubbelastung der deutschen Straßen zunehmend zum Prügelknaben der Medien. Nach wie vor finden eher Negativschlagzeilen als Positivbeispiele aus der Branche ihren Weg in die Medien und prägen damit die öffentliche Wahrnehmung und das Image der Branche. Dies ist nicht zuletzt deshalb problematisch, als der Fahrpersonalbedarf angesichts der gegenwärtigen Altersstruktur der Fahrer künftig weiter zunehmen dürfte und der Nachwuchsförderung damit wachsende Bedeutung zukommt. Über ein Drittel der Berufskraftfahrer wird in den nächsten 15 Jahren altersbedingt aus dem Berufsleben ausscheiden. Schon heute sind die Ausbildungszahlen nicht hinreichend, um die offenen Stellen des Gewerbes zu decken. Soll der Beruf des Kraftfahrers zukünftig für Berufseinsteiger attraktiv sein, wird erfolgskritisch sein, inwieweit die Wirtschaft in der Lage sein wird, die Rahmenbedingungen und das Image des Kraftfahrers in der Öffentlichkeit nachhaltig zu verbessern. Dabei gilt es zu berücksichtigen, dass die Rahmenbedingungen nicht ausschließlich durch das Güterkraftverkehrsgewerbe definiert werden. Auch die Verlagerer beeinflussen, beispielsweise durch die Art und Weise wie mit Fahrern umgegangen wird, die Attraktivität des Berufsfeldes.

Gesundheit und
Image der Fahrer
leiden



BUNDESAMT
FÜR
GÜTERVERKEHR

Werderstraße 34
50672 Köln

Telefon: (0221) 5776 - 0
Telefax: (0221) 5776 - 1777

Postfach 19 01 80
50498 Köln

Internet: <http://www.bag.bund.de>
E-Mail: poststelle@bag.bund.de

Stand: Januar 2011