

Kosteninformationen des BGL

Exorbitanter Anstieg der Rohölpreise seit 2000

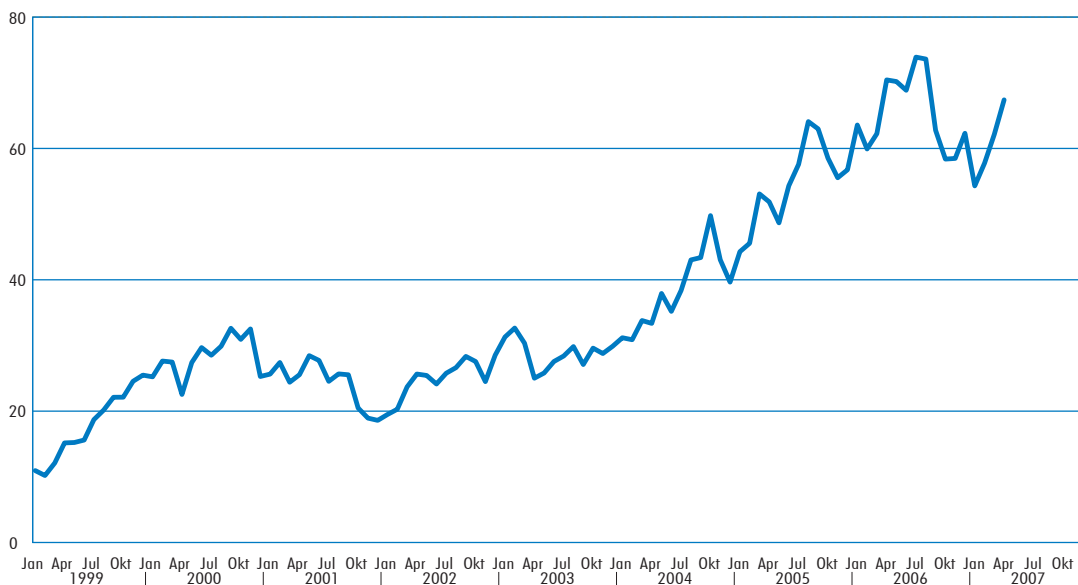
Nichts schlägt sich unverzüglicher und direkter in der Kostensituation des Transportgewerbes nieder als der Kraftstoffpreis. Dessen Höhe bestimmt sich u. a. durch die darauf erhobenen nationalen Steuern und die jeweilige Situation auf den internationalen Ölmärkten. Letztere wird stark von Erwartungen und Ängsten geprägt, die dann zu kurzfristigen, nicht immer rational nachvollziehbaren Preisausschlägen führen. Abgesehen von einzelnen Ausschlägen musste in den letzten fünf Jahren ein drastischer Anstieg der Rohölpreise hingenommen werden. So stieg der Preis pro Barrel UK-Brent im Jahresdurchschnitt von 25,00 US-Dollar in 2002 auf 28,85 US-Dollar in 2003 und auf 38,30 US-Dollar in 2004.

Danach kam es zu einem extremen Preisauftrieb, der seinen vorläufigen Höchstwert im Juli 2006 mit 73,90 US-Dollar pro Barrel erreichte. Das ist nahezu eine Verdoppelung des Preises innerhalb von zwei Jahren. Alle Zeichen – sowohl die der Terminmärkte als auch die der Steuerpolitik – deuten darauf hin, dass sich das hohe Preisniveau langfristig zumindest fortsetzt.

Biodiesel noch eine Alternative?

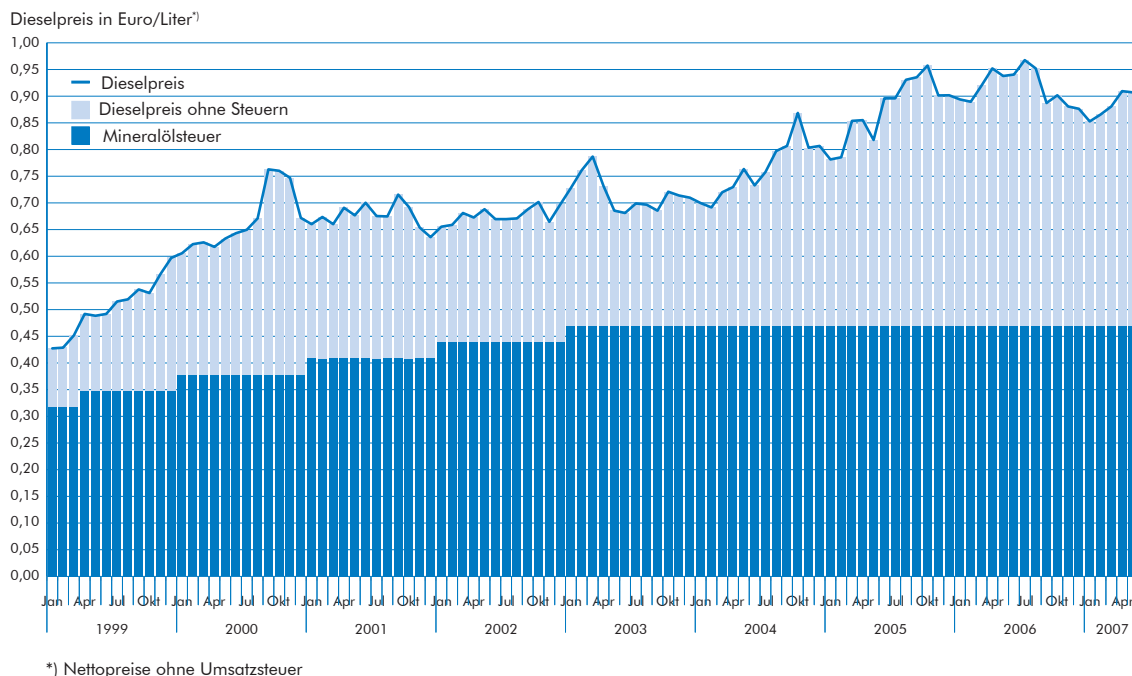
Seit August 2006 ist die Steuerfreiheit von Biodiesel Geschichte. Seitdem werden reiner Biodiesel und Biodiesel als Beimischung in fossilem Dieselmotorkraftstoff der Energiesteuer unterworfen. Während jedoch die Besteuerung von reinem Biodiesel und ab 2008 auch von Pflanzenöl bis zum

Weltmarktpreise Erdöl Brent/Großbritannien für 1 Barrel in US-\$



Quelle: Deutsche Bundesbank, Frankfurt am Main

Entwicklung der Dieseldieselpreise für Großverbraucher von Januar 1999 bis Mai 2007



Eine Information im Rahmen des Kosteninformationssystems des BGL e.V., Frankfurt am Main

Quelle: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden

Jahr 2012 schrittweise auf 44,90 Cent pro Liter anwächst, gilt für die Besteuerung von beigemischt Biodiesel bereits seit dem 1. Januar 2007 der volle Steuersatz von 47,04 Cent pro Liter.

Dieser Steuersatz von 47,04 Cent pro Liter kommt auch auf die Pflichtabsatzquote von Biokraftstoffen zur Anwendung, die mit dem Biokraftstoffquotengesetz eingeführt wurde. Danach ist die Mineralölwirtschaft seit 1. Januar 2007 verpflichtet, einen wachsenden Mindestanteil an Biokraftstoffen zu vertreiben. Dieser Mindestanteil kann durch Beimischung in mineralische Kraftstoffe oder durch das In-Verkehr-Bringen von reinem Biokraftstoff sichergestellt werden. Nach Aussage der Mineralölwirtschaft steigen durch die erhöhte Beimischung von Biokomponenten die Produktionskosten der fossilen Kraftstoffe. Wen wunderte also die Ankündigung des Mineralölwirtschaftsverbandes im

Herbst 2006, dass die Pflichtabsatzquote von Biodiesel den Dieseldieselpreis aus Mineralöl zum 1. Januar 2007 deutlich verteuern würde?

Ob und inwieweit Biodiesel weiter als Kraftstoffalternative in Betracht gezogen wird, hängt von dessen Preis, den erforderlichen Investitionen und nicht zuletzt von den konkreten Einsatzbedingungen der Fahrzeuge ab. So kommt das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) in seinem Sonderbericht zur Nutzung von Biodiesel und Pflanzenölkraftstoff durch deutsche Transportunternehmen vom April 2007 u. a. zu dem Ergebnis, dass reiner Biodiesel nahezu nur im deutschen Binnenverkehr genutzt wird und die Betankung vorwiegend an der eigenen Betriebstankstelle erfolgt. Zur Begründung werden die unzureichende Versorgung mit Biodiesel, der im Vergleich mit Mineraldiesel – vor allem im Ausland – zu hohe Preis und

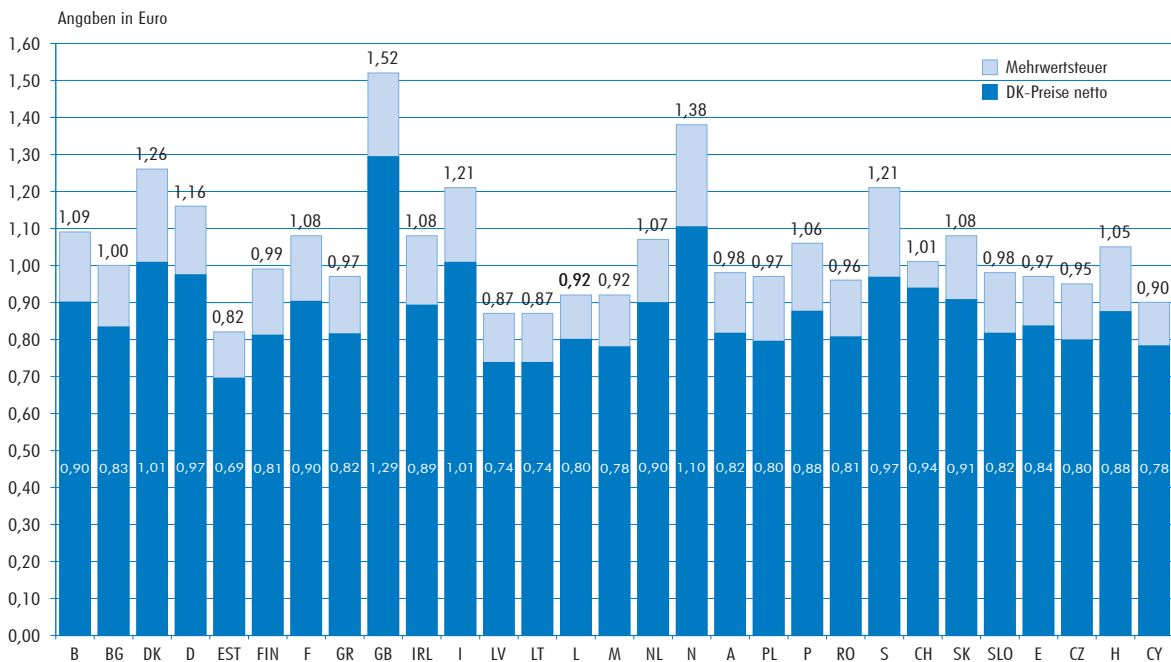
die oftmals minderwertige Qualität in allen anderen europäischen Staaten angeführt. Dabei bleibt im BAG-Bericht unerwähnt, dass in einigen Ländern, wie zum Beispiel in Frankreich, die Verwendung von reinem Biodiesel als Kraftstoff (noch) nicht gestattet ist. Für die im grenzüberschreitenden Straßen-güterverkehr tätigen Transportunternehmen stellt das BAG fest, dass diese bevorzugt den im Ausland preisgünstigeren mineralischen Dieseldieselkraftstoff tanken. Immerhin haben Fahrzeuge, die mit Biodiesel betrieben werden, einen höheren Verbrauch und unterliegen kürzeren Serviceintervallen.

Nach gelbem Strom jetzt auch gelber Kraftstoff?

Was für den Biodiesel gilt, trifft in naher Zukunft auch das reine Pflanzenöl in Form von Rapsölkraftstoff: die Energiesteuer. Ab

1. Januar 2008 wird der Liter Rapsölkraftstoff mit 8,15 Cent pro Liter Energiesteuer belegt, die in den darauf folgenden fünf Jahren schrittweise auf 44,90 Cent pro Liter erhöht wird. Im Jahr 2012 erreicht die Besteuerung damit nahezu das Niveau von fossilem Dieseldieselkraftstoff. Dem schwindenden steuerlichen Vorteil stehen dabei wie beim Biodiesel zusätzliche Investitionen in die Umrüstung der Fahrzeuge und die Schulung der Fahrer gegenüber. Die Umrüstung auf Rapsöl kommt mit durchschnittlich 4 500 Euro pro Fahrzeug jedoch weitaus teurer als beim Biodiesel. Deutlich höher sind zudem die Risiken. So erlischt bei einigen Fahrzeugherstellern die Herstellergewährleistung durch die Betankung mit Rapsöl. Andere machen die Herstellergarantie vom Abschluss eines entsprechenden Wartungsvertrages, gegebenenfalls verbunden mit einer Maschinenbruchversicherung, abhängig. Ein weiteres Problem stellt die

Durchschnittliche Dieseldieselkraftstoffpreise in Europa Tankstellenpreise (Nettopreise/Mehrwertsteuer)



Daten: ADAC München; Recherchen des Bundesverbandes Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V., Frankfurt am Main

Stand: 3.7.2007

Versorgung mit Rapsöl beziehungsweise mit einem der Vornorm DIN V 51605 entsprechenden „Kraftstoff für pflanzenöltaugliche Motoren“ in vielen Regionen dar. Eine zusätzliche Ausrüstung der eigenen Tankstelle, gegebenenfalls verbunden mit Umrüstungsmaßnahmen, wird zum Muss und bedingt weitere Investitionskosten.

Für die Zukunft von Rapsölkraftstoff zeichnet das BAG in seinem zuvor bereits erwähnten Sonderbericht ein düsteres Bild: Nach einem völligen Einbruch des Absatzes von Biodiesel zu Beginn des Jahres 2008 soll mit einer zeitlichen Verzögerung auch der Absatz von Rapsölkraftstoff deutlich zurückgehen. Maßgebend hierfür werden die sich regelmäßig erhöhenden Steuersätze und die damit schwindenden wirtschaftlichen Vorteile sein – so die Vorhersage des BAG.

Einführung der Lkw-Maut in Deutschland

Die Einführung der Lkw-Maut in Deutschland war für die Transportwirtschaft mit einem erheblichen Kostenzuwachs verbunden, und das nicht erst mit Beginn der Mauterhebung zum 1. Januar 2005. Bereits im Vorfeld wurden die Nerven und die Konten der Betroffenen durch fehlerbehaftete On-Board Units, die hierdurch wiederholten Werkstattaufenthalte der Fahrzeuge und die Neuorganisation vieler Abläufe stark strapaziert. Zusätzlicher Zeit- und Personalaufwand entstand darüber hinaus im Zusammenhang mit der Weiterberechnung der Maut an die Auftraggeber. Diese mussten zuvor über die Mauteinführung und deren Auswirkungen auf die Kostensituation informiert werden. Anpassungsbedarf ergab sich auch bei Formularen und Software, die oftmals neu zu erstellen war. Ein hoher Kostenaufwand entfiel auch auf die Schulung der Mitarbeiter(innen).

Mit Beginn der Gebührenerhebung am 1. Januar 2005 trat allein durch die direkten Mautkosten im Fernverkehr eine durchschnittliche Kostensteigerung von 15 Pro-

zent, im regionalen Wirtschaftsverkehr eine durchschnittliche Steigerung von rund 5 Prozent ein. Die indirekten Mautkosten bzw. Mautnebenkosten gingen und gehen dagegen bis heute im allgemeinen Anstieg der Verwaltungskosten und anderen Kostenpositionen auf. Kaum ein Unternehmen führt für die vom Betreiber Toll Collect oder dem BAG zwecks Wartung und Aktualisierung angeordneten Werkstattaufenthalte ein gesondertes Konto, um die damit verbundenen Kosten im Einzelnen zu erfassen.

Gleiches gilt für die seit 2. April 2006 geltende Gebührenpflicht von Teil- und Vollstornierungen im manuellen Mauterhebungssystem. Zunächst war die Stornierung gebührenfrei möglich, um den Nutzern die Möglichkeit zu geben, sich mit dem neuen System vertraut zu machen. Seit Anfang April 2006 erhebt Toll Collect für Voll- oder Teilstornierungen eine Gebühr in Höhe von drei Euro. Die Gebühr wird mit dem Erstattungsbetrag verrechnet. Die Stornierung ist daher ausgeschlossen, wenn der Erstattungsbetrag drei Euro oder weniger beträgt. Die Gebühr entfällt bei der Einbuchung am Mautstellenterminal ausschließlich bei Vollstornierungen, die am selben Terminal innerhalb von 15 Minuten (Karenzzeit) und vor Beginn des Gültigkeitszeitraums vorgenommen werden. Die entsprechende Karenzzeit bei einer Interneteinbuchung beträgt fünf Minuten.

In seinem zweiten Sonderbericht zur Lkw-Maut vom November 2006 stellt das BAG fest, dass die Einführung der streckenbezogenen Lkw-Maut die Ertragslage der Güterkraftverkehrsunternehmen insgesamt negativ beeinflusst hat. In Verbindung mit den enorm gestiegenen Dieselpreisen, den geänderten Sozialvorschriften und dem Preisdruck im grenzüberschreitenden Verkehr infolge der EU-Osterweiterung sei es bei vielen deutschen Transportunternehmen zu einer weiteren Anspannung der finanziellen Lage gekommen. Hierdurch „haben zahlreiche – meist kleinere – Transportunternehmen ihre Geschäftstätigkeit eingestellt oder den Laderaum reduziert.“

Umgruppierung der Emissionsklassen gemäß Mauthöheverordnung zum 1. Oktober 2006

Die Mauthöheverordnung (MauthV) regelt die Höhe der Maut und ihre Staffelung nach der Emissionsklasse des Fahrzeugs und der Achszahl. Die Mauthöheverordnung sieht darüber hinaus jeweils am 1. Oktober 2006 und am 1. Oktober 2009 eine Umgruppierung der Emissionsklassen vor. Seit Herbst 2006 ist die Emissionsklasse Euro 4 und ab Herbst 2009 die Emissionsklasse Euro 5 für Neufahrzeuge verbindlich vorgeschrieben. Als Folge werden gemäß § 1 Abs. 3 Nr. 2 MauthV Fahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 4 von Kategorie A nach Kategorie B und solche der Klasse Euro 2 von Kategorie B nach Kategorie C zurückgestuft und dem jeweils höheren Mautsatz zugeordnet. Mit der ersten Umgruppierung zum 1. Oktober 2006 werden die Fahrzeuge der Emissionsklassen Euro 2 und Euro 4 mit einem um jeweils zwei Cent pro mautpflichtigen Kilometer höheren Mautsatz belastet. Bei 100 000 Mautkilometern pro Jahr entspricht das einer Mautmehrbelastung von 2 000 Euro oder rund 17 bzw. 20 Prozent.

Mit der nächsten Umgruppierung zum 1. Oktober 2009 werden die Mautsätze für Euro 3 und Euro 5-Fahrzeuge um zwei Cent angehoben.

Ausdehnung der Mautpflicht auf bestimmte Streckenabschnitte von drei Bundesstraßen

Gemäß § 1 Abs. 4 des Autobahnmautgesetzes (ABMG) kann das Bundesverkehrsministerium durch Rechtsverordnung nach Anhörung der EU-Kommission und mit Zustimmung des Bundesrates auch Bundesstraßen streckenweise in die Bemaftung einbinden. Voraussetzung hierfür ist, dass das Ausweichen des Lkw-Streckenverkehrs auf das nachgeordnete Straßennetz für den dort ansonsten „normalen“ Verkehr ein zusätzliches Sicherheitsrisiko darstellt. Um die sich gegebenenfalls nach Mauteinführung ein-

stellenden Verkehrsverlagerungen feststellen zu können, vereinbarten Bund und Länder, „Vorher-Nachher-Vergleiche“ durchzuführen. Als Ergebnis der Untersuchungen wurde im August 2006 vom Verkehrsministerium der Entwurf für eine Mautstreckenausdehnungsverordnung (MautStrAusdehnV) vorgelegt. Nach Zustimmung des Bundesrates trat die Verordnung am 17. Dezember 2006 in Kraft. Die Mautstreckenausdehnungsverordnung dehnt die nach dem ABMG bestehende Mautpflicht mit Wirkung vom 1. Januar 2007 auf die folgenden Streckenabschnitte von drei Bundesstraßen aus:

- B4 zwischen Bad Bramstedt, Hamburger Straße und Hamburg, Heidlohstraße (27,6 km);
- B9 zwischen der Anschlussstelle Kandel-Süd der Bundesautobahn A65 und der Bundesgrenze zu Frankreich in Lauterburg (10,8 km);
- B75 zwischen dem Übergang der Bundesautobahn A253 in die B75 in Hamburg-Wilstorf und der Anschlussstelle Hamburg-Marmstorf der Bundesautobahn A7 (3,4 km).

Seit Beginn der Mauterhebung ist das mautpflichtige Streckennetz kontinuierlich durch Autobahnneubauten und 2007 auch durch die Einbindung von Bundesstraßenabschnitten gewachsen. Im Jahr 2005 betrug die Ausweitung allein 173,2 Kilometer. Nach weiteren Verlängerungen um 204,6 Kilometer (darin enthalten: knapp 42 Kilometer Bundesstraßen) betrug die mautpflichtige Streckenlänge am 1. Januar 2007 insgesamt 12 501,3 Kilometer.

Durchfahrtsverbote aufgrund vermeintlicher Mautausweichverkehre

Doch nicht nur die Ausweitung des mautpflichtigen Straßennetzes schlägt sich bei den betroffenen Unternehmen in der Kostenkalkulation nieder. Die von Kommunen

und Landesbehörden verhängten örtlichen und zeitlichen Fahrverbote beeinflussen die Kostensituation in gleicher Weise. Insbesondere in Hessen und Rheinland-Pfalz sind inzwischen zahlreiche Durchfahrtsverbote, begründet mit der Überlastung der Infrastruktur und gesteigener Emissionsbelastung durch Mautausweichverkehr, erlassen worden. In Hessen beträgt der Anteil der gesperrten Bundesstraßen mehr als 12 Prozent. Das sind insgesamt mehr als 410 Kilometer.

Ein Beispiel für den Kosteneinfluss von Durchfahrtsverboten:

Wegen angeblicher Mautausweichverkehre wurde in Hessen u. a. die Verbindung zwischen der Anschlussstelle Kassel-Ost (Bundesautobahn A7) und der Anschlussstelle Wommen (A4) gesperrt. Die Alternativroute über die Autobahn ist insgesamt 45 Kilometer länger, wenn auch der Zeitbedarf der beiden Streckenführungen nahezu identisch ist. Hochgerechnet auf ein Jahr mit zum Beispiel 400 Fahrten in dieser Relation sind das 18 000 Zusatzkilometer, die sich in den kilometerabhängigen Kosten niederschlagen. Hinzu kommen die Mautgebühren, die für die Benutzung der Autobahn erhoben werden. Pro Fahrt fallen hier rund 106 mautpflichtige Kilometer an. Auf der Basis von 400 Fahrten pro Jahr ergeben sich somit zusätzlich rund 42 400 Mautkilometer und die hiermit verbundenen Mautgebühren.

Absenkung der Kraftfahrzeugsteuer und Auflage eines Innovationsprogramms

Am 8. Juni 2007 stimmte der Deutsche Bundesrat dem Gesetz zur Änderung kraftfahrzeugsteuerlicher und autobahnmautrechtlicher Vorschriften zu. Danach wird die Kraftfahrzeugsteuer für schwere Nutzfahrzeuge auf das europarechtlich vorgeschriebene Mindestniveau abgesenkt und ein bis zum 30. September 2008 laufendes Innovationsprogramm zur Förderung der Anschaffung von Euro 5-Fahrzeugen auf-

gelegt. Die Absenkung der Kraftfahrzeugsteuer entspricht einem jährlichen Harmonisierungsvolumen von circa 150 Mio. Euro, das zeitlich begrenzte Förderprogramm einem Volumen von circa 100 Mio. Euro pro Jahr.

Zur Gegenfinanzierung wird die Maut zunächst um durchschnittlich 1,1 Cent pro mautpflichtigen Kilometer erhöht. Aufgrund des Auslaufens der Innovationsförderung sinkt diese ab 1. Oktober 2008 um durchschnittlich 0,45 Cent pro Mautkilometer. Die Durchschnittsmaut pro Kilometer steigt bis zum 30. September 2008 auf 13,5 Cent. Danach fällt die durchschnittliche Maut auf 13,05 Cent pro Kilometer. Sollte das Gesamtharmonisierungsvolumen von 600 Mio. Euro durch „andere Maßnahmen“ EU-konform realisiert werden, ist eine Steigerung der Lkw-Maut auf vollkostendeckendes Niveau von durchschnittlich 15 Cent pro Kilometer vorgesehen.

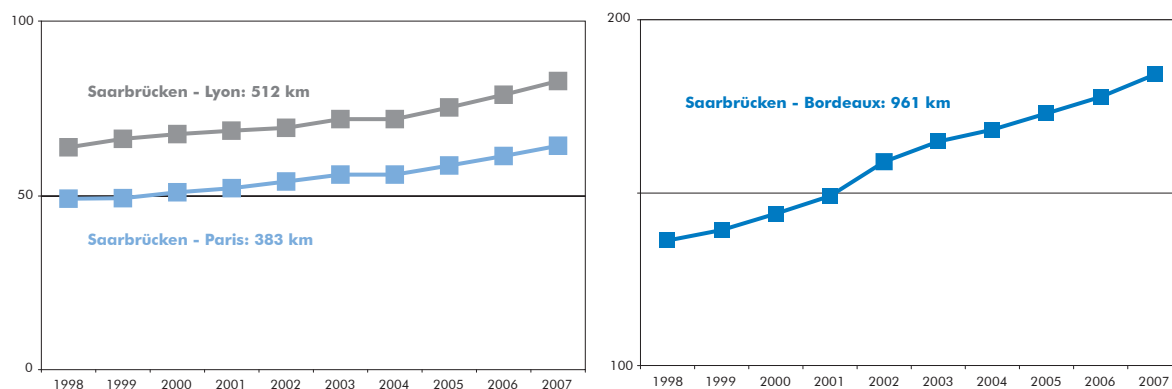
Sofern Euro 6-Fahrzeuge vor der geplanten gesetzlichen Einführung im Jahr 2012 zur Verfügung stehen, soll das Innovationsprogramm für die Anschaffung dieser Fahrzeuge erneut in Kraft treten. Damit wäre ein Wiederanstieg der Maut um durchschnittlich 0,45 Cent pro Kilometer verbunden.

Entwicklung der Straßenbenutzungsgebühren in Europa

Zur Finanzierung der nationalen Straßennetze werden in Europa zunehmend Gebühren für deren Benutzung erhoben. In einigen Ländern sind im Zeitablauf diese Gebühren sehr stark angestiegen. So führte Rumänien am 1. Juli 2002 eine 12-Monats-Vignette von 375 Euro ein, deren Preis am 1. Januar 2005 bereits 750 Euro betrug. Ähnliches war in der Slowakischen Republik zu beobachten. Während die Jahresgebühr der Autobahnvignette zum Zeitpunkt ihrer Einführung am 1. Juli 1996 noch bei 2 000 Kronen lag, betrug die Gebühr für 2006 bereits 15 000 Kronen. Zum 1. Januar 2007 erfolgte dann

Entwicklung der Autobahngebühren in Frankreich 1998 bis 2007

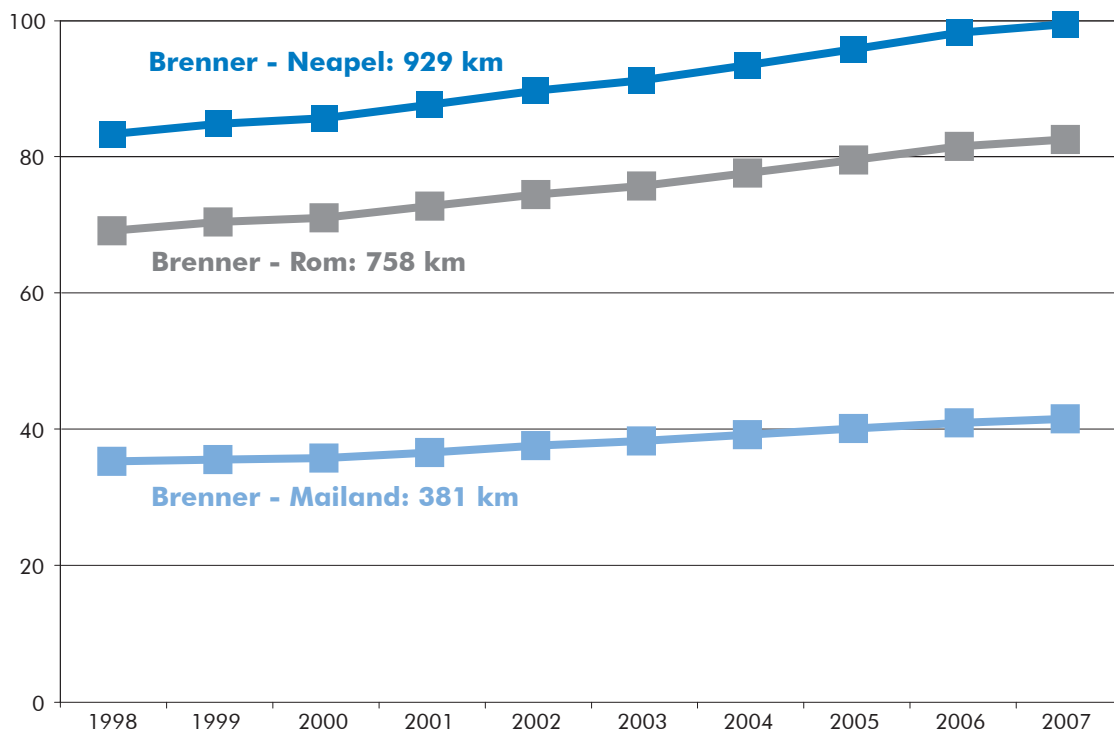
Gebühren für Fahrzeugkombinationen (5 Achsen) in Euro



Quelle: Kosteninformationssystem des BGL e.V., Frankfurt am Main

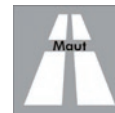
Entwicklung der Autobahngebühren in Italien 1998 bis 2007

Gebühren für Fahrzeugkombinationen (5 Achsen) in Euro



Quelle: Kosteninformationssystem des BGL e.V., Frankfurt am Main

Informationen zur LKW-Maut



Übersicht über die Mauterhebung in Europa (3,5 bis 40 t zul. Gesamtgewicht)

Land	zeitabhängige Maut	streckenabhängige Maut je gebührenpflichtigen km	sonstiges
Belgien ²⁾ (keine USt.)	750,00 – 1.550,00 €		
Bulgarien ³⁾ (keine USt.)	256,00 – 485,00 €		
Dänemark ²⁾ (keine USt.)	750,00 – 1.550,00 €		
Deutschland ²⁾ (keine USt.)		0,09 – 0,14 €	
Frankreich (exkl. 19,6 % USt.)		0,15 – 0,21 €	
Griechenland (keine USt.)		0,03 – 0,04 €	
Großbritannien (exkl. 17,5 % USt.)		M6: 0,20 – 0,23 €	Stadtmaut in London
Irland (exkl. 21 % USt.)		M4/M6: 0,11 – 0,14 €	
Italien (exkl. 20 % USt.)		0,05 – 0,11 €	
Kroatien (exkl. 22 % USt.)		0,11 – 0,16 €	
Litauen (keine USt.)	463,00 €		
Luxemburg ²⁾ (keine USt.)	750,00 – 1.550,00 €		
Mazedonien (keine USt.)		0,08 – 0,17 €	
Niederlande ²⁾ (keine USt.)	750,00 – 1.550,00 €		
Norwegen (keine USt.)			Stadtmaut ¹⁾
Österreich (exkl. 20 % USt.)		0,13 – 0,27 €	Brenner-, Pyhm-, Tauernautobahn
Polen ^{2), 3)} (keine USt.)	119,00 – 661,00 €		
Portugal (exkl. 21 % USt.)		0,11 – 0,16 €	
Rumänien ^{2), 3)} (keine USt.)	210,00 – 930,00 €		
Schweden ²⁾ (keine USt.)	750,00 – 1.550,00 €		
Schweiz ^{2), 3)} (keine USt.)		0,05 – 0,70 €	
Serbien (keine USt.)		0,18 – 0,36 €	
Slowakische Republik (exkl. 19 % USt.)	336,00 – 697,00 €		
Slowenien (exkl. 20 % USt.)		0,11 – 0,16 €	
Spanien (exkl. 16 % USt.)		0,11 – 0,14 €	
Tschechische Republik (keine USt.)	248,00 €	ab 12 t: 0,06 – 0,19 € ²⁾	
Türkei (keine USt.)		0,01 – 0,04 €	
Ungarn (exkl. 25 % USt.)	357,00 – 735,00 €		
Weißrussland (keine USt.)	577,00 – 1.095,00 €		Transitstrecke Polen - Russland

- 1) Bergen, Kristiansand, Namsos, Nord-Jæren/Stravanger, Oslo, Tønsberg
- 2) Gebührenhöhe auch abhängig von der Schadstoffklasse des Kraftfahrzeugs
- 3) gesamtes Straßennetz

Stand: Mai 2007

eine drastische Erhöhung auf über 23 500 Kronen.

In Frankreich stiegen die Autobahnmauten um etwa 30 Prozent in der Zeit von 1998 bis 2007. Die Gebührenpolitik der französischen Autobahngesellschaften war dabei sehr unterschiedlich, da diese voneinander unabhängig sind. Hierdurch traten zu unterschiedlichen Zeitpunkten und in unterschiedlichem Ausmaß Mauterhöhungen ein. Selbst innerhalb der Zuständigkeit einer Gesellschaft fielen und fielen die Änderungen zeitlich und ihrer Höhe nach differenziert aus. Vorhersagen hinsichtlich der weiteren Entwicklung sind nahezu unmöglich – ein Problem, von dem insbesondere längerfristige Frachtpreisvereinbarungen über einen Inklusivpreis einschließlich Straßenbenutzungsgebühren betroffen sind.

Einführung des digitalen Kontrollgerätes im Mai 2006

Seit 1. Mai 2006 müssen alle erstmalig zum Verkehr zugelassenen Fahrzeuge über 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht mit einem digitalen Kontrollgerät ausgestattet sein. Für den Unternehmer sind mit dem Einbau bzw. dem eingebauten digitalen Kontrollgerät diverse Pflichten verbunden. So sind der im Gerät vorhandene Speicher, der Massenspeicher, spätestens alle 90 Tage und die von den Fahrern benötigten Fahrerkarten spätestens alle 28 Tage auszulesen. Der so genannte „Download“ erfordert entsprechendes Equipment. Zum Auslesen des Massenspeichers können wahlweise ein Downloadkey, ein im Vergleich zum Key etwas teureres Auslesegerät, ein Downloadkabel in Verbindung mit einem Laptop oder eine Funkverbindung zwischen Kontrollgerät und Empfangsstation (einem PC) im Unternehmen genutzt werden. Die Preisspanne beginnt bei circa 90 Euro pro Auslesegerät und endet bei circa 350 Euro pro ausgestattetem Fahrzeug.

Das Geräteangebot zum Auslesen der Fahrerkarte ist breiter. Hier können zusätz-

lich zu den bereits genannten Alternativen Kartenleser verwendet werden. Diese sind örtlich unabhängig vom Kontrollgerät einsetzbar. Bei den Kartenlesern wird zwischen Lesern mit Zwischenspeicher und ohne Zwischenspeicher unterschieden. Kartenleser ohne Zwischenspeicher erfordern zur Datenspeicherung den Anschluss an einen PC bzw. ein Laptop. Die Preise für derartige Geräte liegen zurzeit bei circa 60 Euro für einen Leser ohne Display und circa 450 Euro für einen Leser mit Display. Sofern es sich um einen Kartenleser mit Zwischenspeicher handelt, wird in der Regel der Begriff „Downloadterminal“ verwendet. Der Einstiegspreis hierfür liegt bei circa 800 Euro, der für ein „Outdoor-Terminal“ bei circa 2 000 Euro.

Der Unternehmer ist jedoch nicht nur zum Auslesen der Daten verpflichtet. Die digitalen Daten sind von ihm darüber hinaus zu kontrollieren und zu archivieren. Während für die Archivierung der Schaublätter des analogen Kontrollgerätes im Extremfall ein Schuhkarton ausreichte, ist beim digitalen Kontrollgerät zumindest ein PC erforderlich, um die vorgeschriebene Sicherungskopie auf einem zusätzlichen Speichermedium wie zum Beispiel einer CD oder DVD zu erstellen. Zur Verwaltung und Auswertung der Daten empfiehlt sich darüber hinaus die Installation spezifischer Software, deren Preis vom gewünschten Funktionsumfang abhängt. Zu den möglichen Funktionen zählen dabei u. a. die reine Datenübernahme vom Downloadmedium, das Erstellen der Sicherungskopie, die Aufbereitung der Daten für die Weitergabe an andere Programme, die Datenanalyse bzw. Kontrolle der aufgezeichneten Tätigkeiten, die Archivierung und die Aufbereitung von archivierten Datenpaketen für die Weitergabe an die Kontrollbehörde („Behördenexport“), die Überwachung von Downloadintervallen, Kartengültigkeiten und Aufbewahrungsfristen.

Zu den Einführungskosten des digitalen Kontrollgerätes zählen zudem die Schulungskosten der Fahrer und der mit dem Handling

der Daten beauftragten Personen, denn weder das jeweils verbaute Gerät noch die Downloadmedien sowie die Software können als „selbsterklärend“ bezeichnet werden.

Neben Anschaffungs- bzw. Einführungskosten fallen im laufenden Betrieb weitere Kosten für die Ersatzbeschaffungen von Download- und Speichermedien, die Wartung der Softwarekomponenten und das Handling der Daten inklusive Download an.

Verkürzung des Arbeitszeitrahmens

Im September 2006 wurde im Zuge der Umsetzung der EU-Fahrerarbeitszeitrichtlinie (Richtlinie 2002/15/EG) der § 21a über die Beschäftigung im Straßenverkehr in das deutsche Arbeitszeitgesetz (ArbZG) ein-

gefügt. Dabei kam es zu einer Verkürzung der gesetzlich zulässigen Arbeitszeit.

Die kalkulatorischen Auswirkungen der Arbeitszeitverkürzung können rein rechnerisch über die mögliche Arbeitszeit pro Jahr ermittelt werden. Hierzu wird von der auf ein Jahr hochgerechneten monatlichen Arbeitszeit der Urlaubsanspruch des Fahrers abgezogen. Nach den Regelungen des BMT wären dies 244 Stunden pro Monat, hochgerechnet auf ein Jahr, abzüglich 24 Urlaubstage oder alternativ 30 Urlaubstage. Das sind 2 928 Stunden minus 192 Stunden bzw. 240 Stunden, im Ergebnis also 2 736 bzw. 2 688 Arbeitszeitstunden pro Jahr. Das geänderte Arbeitszeitgesetz erlaubt durchschnittlich 208 Stunden Arbeitszeit pro Monat. Hier ergeben sich unter Abzug von 24 bzw. 30 Urlaubstagen 2 304 bzw. 2 256 Arbeitszeitstunden pro Jahr. Im Vergleich lässt sich damit eine Verkürzung von

Auswirkungen des geänderten Arbeitszeitrahmens

Beispiel	A	B	C	D	E	F
Arbeitszeitrahmen Std./Jahr alt	2.688 ¹⁾	2.688 ¹⁾	2.688 ¹⁾	2.736 ²⁾	2.736 ²⁾	2.736 ²⁾
Arbeitszeitrahmen Std./Jahr neu	2.256	2.256	2.256	2.304	2.304	2.304
Verkürzung in %	-16,1	-16,1	-16,1	-15,8	-15,8	-15,8
Fahrzeugeinsatz Tage/Jahr	240	250	260	240	250	260
Fahrzeugeinsatz Std./Tag	12	12	12	13	13	13
Fahrzeugeinsatz Std./Jahr	2.880	3.000	3.120	3.120	3.250	3.380
Faktor Fahrpersonalbereitschaft alt	1,07	1,12	1,16	1,14	1,19	1,24
Faktor Fahrpersonalbereitschaft neu	1,28	1,33	1,38	1,35	1,41	1,47
erforderlicher Ausgleich in %	19,1	19,1	19,1	18,8	18,8	18,8

1) 244 Std./Mon. x 12 Mon. - 240 Std. (30 Urlaubstage x 8 Std.) = 2.688
208 Std./Mon. x 12 Mon. - 240 Std. (30 Urlaubstage x 8 Std.) = 2.256

2) Alternativ: Abzug von 192 Std. (24 Urlaubstage x 8 Std.)

rund 16 Prozent der zulässigen jährlichen Arbeitszeit eines Fahrers ermitteln.

Unter der Annahme von 2 880 Fahrzeugsatzstunden pro Jahr und einem voll ausgenutzten Arbeitszeitrahmen von 2 688 Arbeitsstunden nach BMT ergibt sich für die Zeit vor September 2006 eine Fahrpersonalbereitschaft von 1,07 Fahrern bezogen auf das Fahrzeug. Mit Wirksamwerden des § 21a ArbZG erhöht sich bei unveränderten 2 880 Fahrzeugsatzstunden pro Jahr der Faktor der Fahrpersonalbereitschaft um rund 19 Prozent auf 1,28. Der Ausgleich einer 16-prozentigen Verkürzung des Arbeitszeitrahmens erfordert also eine Erhöhung der Fahrpersonalbereitschaft um 19 Prozent.

In der vom Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. im Herbst 2006 veröffentlichten Tabelle

zu den Auswirkungen des geänderten Arbeitszeitgesetzes wurden die dargestellten Zusammenhänge berücksichtigt. Die Tabelle zeigt das Spektrum auf, innerhalb dessen die Verkürzung in den Unternehmen zum Tragen kommen kann. Der jeweiligen Verkürzung wird die zu ihrem Ausgleich erforderliche Erhöhung der Fahrpersonalbereitschaft gegenüber gestellt. Um die Auswirkungen des zusätzlichen Personalbedarfs auf die Gesamtsituation zu ermitteln, wurden für die Tabelle zwei Annahmen getroffen:

1. Der effektiv eingetretenen Arbeitszeitverkürzung steht keine entsprechende Lohnersparnis gegenüber. Insgesamt tritt eine Erhöhung der Fahrpersonalkosten ein.
2. Das Lohnniveau von bisherigem Stammpersonal und neu eingestellten Fahrern entspricht einander.

Gesamtkostensteigerung durch gesetzliche Arbeitszeitverkürzung																
Anteil Fahrpersonal-kosten an den Gesamtkosten	Effektive Arbeitszeitverkürzung															
	1,00 %	2,00 %	3,00 %	4,00 %	5,00 %	6,00 %	7,00 %	8,00 %	9,00 %	10,00 %	11,00 %	12,00 %	13,00 %	14,00 %	15,00 %	16,00 %
	Erhöhung der Fahrpersonalbereitschaft															
	1,01 %	2,04 %	3,09 %	4,17 %	5,26 %	6,38 %	7,53 %	8,70 %	9,89 %	11,11 %	12,36 %	13,64 %	14,94 %	16,28 %	17,65 %	19,05 %
	Gesamtkostensteigerung															
30,00 %	0,30 %	0,61 %	0,93 %	1,25 %	1,58 %	1,91 %	2,26 %	2,61 %	2,97 %	3,33 %	3,71 %	4,09 %	4,48 %	4,88 %	5,29 %	5,71 %
31,00 %	0,31 %	0,63 %	0,96 %	1,29 %	1,63 %	1,98 %	2,33 %	2,70 %	3,07 %	3,44 %	3,83 %	4,23 %	4,63 %	5,05 %	5,47 %	5,90 %
32,00 %	0,32 %	0,65 %	0,99 %	1,33 %	1,68 %	2,04 %	2,41 %	2,78 %	3,16 %	3,56 %	3,96 %	4,36 %	4,78 %	5,21 %	5,65 %	6,10 %
33,00 %	0,33 %	0,67 %	1,02 %	1,38 %	1,74 %	2,11 %	2,48 %	2,87 %	3,26 %	3,67 %	4,08 %	4,50 %	4,93 %	5,37 %	5,82 %	6,29 %
34,00 %	0,34 %	0,69 %	1,05 %	1,42 %	1,79 %	2,17 %	2,56 %	2,96 %	3,36 %	3,78 %	4,20 %	4,64 %	5,08 %	5,53 %	6,00 %	6,48 %
35,00 %	0,35 %	0,71 %	1,08 %	1,46 %	1,84 %	2,23 %	2,63 %	3,04 %	3,46 %	3,89 %	4,33 %	4,77 %	5,23 %	5,70 %	6,18 %	6,67 %
36,00 %	0,36 %	0,73 %	1,11 %	1,50 %	1,89 %	2,30 %	2,71 %	3,13 %	3,56 %	4,00 %	4,45 %	4,91 %	5,38 %	5,86 %	6,35 %	6,86 %
37,00 %	0,37 %	0,76 %	1,14 %	1,54 %	1,95 %	2,36 %	2,78 %	3,22 %	3,66 %	4,11 %	4,57 %	5,05 %	5,53 %	6,02 %	6,53 %	7,05 %
38,00 %	0,38 %	0,78 %	1,18 %	1,58 %	2,00 %	2,43 %	2,86 %	3,30 %	3,76 %	4,22 %	4,70 %	5,18 %	5,68 %	6,19 %	6,71 %	7,24 %
39,00 %	0,39 %	0,80 %	1,21 %	1,63 %	2,05 %	2,49 %	2,94 %	3,39 %	3,86 %	4,33 %	4,82 %	5,32 %	5,83 %	6,35 %	6,88 %	7,43 %
40,00 %	0,40 %	0,82 %	1,24 %	1,67 %	2,11 %	2,55 %	3,01 %	3,48 %	3,96 %	4,44 %	4,94 %	5,45 %	5,98 %	6,51 %	7,06 %	7,62 %
41,00 %	0,41 %	0,84 %	1,27 %	1,71 %	2,16 %	2,62 %	3,09 %	3,57 %	4,05 %	4,56 %	5,07 %	5,59 %	6,13 %	6,67 %	7,24 %	7,81 %
42,00 %	0,42 %	0,86 %	1,30 %	1,75 %	2,21 %	2,68 %	3,16 %	3,65 %	4,15 %	4,67 %	5,19 %	5,73 %	6,28 %	6,84 %	7,41 %	8,00 %
43,00 %	0,43 %	0,88 %	1,33 %	1,79 %	2,26 %	2,74 %	3,24 %	3,74 %	4,25 %	4,78 %	5,31 %	5,86 %	6,43 %	7,00 %	7,59 %	8,19 %
44,00 %	0,44 %	0,90 %	1,36 %	1,83 %	2,32 %	2,81 %	3,31 %	3,83 %	4,35 %	4,89 %	5,44 %	6,00 %	6,57 %	7,16 %	7,76 %	8,38 %
45,00 %	0,45 %	0,92 %	1,39 %	1,88 %	2,37 %	2,87 %	3,39 %	3,91 %	4,45 %	5,00 %	5,56 %	6,14 %	6,72 %	7,33 %	7,94 %	8,57 %

Eine Information im Rahmen des Kosteninformationssystems des BGL e.V., Frankfurt am Main

In welchem Ausmaß sich der Bedarf an zusätzlichem Fahrpersonal auf die Kostensituation auswirkt, hängt vom jeweiligen Strukturanteil der Fahrpersonalkosten an den Gesamtkosten ab. Eine Erhöhung der Fahrpersonalbereitschaft von rund 19 Prozent verursacht bei einem Strukturanteil von zum Beispiel 42 Prozent unter den getroffenen Annahmen eine Gesamtkostensteigerung von rund acht Prozent.

Änderung der Lenk- und Ruhezeiten für den Bereich über 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht

Zum 11. April 2007 wurde die Verordnung (EWG) 3820/85, die über 20 Jahre lang galt, durch die Verordnung (EG) 561/06 aufgehoben. Mit der neuen Verordnung werden die bisherigen Strukturen zwar weitestgehend beibehalten, in einigen Punkten wird der Gestaltungsspielraum in der Disposition jedoch deutlich eingeschränkt.

In welchem Umfang die Unternehmen von diesen Änderungen betroffen sind, bzw. wie sich die Änderungen in der Kostensituation niederschlagen, kann nicht allgemein gültig beantwortet werden. Zu unterschiedlich sind die Einsatzbedingungen des Fahrpersonals und die Dispositionen der Fahrzeuge. Die Unternehmen müssen Disposition für Disposition, Ablaufplan für Ablaufplan einzeln durchgehen, um festzustellen, ob die Änderungen Anpassungen erfordern und wenn ja, welche.

In den meisten Fällen werden sich daran Gespräche mit den Auftraggebern anschließen, weil über eine Preisanpassung oder über Änderungen in den Arbeitsabläufen an der Rampe gesprochen werden muss. Die Marktpartner sind aufgefordert, alle Prozesse auf unnötige, arbeitszeitintensive Tätigkeiten hin zu durchleuchten. Besonderes Augenmerk muss dabei auf die Tätigkeiten des Fahrpersonals gerichtet werden, denn eine durchschnittliche wöchentliche Lenkzeit von 45 Stunden kann nur erreicht werden, wenn die sonstigen Tätigkeiten

durchschnittlich maximal drei Stunden pro Woche betragen. Es gilt daher zu überprüfen, inwieweit Be- und Entladevorgänge wieder auf das Rampenpersonal übertragen und aufrückende Schlangen vor der Rampe vermieden werden können.

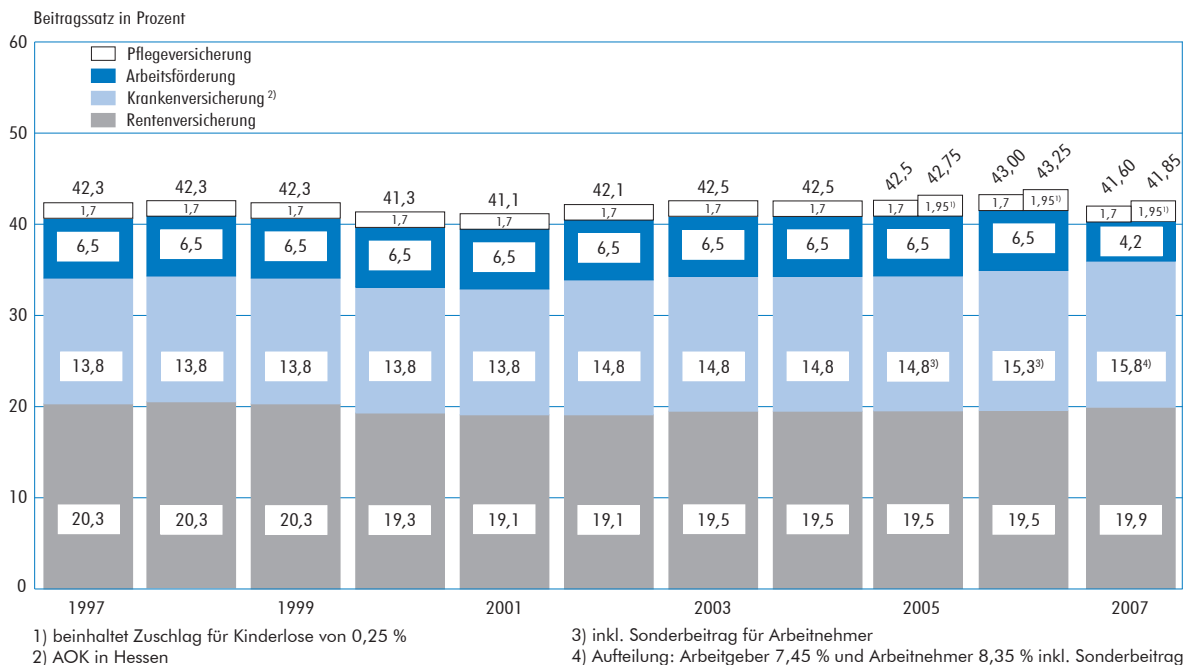
Das Haushaltsbegleitgesetz 2006

Die Bestimmungen des Haushaltsbegleitgesetzes 2006 griffen teils zum 1. Juli 2006, teils zum 1. Januar 2007. Zum 1. Juli 2006 wurde die Sozialversicherungsfreiheit für Sonn-, Feiertags- und Nachtzuschläge auf einen Stundenlohn von 25 Euro begrenzt, während für deren Steuerfreiheit weiterhin die zuvor einheitlich geltende 50-Euro-Stundengrenze erhalten blieb. Ebenfalls zum 1. Juli wurde der pauschale Beitragssatz für geringfügig Beschäftigte von 25 auf 30 Prozent angehoben. In diesem Zusammenhang stieg der Pauschalbeitrag zur Krankenversicherung von 11 auf 13 Prozent und zur Rentenversicherung von 12 auf 15 Prozent. Die Höhe der pauschalen Steuer blieb dabei unverändert bei zwei Prozent.

Zum 1. Januar 2007 traten dann auch die im Gesetz enthaltenen steuerlichen Maßnahmen und die damit verbundenen Regelungen in Kraft. Der allgemeine Umsatzsteuersatz wurde von 16 auf 19 Prozent erhöht. Im Gegenzug wurde der Beitragssatz zur Arbeitsförderung (ehemals Arbeitslosenversicherung) von 6,5 auf 4,5 Prozent bzw. durch eine weitere Gesetzesänderung auf 4,2 Prozent gesenkt. Dieser Absenkung um 2,3 Prozentpunkte stand eine deutliche Anhebung der Krankenkassenbeiträge und ein auf 19,9 Prozent erhöhter Rentenversicherungsbeitragssatz gegenüber.

Wie der allgemeine Umsatzsteuersatz stieg auch der Regelsatz der Versicherungssteuer von 16 auf 19 Prozent. Daneben wurden die besonderen Steuersätze für Feuerversicherungen, für verbundene Wohngebäude- und Hausratversicherungen, für Seeschiffskaskoversicherungen sowie für Unfallversicherungen mit Prämienrückgewähr erhöht.

Entwicklung der Beitragssätze 1997 – 2007 (Renten-, Kranken-, Pflegeversicherung und Arbeitsförderung)



Quelle: Kosteninformationssystem des BGL e.V., Frankfurt am Main

Stand: 1.1. des jeweiligen Jahres (ausgenommen Stand 2005: 1.7.2005)

Zukünftige / Weitere Kosteneinflüsse

Fahrverbote zur vermeintlichen Vermeidung zu hoher Feinstaubbelastung

Zu Beginn des Jahres 2007 waren dem BGL bereits 17 Fahrverbote wegen Feinstaubbelastung in sechs verschiedenen Bundesländern (Berlin, Baden-Württemberg, Bremen, Hessen, Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz) bekannt. Die verordneten Beschränkungen reichen von wenigen Stunden vormittags an Werktagen über Nachtfahrverbote bis zur Totalsperrung. Betroffen sind Fahrzeuge ab 2,8 t zulässigem Gesamtgewicht, wobei das Gros der Verbote auf Fahrzeuge ab 3,5 t abstellt. Die Ausnahmen von den Fahrverboten

sind individuell völlig verschieden. So sind beispielsweise in Bremen Fahrzeuge ab der Emissionsklasse Euro 4 vom ganz täglichen Fahrverbot in der Innenstadt ausgenommen. Andere Ausnahmeregelungen lassen den Anlieger- und Lieferverkehr zu. Die Sperrung einer Autobahnanschlussstelle in Essen sieht dagegen an Werktagen in der Zeit von 7:30 Uhr bis 9:30 Uhr keinerlei Ausnahmen vor.

Durch die Kennzeichnungs-Verordnung vom 1. März 2007 können Regionen und Kommunen auf erhöhte Feinstaub- und Stickstoffdioxidbelastungen durch die Einrichtung von Umweltzonen reagieren. In die eingerichteten Umweltzonen dürfen dann nur noch Fahrzeuge fahren, die ein bestimmtes Schadstoffniveau erfüllen und hierzu mit einer entsprechenden Plakette gekennzeichnet sind. Die Fahrzeugplaketten werden von

Kostenentwicklung im Güterkraftverkehr – Einsatz im Fernbereich – von Mai 2006 bis Mai 2007

Kostenart	Kostenstruktur 2000 (durchschnittl. Anteil an den Gesamtkosten)	Kosten- veränderungen von Mai 2006 bis Mai 2007	Auswirkungen der Kosten- veränderungen auf die Gesamtkosten
	in %		
Personalkosten Fahrer ohne Spesen	30,82		+ 3,97
Erhöhung der Fahrpersonalreserve ¹⁾		+ 11,11	+ 3,42
Lohn	24,60	+ 2,42	+ 0,60
gesetzliche Sozialaufwendungen	6,02	- 0,77	- 0,05
sonstige	0,20	+ 2,15	+ 0,00
Fahrerspesen	3,41		- 0,01
Fahrerspesen ²⁾	3,41	- 0,30	- 0,01
Fahrzeugeinsatzkosten (km-abhängige Leistungskosten)	36,38		- 0,01
Abschreibung	4,64	+ 2,27	+ 0,11
Kraftstoffkosten	21,36	- 2,52	- 0,54
Schmierstoffkosten	0,34	+ 4,65	+ 0,02
Reparaturkosten	7,68	+ 3,98	+ 0,31
Fzg.-Reinigungskosten	0,50	+ 3,90	+ 0,02
Reifenkosten	1,86	+ 3,77	+ 0,07
Fahrzeughaltekosten (Fixkosten)	14,55		+ 0,54
Abschreibung	4,64	+ 2,27	+ 0,11
Fremdfinanzierungskosten	1,09	+ 12,88	+ 0,14
Prüfgebühren	0,16	+ 1,01	+ 0,00
Steuer/Straßenbenutzungsgebühr ¹⁾	2,03	+ 6,50	+ 0,13
Versicherungen	4,58	+ 2,64	+ 0,12
sonstige	2,05	+ 1,89	+ 0,04
Verwaltungskosten	14,84		+ 0,22
Gehälter inkl. gesetzliche Sozialaufwendungen	7,86	+ 1,14	+ 0,09
sonstige	6,98	+ 1,91	+ 0,13
Insgesamt	100,00		+ 4,71

1) Erläuterungen siehe nächste Seite

2) unter Berücksichtigung der durchschnittlichen sozialversicherungspflichtigen Anteile

Quellen: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden; KRAVAG, Hamburg; Deutsche Bundesbank, Frankfurt am Main; eigene Erhebungen
Eine Information im Rahmen des Kosteninformationssystem des BGL e.V., Frankfurt am Main

Auswirkungen veränderter Umweltkategorien bei der Mauterhebung und geänderter arbeitszeitrechtlicher Vorschriften

Auswirkungen veränderter Umweltkategorien bei der Mauterhebung

Zum 1.10.2006 wurde die erste Umgruppierung der Emissionsklassen gemäß der Mauthöheverordnung vorgenommen. In der Folge werden Fahrzeuge der Emissionsklassen EURO II und IV mit einem höheren Mautsatz als zuvor belastet. Die zweite Umgruppierung wurde mit der Mauthöheverordnung für den 1.10.2009 festgelegt. Grundlage für diese Vorgehensweise - wie auch für die Berechnung der Mauthöhe - bildet die so genannte „Wegekostenrechnung“ von Prognos/IWW. Danach werden den schweren Lkw ab 12 t zGG Wegekosten für Bundesfernstraßen von 3,4 Mrd. Euro (Beginn Mauterhebung), von 3,62 Mrd. Euro (erste Umgruppierung) bis 4,13 Mrd. Euro im Jahr 2010 angelastet. Die Berechnung berücksichtigt dabei einen generellen Anstieg der Fahrleistung über alle Fahrzeugklassen.

In der Darstellung wird als Kostenveränderung in der Position „Steuer/Straßenbenutzungsgebühr“ ein Anstieg der Mautkosten um 6,5 % ausgewiesen. Dies entspricht dem dargestellten Anstieg der Wegekosten von 3,4 Mrd. Euro auf 3,62 Mrd. Euro. Wir weisen darauf hin, dass es sich hierbei um eine Durchschnittsbetrachtung handelt. Im Einzelfall kann ein höherer Anstieg eintreten.

Auswirkungen geänderter arbeitszeitrechtlicher Vorschriften

Obwohl die Änderungen des Arbeitszeitgesetzes (ArbZG) für die Beschäftigung im Straßentransport bereits zum 01.09.2006 in Kraft getreten sind, lassen sich ihre Auswirkungen auf die Kostensituation der Betriebe nur mit einer großen Spannweite beziffern. Ursache hierfür sind die sehr unterschiedlichen Einsatzbedingungen des Fahrpersonals in den einzelnen Transportmarktsegmenten. In einigen Bereichen fehlt es zudem noch an ausreichenden Erfahrungen zur Handhabung des Ausgleichs von Beschäftigungsspitzen. In anderen Segmenten haben die Marktpartner noch nicht die Möglichkeiten ausgelotet, durch Neugestaltung der Rampenorganisation Arbeitsabläufe zu optimieren, um unnötige, arbeitszeitintensive Tätigkeiten zu vermeiden. Dennoch muss der im einzelnen Betrieb bereits eingetretene Kostenanstieg berücksichtigt werden. Hierzu wird in der gegenüberliegenden Darstellung eine durchschnittliche gesetzliche Arbeitszeitverkürzung von 10 % unterstellt, die zu einer Kostenveränderung bzw. Kostensteigerung von 11,11 % bei den Fahrpersonalkosten ohne Spesen führt. **Unter besonderen Einsatzbedingungen erhöht sich dieser Wert auf über 19 %. Dies ist in allen Transportsegmenten der Fall, in denen der Fahrer zeitintensive Be- und Entladearbeiten ausführt oder überwacht bzw. die Be- und Entladung als Arbeitsbereitschaft zu werten ist.**

Zulassungsstellen, Überwachungsorganisationen und für die Abgasuntersuchung zugelassenen Werkstätten zum Preis von circa fünf Euro ausgegeben.

Zum 1. Januar 2008 werden viele deutsche Kommunen Umweltzonen ausweisen. Allein in Baden-Württemberg bestehen derzeit in 16 Städten Luftreinhaltepläne, in weiteren vier Städten werden Luftreinhaltepläne erarbeitet. Die Luftreinhaltepläne beinhalten die Beschreibung der Umweltzone und die Maßnahmen, die zur Verminderung der Luftbelastung durch Schadstoffe beitragen sollen. In vielen Fällen handelt es sich dabei um Fahrverbote für Fahrzeuge mit Motoren der Emissionsklassen Euro 0 und 1. Die im Zusammenhang mit einer Umweltzone verhängten Fahrverbote können Nachrüstungen der betroffenen Fahrzeuge mit Partikelminderungssystemen oder ihren vorgezogenen bzw. vorzeitigen Ersatz erzwingen. Derzeit sind für Nutzfahrzeuge nur vereinzelt typgenehmigte Nachrüstsysteme am Markt verfügbar. Die Kosten der Systeme betragen nach ersten Herstellerangaben zwischen 5 000 und 7 000 Euro.

Die Bestimmungen des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes (BKrFQG): zusätzliche Grundqualifikation und regelmäßige Weiterbildung

Mit der Verabschiedung des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes (BKrFQG) im August 2006 wurde die europäische Berufskraftfahrer-Richtlinie in deutsches Recht umgesetzt. Nach den Bestimmungen des Gesetzes reicht ab 10. September 2009 der Besitz der betreffenden Fahrerlaubnis (C1, C1E, C, CE) allein nicht mehr aus, um berufsmäßig Lkw ab 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht zu führen. Vielmehr ist ab dem genannten Zeitpunkt von Führerscheinneulingen zusätzlich der Nachweis einer Grundqualifikation und darüber hinaus alle fünf Jahre eine 35-stündige Weiterbildung zu erbringen. Lkw-Kraftfahrer, die vor dem 10. September 2009 ihre Fahrerlaubnis

erworben haben, müssen ebenfalls alle fünf Jahre eine 35-stündige Weiterbildung in einer anerkannten Ausbildungsstätte nachweisen. Die Weiterbildung kann dabei in fünf Einheiten zu je sieben Stunden aufgeteilt werden. Zukünftig muss damit durchschnittlich ein Tag Weiterbildung pro Fahrer und Jahr eingeplant werden – und das zusätzlich zu den anderen gesetzlich vorgeschriebenen Schulungen wie zum Beispiel im Gefahrgutbereich oder beim Führen von Gabelstaplern. Die Bestimmungen werden in der Mehrzahl der Betriebe zu zusätzlichen Aus- und Weiterbildungskosten, Reise- und Freistellungskosten führen. ■