



Bundesamt
für Güterverkehr

Marktbeobachtung Güterverkehr

Arbeitsbedingungen von Kraftfahrern –
Ergebnisse einer internationalen Kraftfahrerbefragung

Inhalt

1. Zusammenfassung / Summary	2
2. Einleitung	5
3. Beschreibung der Stichprobe	6
4. Ergebnisse	9
4.1 Abwesenheitsdauer von zu Hause	9
4.2 Tagesruhezeit	11
4.3 Wochenruhezeit.....	12
4.4 Nutzung und Qualität der Angebote von Auto- bzw. Rasthöfen.....	14
4.5 Zahlung von Spesen.....	20
4.6 Bewertung des Platzangebotes von Fahrer- bzw. Schlafkabine	21
4.7 Berufswiederwahl	23
4.8 Verbesserungswünsche	24

1. Zusammenfassung

Im Zeitraum von April bis Juni 2014 hat der Straßenkontrolldienst des Bundesamtes rund 1.800 in- und ausländische Kraftfahrer zu ihren Arbeitsbedingungen befragt. Dabei entfielen auf die folgenden vier Nationen der Kraftfahrer die höchsten Anteile an der Gesamtstichprobe: Deutschland (38 %), Rumänien (14 %), Tschechien (13 %) und Bulgarien (6 %). In einem Großteil der Fälle war die Herkunft des Kraftfahrers identisch mit der Herkunft des Beförderers und dem Zulassungsstaat des Fahrzeugs. Ein Anteil von rund 86 % aller befragten Kraftfahrer war im Fernverkehr tätig. Rund 95 % der Befragten arbeitete hauptsächlich als Kraftfahrer. Das Durchschnittsalter der befragten Kraftfahrer betrug rund 44 Jahre. Im Durchschnitt übten sie rund 17 Jahre ihren Beruf aus.

Stichproben-
beschreibung

Einen großen Einfluss auf die Arbeitszeiten und damit die Arbeitsbedingungen der Kraftfahrer haben die gesetzlich festgelegten Lenk- und Ruhezeiten. Sie bestimmen nicht nur den Arbeits- und Ruherhythmus der Kraftfahrer, sondern indirekt auch die Orte, an denen sich die Kraftfahrer während ihrer Ruhezeit aufhalten müssen. Ist bei Berücksichtigung der Lenkzeit eine Rückkehr nach Hause nicht sinnvoll oder möglich, müssen die vorgeschriebenen Ruhezeiten (Wochen- und Tagesruhezeiten) beispielsweise im bzw. beim Fahrzeug verbracht werden. Die Fahrerbefragung ergab, dass einem Großteil der befragten Kraftfahrer eine tägliche Heimfahrt nicht möglich ist: Ein Anteil von rund 72 % der befragten Kraftfahrer verbringt die Tagesruhezeit im bzw. beim Fahrzeug. Der Anteil der befragten Kraftfahrer, der dies während der Wochenruhezeit macht, ist hingegen geringer und beträgt rund 25 %. Im Gegenzug kann ein Anteil von rund 57 % aller Befragten während ihrer Wochenruhezeit zu Hause sein, wobei hier in Bezug auf die Nationalitäten Unterschiede bestehen. Beispielsweise verbringt ein höherer Anteil der Kraftfahrer, die aus den jungen EU-Mitgliedstaaten¹ stammen, ihre Wochenruhezeit im Fahrzeug (43 %) als Kraftfahrer aus den alten EU-Mitgliedstaaten² (11 %). Jedes Wochenende kann rund die Hälfte der befragten Kraftfahrer zu Hause verbringen, wobei innerhalb der Stichprobe Unterschiede beispielsweise in Bezug auf das Alter und die Nationalität der Kraftfahrer bestehen: So ist der Anteil der Kraftfahrer, die weniger als ein Wochenende im Monat zu Hause sind, bei jungen Kraftfahrern (17 %) und jenen aus den jungen EU-Mitgliedstaaten (25 %) höher als bei Kraftfahrern fortgeschrittenen Alters (5 %) oder jenen aus Deutschland (1 %). Da die Kraftfahrer in Teilen viel Zeit in der Fahrer- bzw. Schlafkabine verbringen, ist es für gute Arbeitsbedingungen entscheidend, dass sie sich in der Fahrer- bzw. Schlafkabine wohlfühlen. Zumindest das Platzangebot der Fahrer- bzw. Schlafkabine stellt rund drei Viertel der befragten Kraftfahrer zufrieden.

Orte, an denen
die Ruhezeiten
verbracht werden

Um ihre alltäglichen Bedürfnisse in Phasen der Abwesenheit von zu Hause zu befriedigen, greifen Kraftfahrer in unterschiedlichem Maße auf die Angebote von Auto- bzw. Rasthöfen zurück. Sie benutzen die sanitären Einrichtungen, Bistros bzw. Restaurants

Nutzung von
Auto- bzw.
Rasthöfen

¹ Der Begriff „junge EU-Mitgliedstaaten“ umfasst alle Mitgliedstaaten, die ab 2004 der EU beigetreten sind.

² Der Begriff „alte EU-Mitgliedstaaten“ umfasst alle Mitgliedstaaten, die vor 2004 der EU beigetreten sind

und Übernachtungsmöglichkeiten auf Auto- bzw. Rasthöfen. Insbesondere die wahrgenommene Qualität dieser Angebote hat dabei einen Einfluss auf die Arbeitsbedingungen. Von den Angeboten der Rast- bzw. Autohöfen nimmt ein Großteil (85 %) aller Befragten die sanitären Einrichtungen in Anspruch. Knapp die Hälfte der Befragten nutzt regelmäßig Bistros bzw. Restaurants und nur ein kleiner Teil (15 %) beansprucht Übernachtungsmöglichkeiten auf Auto- bzw. Rasthöfen. Generell wird die Möglichkeit, die Tages- bzw. Wochenruhezeit in Hotels oder Pensionen zu verbringen, nur von einem geringen Teil der Befragten wahrgenommen (jeweils rund 1 % aller Befragten). Die Qualität der Angebote von Auto- bzw. Rasthöfen bewertet knapp die Hälfte der Befragten als gut, wobei auch hier Unterschiede in Bezug auf die Nationalitäten der befragten Kraftfahrer bestehen. So ist der Anteil der deutschen Kraftfahrer, die den Auto- bzw. Rasthöfen eine gute Qualität bescheinigen, unterdurchschnittlich gering (20 %) und der Anteil bei den Kraftfahrern aus den jungen EU-Mitgliedstaaten überdurchschnittlich hoch (64 %). Um die zusätzlichen Kosten, die während der Arbeitszeit durch einen Aufenthalt außerhalb der Wohnung oder der regelmäßigen Arbeitsstätte entstehen, zu decken, erhalten rund zwei Drittel der befragten Kraftfahrer Spesen für Übernachtungen bzw. Essen. Der Anteil der deutschen Kraftfahrer, die Spesen ausbezahlt bekommen, ist mit rund 86 % überdurchschnittlich hoch.

Um die Arbeitsbedingungen zu verbessern, sollte aus Sicht der befragten Kraftfahrer u.a. die Anzahl der Lkw-Parkplätze in Deutschland erhöht werden. Dies nannten rund 22 % der befragten Kraftfahrer als ihren größten Verbesserungswunsch. Darüber hinaus wünschten sich die Kraftfahrer angenehmere Arbeitsbedingungen. Dieser Wunsch umfasste in der Regel eine bessere Bezahlung bzw. mehr verfügbare Zeit. Deutschsprachige Kraftfahrer benannten zusätzlich in Bezug auf ihre Arbeitsbedingungen die Wünsche nach einer besseren Bezahlung, mehr Freizeit, einem besseren sozialen Miteinander und einer Entlastung bei der Be- und Entladung.

Verbesserungswünsche

Mit einem Anteil von rund 58 % würde über die Hälfte aller befragten Kraftfahrer ihren Beruf erneut ergreifen. Unterschiede ergeben sich in Bezug auf die Nationalitäten. Der Anteil der deutschen Kraftfahrer, die sich erneut für ihren Beruf entscheiden würden, ist beispielsweise mit rund 45 % geringer als der Durchschnittswert. Im Gegensatz dazu würde beispielsweise ein überdurchschnittlich hoher Anteil der Kraftfahrer aus Rumänien (78 %) den Beruf des Kraftfahrers erneut wählen.

Berufswiederwahl

Summary

In the period from April to June 2014 the Road Inspection Service of the German Federal Office for Goods Transport (BAG) questioned around 1,800 domestic and foreign professional drivers about their working conditions. The highest portions of the total sample were allotted to the following four nations of the professional drivers: Germany (38 %),

Samples-Description

Romania (14 %), Czech Republic (13 %) and Bulgaria (6 %). In a majority of the cases the origin of the professional driver was identical to the origin of the carrier and the registration state of the vehicle. A portion of approximately 86 % of all surveyed professional drivers was active in long-distance traffic. Around 95 % of those surveyed worked mainly as a professional driver. The average age of the surveyed professional drivers amounted to around 44 years old. On average they practice their profession around 17 years.

The legally specified driving and rest periods have a large influence on the working hours and thus the working conditions of the professional drivers. They do not only determine the work and rest rhythm of the professional drivers – indirectly they also determine the places, at which the professional drivers have to stay during their rest period. If upon consideration a return home is not reasonable or possible, the prescribed rest periods (weekly and daily rest periods) for example must be spent in or near by the vehicle. The driver survey showed that a daily drive home is not possible for a majority of the surveyed professional drivers: A portion of around 72 % of the surveyed professional drivers spends the daily rest period in or near by the vehicle. The portion of the surveyed professional drivers, who do this during the weekly rest period, is however smaller and amounts to around 25 %. Conversely a portion of around 57 % of all surveyed can be at home during their weekly rest period, whereby differences regarding the nationalities exist here. For example, a higher portion of the professional drivers, who originate from the recent EU member states³, spends their weekly rest period in the vehicle (43 %) than professional drivers from the old EU member states⁴ (11 %). Around half of the surveyed professional drivers can spend every weekend at home, whereby differences within the sample exist for example regarding the age and the nationality of the professional drivers: Like that of the portion of the professional drivers who are less than one weekend in the month at home, with young professional drivers (17 %) and those from the younger EU member states (25 %) higher than with professional drivers of advanced age (5 %) or those from Germany (1 %). Since the professional drivers in parts spend much time in the driver's respectively sleeper cab, it is crucial for good working conditions that they feel comfortable in the driver's respectively sleeper cab. The available space of the driver's respectively sleeper cab satisfies around at least three quarters of the surveyed professional drivers.

Places, at which the rest periods are spent

In order to satisfy their everyday needs in phases of absence from home, professional drivers in different multitudes revert to the offers from service areas alongside the highway. They use the sanitary facilities, bistro and/or restaurants and overnight accommodations on service areas alongside the highway. In particular the perceived quality of these offers has thereby an influence on working conditions. From the offers of service areas alongside the highway a majority (85 %) of all surveyed utilize the sanitary facilities. Barely half of those surveyed regularly use bistro and/or restaurants and only a small part

³ The term "recent EU member states" entails all member states, joining the European Union starting 2004.

⁴ The term "old EU member states" entails all member states, joining the European Union before 2004.

(15 %) take up overnight accommodations on service areas alongside the highway. Generally the possibility to spend the daily and/or weekly rest period in hotels or pensions is taken advantage of only from a small part of those surveyed (in each case around 1 % of all surveyed). The quality of offers from service areas alongside the highway rates roughly half of those surveyed as good, whereby differences exist also here regarding the nationalities of the surveyed professional drivers. Like that of the German professional drivers, who authenticate the service areas alongside the highway good quality, the portion is below the average (20 %) and the portion with the professional drivers from the recent EU member states is above the average (64 %). In order to cover the additional costs, which develop during the work time by a stay outside of the apartment or the regular working place around two thirds of the surveyed professional drivers receive expenses for overnight accommodations and/or meals. The portion of the German professional drivers who get expenses paid off is above the average with around 86 %.

In order to improve working conditions the number of truck parking lots in Germany should be increased according to the perspective of the surveyed professional drivers. Around 22 % of the surveyed professional drivers named this as their main desire for improvement. Furthermore the professional drivers wished for more pleasant working conditions. This wish usually entailed better payment and/or more available time. German-speaking professional drivers designated additionally regarding their working conditions the desire for better payment, more spare time, better social cooperation and relief with loading and unloading.

Wishes for improvement

With a portion of around 58 % over half of all surveyed professional drivers would take on their profession anew. Differences result regarding the nationalities. The portion of the German professional drivers who would decide again for their profession for example is smaller with around 45 % than the average. In contrast to that for example the portion of the professional drivers from Romania (78 %) who would choose the profession of the professional driver anew is above the average.

Choosing profession anew

2. Einleitung

Seit geraumer Zeit sind die Arbeitsbedingungen von Kraftfahrern vermehrt Gegenstand der medialen Berichterstattung. Im Mittelpunkt stehen insbesondere die vermeintlich schlechten Arbeitsbedingungen von ausländischen Kraftfahrern. Diese müssten teilweise lange Abwesenheitszeiten von zu Hause in Kauf nehmen, um ihren Beruf ausüben zu können, und würden häufig nur schlecht für ihre Arbeit entlohnt. Um Informationen über die Arbeitsbedingungen von in- und ausländischen Kraftfahrern zu erhalten, hat der Straßenkontrolldienst des Bundesamtes im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur eine deutschlandweite Befragung von in- und ausländischen

Hintergrund

Kraftfahrern durchgeführt. Die Befragung fand im Zeitraum von April bis Juni 2014 statt. Der Straßenkontrolldienst des Bundesamtes hat im genannten Zeitraum insgesamt 1.822 Kraftfahrer befragt. Im Rahmen der Befragung sollten die Kraftfahrer Angaben zu ihrer Nationalität, der Nationalität ihres Beförderers, dem Zulassungsstaat des Lkws, ihrem Tätigkeitsradius, zu den Orten, an denen sie ihre Wochen- bzw. Tagesruhezeit verbringen, zu der Häufigkeit, mit der sie am Wochenende zu Hause sind und zu der Regelmäßigkeit, mit der sie Einrichtungen von Auto- bzw. Rasthöfen nutzen, machen. Die Kraftfahrer wurden des Weiteren gebeten, die Qualität der Auto- bzw. Rasthöfe und das Platzangebot der Schlaf- bzw. Fahrerkabine zu bewerten. Darüber hinaus sollten sie ihr Alter angeben und entscheiden, ob sie erneut den Beruf des Kraftfahrers ergreifen würden. Des Weiteren sollten sie Aussagen darüber treffen, ob sie hauptsächlich als Kraftfahrer arbeiten, wie lange sie bereits als Kraftfahrer tätig sind und ob sie Spesen für Übernachtungen bzw. Essen erhalten. In einer offenen Frage wurden alle Kraftfahrer dazu aufgefordert, ihre generellen Verbesserungswünsche zu formulieren. Deutschsprachige Kraftfahrer⁵ wurden mittels einer weiteren offenen Frage zusätzlich gebeten, ihre Verbesserungswünsche speziell in Bezug auf die Arbeitsbedingungen zu nennen.

3. Beschreibung der Stichprobe

Die Anteilsverteilung der Nationalitäten der 1.822 befragten Kraftfahrer wird in Tabelle 1 dargestellt. Die Tabelle zeigt zusätzlich die Anteilsverteilung der Nationalitäten der Beförderer und die der Zulassungsstaaten der Lkw der befragten Kraftfahrer. Die Anteilsverteilung unterscheidet sich bei den drei Merkmalen nur geringfügig.

Nationalitäten
der Fahrer,
Beförderer und
Zulassungs-
staaten der Lkw

Tabelle 1: Nationalitäten der Kraftfahrer und der Beförderer und Zulassungsstaaten der Lkw, Anteile in Prozent

Anteilsverteilung				
		Kraftfahrer	Beförderer	Lkw
Nationalitäten	Deutsche	37,9 %	38,6 %	37,9 %
	Rumänen	14,3 %	10,4 %	11,1 %
	Tschechen	12,8 %	11,7 %	12,0 %
	Bulgaren	6,1 %	5,9 %	6,1 %
	k.A.	4,0 %	4,6 %	4,9 %
	Polen	3,6 %	3,5 %	3,7 %
	Italiener	3,0 %	4,7 %	4,2 %
	Litauer	2,1 %	2,4 %	2,6 %
	Niederländer	2,1 %	2,7 %	2,7 %
	Slowaken	1,9 %	1,8 %	2,0 %
	Weißrussen	1,7 %	1,1 %	1,0 %
	Ukrainer	1,4 %	1,0 %	1,0 %
	Russen	1,3 %	1,4 %	1,5 %
	Österreicher	1,1 %	2,5 %	2,3 %
	Letten	0,9 %	1,2 %	1,2 %
	sonstige	5,7 %	6,6 %	6,0 %

Anmerkung: k.A. – keine Angabe.

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

⁵ Rund 83 % der befragten deutschsprachigen Kraftfahrer gaben als Nationalität deutsch an.

Bezogen auf die befragten deutschen Kraftfahrer war in rund 93 % der Fälle die Herkunft des Kraftfahrers identisch mit der Herkunft des Beförderers und dem Zulassungsstaat des Fahrzeugs. Bei rumänischen Kraftfahrern traf dies beispielsweise nur auf rund 68 % der Fälle zu. Grund hierfür waren häufig Diskrepanzen zwischen der Nationalität der befragten Kraftfahrer und der Nationalität der Beförderer. Tabelle 2 zeigt die entsprechenden Werte für die 13 Nationen, die den höchsten Anteil an der Gesamtstichprobe aufweisen, und für die gesamte Stichprobe. In der ersten Spalte sind die Anteile der Stichprobe dargestellt, bei denen die Nationalitäten der befragten Kraftfahrer und der Beförderer übereinstimmen und in der zweiten Spalte sind die Anteile aufgelistet, bei denen die Lkw zusätzlich zu den Kraftfahrern und den Beförderern dem gleichen Land zugeordnet werden können. In einem Großteil der Fälle stimmen die Nationalitäten der drei Charakteristika (Kraftfahrer, Beförderer, Lkw) überein. Für die sich anschließende Auswertung der einzelnen Fragestellung der Erhebung wurde daher die Nationalität des Kraftfahrers als Differenzierungsmerkmal gewählt.

Tabelle 2: Anteile, bei denen die Nationalität des Kraftfahrers und die Nationalität des Beförderers übereinstimmen und Anteile, bei denen zusätzlich der Zulassungsstaat des Lkws der gleichen Nationalität zugeordnet werden kann, Anteile in Prozent

Nationalität der Fahrer	Nationalität des Fahrers = Nationalität des Beförderers	Nationalität des Fahrers = Nationalität des Beförderers = Zulassungsstaat des Lkws
Deutsche	94,1 %	93,2 %
Rumänen	70,1 %	67,8%
Tschechen	89,7 %	85,8 %
Bulgaren	88,3 %	85,6 %
Polen	78,8 %	77,3 %
Italiener	98,2 %	90,9 %
Litauer	87,2 %	87,2 %
Niederländer	92,1 %	89,5 %
Slowaken	82,9 %	77,1 %
Weißrussen	64,5 %	58,1%
Ukrainer	72,0 %	68,0 %
Russen	79,2 %	75,0 %
Österreicher	95,0 %	90,0 %
gesamte Stichprobe	85,6 %	83,2 %

Anmerkung: Es werden die 13 Nationalitäten der Kraftfahrer, die den höchsten Anteil an der Gesamtstichprobe aufweisen, und der Durchschnitt über die gesamte Stichprobe dargestellt.

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Mit insgesamt rund 86 % war der größte Teil der befragten Kraftfahrer vorwiegend im Fernverkehr⁶ tätig. Ein Anteil von rund 7 % der Befragten fuhr typischerweise im Regionalverkehr und rund 2 % im Nahverkehr. Ein weiterer Anteil von rund 4 % der Befragten bediente verschiedene Distanzen und rund 1 % machte keine Angaben zu ihrem Tätigkeitsradius. Die deutschen Kraftfahrer bewegten sich im Vergleich zu gebietsfremden

Tätigkeitsradius

⁶ Als Fernverkehre werden in diesem Fall Transporte bezeichnet, die eine Distanz von 150 km überschreiten, als Regionalverkehre Transporte zwischen 50 und 150 km und als Nahverkehre Transporte, die eine Entfernung von 50 km nicht überschreiten.

Kraftfahrern häufiger im Nah- bzw. Regionalverkehr – sie stellten rund 75 % der befragten Kraftfahrer, die ausschließlich im Nah- bzw. Regionalverkehr tätig waren. Die nachfolgende Tabelle stellt die Tätigkeitsradien der befragten Kraftfahrer differenziert nach ihren Nationalitäten dar.

Tabelle 3: Tätigkeitsradius der befragten Kraftfahrer, differenziert nach Nationalitäten, Anteile in Prozent

		Tätigkeitsradius							
Nationalität der Kraftfahrer		Nahverkehr	Regionalverkehr	Fernverkehr	Regional- und Fernverkehr	Nah- und Regionalverkehr	Nah- und Fernverkehr	Alle Verkehre	k.A.
	Deutsche	3,0 %	16,1 %	73,7 %	3,4 %	1,4 %	1,1 %	1,1 %	0,1 %
	Rumänen	2,1 %	0,5 %	93,7 %	1,1%	0,5 %	1,1 %	0,5 %	0,5 %
	Tschechen	0,9 %	2,3 %	94,8 %	0,9 %	0,5%	0,5 %	0,0 %	0,0%
	Bulgaren	0,0 %	0,9 %	98,1 %	0,0 %	0,0 %	0,9 %	0,0%	0,0 %
	Polen	0,0 %	11,1 %	88,9 %	0,0 %	0,0%	0,0 %	0,0%	0,0 %
	Italiener	1,2 %	0,0 %	96,5 %	0,0%	0,0%	0,0 %	0,0%	2,4 %
	Litauer	4,5 %	0,0 %	88,6 %	2,3 %	0,0%	0,0 %	0,0%	4,5 %
	Niederländer	0,0 %	0,0 %	96,0 %	2,0 %	2,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
	Slowaken	0,0 %	0,0 %	96,9 %	0,0 %	3,1 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
	Weißrussen	0,0 %	0,0 %	100,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
	Ukrainer	0,0 %	0,0 %	100,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
	Russen	4,0 %	0,0 %	92,0 %	4,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
	Österreicher	2,2 %	4,3 %	91,3 %	0,0 %	0,0 %	2,2 %	0,0 %	0,0 %
gesamte Stichprobe	2,2 %	7,4 %	85,8 %	1,9 %	0,8 %	0,7 %	0,5 %	0,7 %	

Anmerkung: Es werden die 13 Nationalitäten der Kraftfahrer, die den höchsten Anteil an der Gesamtstichprobe aufweisen, und der Durchschnitt über die gesamte Stichprobe dargestellt.

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Der Großteil der Befragten arbeitet hauptsächlich als Kraftfahrer (95 %). Lediglich rund 3 % der Kraftfahrer gaben an, den Beruf nicht hauptsächlich auszuüben, die übrigen Befragten trafen diesbezüglich keine Aussage. Die befragten Kraftfahrer waren im Durchschnitt rund 44 Jahre alt und rund 17 Jahre als Kraftfahrer tätig. Die deutschen Kraftfahrer übertrafen dabei das Durchschnittsalter der gesamten Stichprobe, Kraftfahrer aus den jungen EU-Mitgliedstaaten wiesen ein geringeres Durchschnittsalter auf als jene aus den alten EU-Mitgliedstaaten. Tabelle 4 zeigt die vorgestellten Kriterien differenziert nach den Nationalitäten der befragten Kraftfahrer.

Alter und Tätigkeitsdauer

Tabelle 4: Durchschnittsalter und durchschnittliche Tätigkeitsdauer, differenziert nach Nationalitäten der befragten Kraftfahrer

Nationalität der Kraftfahrer	Durchschnittsalter (in Jahren)	durchschnittliche Tätigkeitsdauer (in Jahren)
Deutsche	46,7	19,2
Rumänen	38,9	13,0
Tschechen	41,3	15,6
Bulgaren	44,6	15,6
Polen	41,0	13,1
Italiener	46,5	20,9
Litauer	45,3	17,7
Niederländer	44,9	22,1
Slowaken	41,9	14,1
Weißrussen	42,5	20,1
Ukrainer	44,0	19,1
Russen	40,6	16,2
Österreicher	44,6	21,2
gesamte Stichprobe	43,9	17,3

Anmerkung: Es werden die 13 Nationalitäten der Kraftfahrer, die den höchsten Anteil an der Gesamtstichprobe aufweisen, und der Durchschnitt über die gesamte Stichprobe dargestellt.

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Im Folgenden werden wesentliche Ergebnisse der Befragung im Einzelnen dargestellt. Dabei wird für alle Fragen eine Differenzierung der Ergebnisse nach Gesamtstichprobe, jungen und alten EU-Mitgliedstaaten sowie den vier Nationen (Bulgarien, Tschechien, Rumänien und Deutschland), die den höchsten Anteil an der Gesamtstichprobe aufweisen, vorgenommen. Für die deutschen Kraftfahrer wurden die Befragungsergebnisse nicht nur für die Gesamtstichprobe ausgewertet, sondern zusätzlich auch für jene Kraftfahrer, die vorwiegend im Fernverkehr tätig sind. Teilweise erfolgt eine Differenzierung der Ergebnisse nach Altersklassen.

4. Ergebnisse

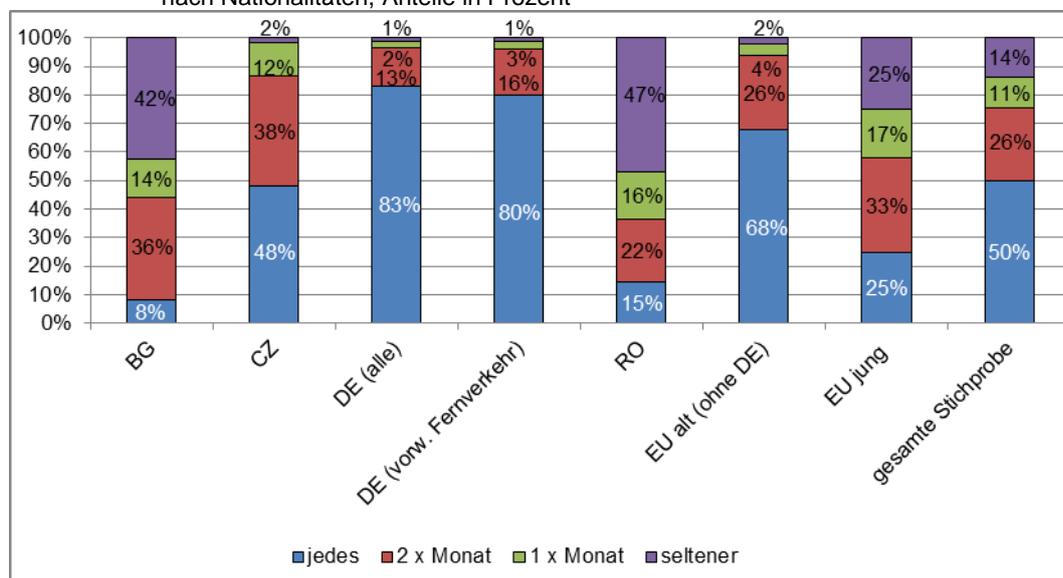
4.1 Abwesenheitsdauer von zu Hause

Das nachfolgende Schaubild zeigt, wie viele Wochenenden pro Monat die befragten Kraftfahrer zu Hause verbringen können. Kraftfahrer, die aus den alten EU-Mitgliedstaaten stammen, gaben demnach an, durchschnittlich mehr Wochenenden pro Monat zu Hause anwesend zu sein als Kraftfahrer aus den jungen EU-Mitgliedstaaten: Während rund 68 % der Kraftfahrer aus den alten EU-Mitgliedstaaten und rund 80 % der deutschen Kraftfahrer, die vorwiegend im Fernverkehr tätig sind, jedes Wochenende zu Hause verbringen, gilt dies lediglich für rund 25 % der Kraftfahrer aus den jungen EU-Mitgliedstaaten. Bei jenen aus Bulgarien liegt dieser Anteil sogar nur bei rund 8 %. Vergleichsweise hoch ist der Anteil der Kraftfahrer aus den jungen EU-Mitgliedstaaten, die seltener als einmal pro Monat zu Hause sind (25 %). Die entsprechenden Anteilswerte

Vor allem deutsche Fahrer sind am Wochenende zu Hause

für Kraftfahrer aus Deutschland und den übrigen alten EU-Mitgliedstaaten sind mit rund 1 % bzw. 2 % deutlich geringer.

Schaubild 1: Häufigkeit, mit der Kraftfahrer ihre Wochenenden zu Hause verbringen, differenziert nach Nationalitäten, Anteile in Prozent



Anmerkung: BG – Bulgarien, CZ – Tschechien, DE – Deutschland, vorw. – vorwiegend, RO – Rumänien.
Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Eine Analyse dieser Fragestellung differenziert nach Altersklassen der Kraftfahrer zeigt in Teilen einen positiven Zusammenhang zwischen dem Alter der befragten Kraftfahrer und der Häufigkeit, mit der sie ihre Wochenenden zu Hause verbringen können. Je älter die befragten Kraftfahrer sind, desto höher ist der Anteil der Kraftfahrer, die jedes Wochenende im Monat zu Hause sein können. Dies wird in Tabelle 5 abgebildet. Der deutlichste Unterschied besteht bei den beiden Altersrandklassen: 17 % der Kraftfahrer, die der Altersklasse 21 bis 39 Jahre zugeordnet wurden, gaben an, seltener als einmal im Monat am Wochenende zu Hause zu sein. Dieser Anteil lag bei Kraftfahrern, die 60 Jahre und älter waren, bei lediglich rund 5 %. Gleichzeitig können rund 70 % der Kraftfahrer, die 60 Jahre und älter sind, jedes Wochenende zu Hause verbringen, während dies nur auf rund 48 % ihrer Kollegen, die der Altersklasse 21 bis 39 Jahre angehören, zutrifft.

Ältere Fahrer sind am Wochenende häufiger zu Hause

Tabelle 5: Häufigkeit, mit der Kraftfahrer ihre Wochenenden zu Hause verbringen, differenziert nach Altersklassen, Anteile in Prozent

		Alter der Kraftfahrer			
		21 bis 39 Jahre	40 bis 49 Jahre	50 bis 59 Jahre	60 Jahre und älter
Wochenenden zu Hause pro Monat	jedes	47,6 %	46,5 %	50,6 %	69,7 %
	2 x Monat	24,9 %	28,3 %	25,6 %	16,4 %
	1 x Monat	9,9 %	11,7 %	11,5 %	7,4 %
	seltener	17,3 %	13,2 %	12,2 %	4,9 %
	k.A.	0,3 %	0,3 %	0,0 %	1,6 %

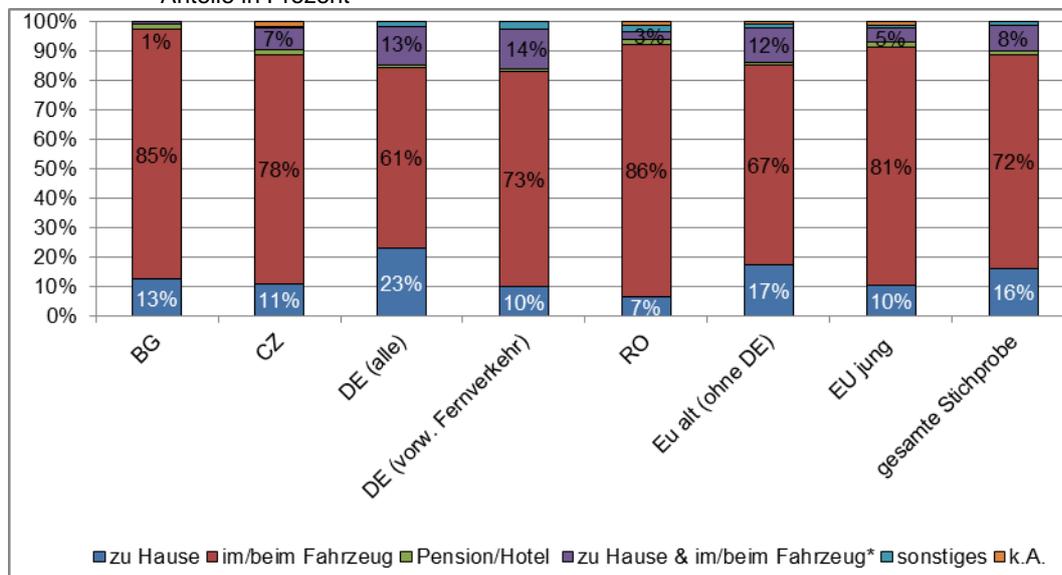
Anmerkung: k.A. – keine Angabe.
Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

4.2 Tagesruhezeit

Mit rund 72 % verbringt ein Gutteil der Befragten die Tagesruhezeit im bzw. beim Fahrzeug (siehe Schaubild 2). Kraftfahrer, die aus den jungen EU-Mitgliedstaaten stammen, halten sich zu einem größeren Anteil (81 %) während ihrer Tagesruhezeit im bzw. beim Fahrzeug auf als jene aus den alten EU-Mitgliedstaaten (67 %). Entsprechend größer bzw. kleiner ist der Anteil der Kraftfahrer aus den alten (17 %) bzw. jungen EU-Mitgliedstaaten (10%), die während ihrer Tagesruhezeit zu Hause sind. Pensions- oder Hotelleistungen werden lediglich von einem sehr geringen Anteil der Kraftfahrer – unabhängig von der Nationalität – zur Verbringung der Tagesruhezeit in Anspruch genommen. Teilweise differenzierten befragte Kraftfahrer zwischen Orten, an denen sie ihre reguläre und Orten, an denen sie ihre verkürzte Tagesruhezeit verbringen. Vor allem deutsche, tschechische und Kraftfahrer aus den alten EU-Mitgliedstaaten trafen eine solche Differenzierung. Rund 14 % der deutschen Kraftfahrer, die vorwiegend im Fernverkehr tätig sind, halten sich während ihrer verkürzten Tagesruhezeit im bzw. beim Fahrzeug und während ihrer regelmäßigen Tagesruhezeit zu Hause auf. Bei tschechischen Kraftfahrern liegt dieser Anteil bei rund 7 % und bei Kraftfahrern aus den alten EU-Mitgliedstaaten bei rund 12 %.

Ein Großteil der Fahrer verbringt die Tagesruhezeit in der Fahrerkabine

Schaubild 2: Orte, an denen die Tagesruhezeit verbracht wird, differenziert nach Nationalitäten, Anteile in Prozent



Zu Hause & im/beim Fahrzeug*: Die verkürzte Tagesruhezeit wird im/beim Fahrzeug und die reguläre Tagesruhezeit zu Hause verbracht.

Anmerkung: BG – Bulgarien, CZ – Tschechien, DE – Deutschland, vorw. – vorwiegend, RO – Rumänien, k.A. – keine Angabe. Sonstiges: Mehrfachnennungen.

Um das Schaubild übersichtlich zu gestalten, werden nur die Datenbeschriftungen für „zu Hause“, „im/beim Fahrzeug“ und „zu Hause & im/beim Fahrzeug“ dargestellt. Die Anteile, die auf „Pension/Hotel“, „sonstiges“ und „k.A.“ entfallen, liegen im unteren einstelligen Bereich.

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Tabelle 6 zeigt Orte, an denen die befragten Kraftfahrer ihre Tagesruhezeit verbringen, differenziert nach Altersklassen. Im Gegensatz zu der Häufigkeit, mit der befragte Kraftfahrer an den Wochenenden zu Hause sind, zeigt sich bei dieser Analyse kein eindeutiger Zusammenhang. Der Anteil der befragten Kraftfahrer, die während ihrer Tagesruhe-

Orte differenziert nach Altersklassen

zeit im bzw. beim Fahrzeug anzutreffen sind, ist über alle Altersklassen annähernd gleich. Dies gilt auch für Kraftfahrer, die ihre Tagesruhezeit zu Hause einlegen. Auffällig ist der vergleichsweise hohe Anteil von Hotel- bzw. Pensionsnutzern in der Altersklasse 60 Jahre und älter.

Tabelle 6: Orte, an denen die Tagesruhezeit verbracht wird, differenziert nach Altersklassen, Anteile in Prozent

		<i>Alter der Kraftfahrer</i>			
		21 bis 39 Jahre	40 bis 49 Jahre	50 bis 59 Jahre	60 Jahre und älter
Orte, an denen die Tagesruhezeit verbracht wird	zu Hause	16,4 %	15,4 %	17,1 %	16,9 %
	im/beim Fahrzeug	71,9 %	73,9 %	70,5 %	68,5 %
	Pension/Hotel	1,9 %	1,4 %	1,1 %	10,1 %
	zu Hause & im Fahrzeug	7,7 %	8,0 %	8,8 %	2,2 %
	zu Hause & Pension/Hotel	0,2 %	0,2 %	0,4 %	1,1 %
	alles	0,3 %	0,2 %	0,9 %	1,1 %
	im/ beim Fahrzeug & Pension	1,0 %	0,5 %	0,4 %	0,0 %
	k.A.	0,5 %	0,6 %	0,9 %	0,0 %

Anmerkung: k.A. – keine Angabe.

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

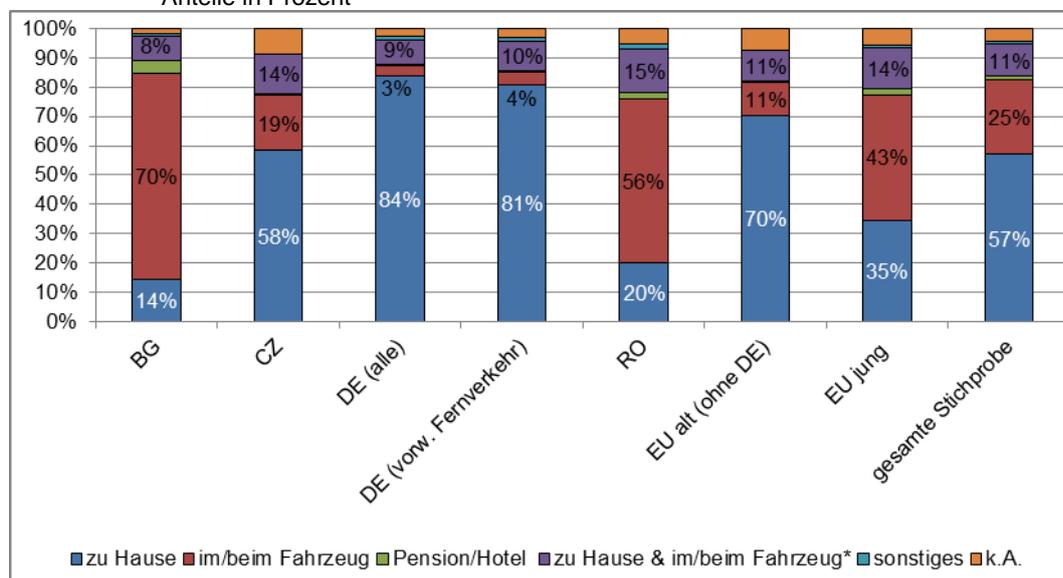
4.3 Wochenruhezeit

Die Orte, an denen die Wochenruhezeit verbracht wird, variieren im Vergleich zu den Orten, an denen die Tagesruhezeit verbracht wird, stärker in Abhängigkeit von der Nationalität der Kraftfahrer (siehe Schaubild 3). So ist der Anteil der deutschen Kraftfahrer, die vorwiegend im Fernverkehr tätig sind und während ihrer Wochenruhezeit zu Hause sein können, wesentlich höher (81 %) als beispielsweise der entsprechende Anteil bei bulgarischen Kraftfahrern (14 %). Ähnliches fällt bei einem Vergleich zwischen alten und jungen EU-Mitgliedstaaten auf: Der Anteil der Kraftfahrer aus den alten EU-Mitgliedstaaten, die sich während ihrer Wochenruhezeit zu Hause aufhalten, ist doppelt so hoch wie der entsprechende Anteil bei Kraftfahrern aus den jungen EU-Mitgliedstaaten. Vor allem bulgarische (70 %) und rumänische (56 %) Kraftfahrer sind während ihrer Wochenruhezeit im bzw. beim Fahrzeug anzutreffen. Deutsche Kraftfahrer, die vorwiegend im Fernverkehr tätig sind, verbringen unterdurchschnittlich oft ihre Wochenruhezeit im bzw. beim Fahrzeug (4 %). Mit einem Anteil von rund 5 % nutzen von den dargestellten Nationalitäten Bulgaren am häufigsten Pensionen bzw. Hotels zur Verbringung ihrer Wochenruhezeit. Bezogen auf die Gesamtstichprobe werden Pensionen und Hotels selten gewählt: Die befragten Kraftfahrer aus den alten EU-Mitgliedstaaten nutzen sie lediglich zu rund 1 %, nur rund 2 % jener aus den jungen EU-Mitgliedstaaten verbringen dort ihre Wochenruhezeit. Bei befragten Kraftfahrern, die ihre Antworten im Hinblick auf die verkürzte und die regelmäßige Wochenruhezeit differenzierten, ist festzustellen, dass die regelmäßige

Orte in Abhängigkeit von der Nationalität

Wochenruhezeit eher zu Hause und die verkürzte Wochenruhezeit eher im bzw. beim Fahrzeug verbracht wird.

Schaubild 3: Orte, an denen die Wochenruhezeit verbracht wird, differenziert nach Nationalitäten, Anteile in Prozent



Anmerkung: Zu Hause & im/beim Fahrzeug*: Die verkürzte Wochenruhezeit wird im/beim Fahrzeug verbracht und die reguläre Wochenruhezeit wird zu Hause verbracht.

BG – Bulgarien, CZ – Tschechien, DE – Deutschland, vorw. – vorwiegend, RO – Rumänien, k.A. – keine Angabe. Sonstiges: Mehrfachnennungen.

Um das Schaubild übersichtlich zu gestalten, werden nur die Datenbeschriftungen für „zu Hause“, „im/beim Fahrzeug“ und „zu Hause & im/beim Fahrzeug*“ dargestellt. Die Anteile, die auf „Pension/Hotel“, „sonstiges“ und „k.A.“ entfallen, liegen im unteren einstelligen Bereich.

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Bei einer Betrachtung der Orte, an denen Kraftfahrer ihre Wochenruhezeit einlegen, in Abhängigkeit ihres Alters zeigt sich ein positiver Zusammenhang zwischen dem Alter der Kraftfahrer und der Häufigkeit, mit der sie während ihrer Wochenruhezeit zu Hause anzutreffen sind. Tabelle 7 verdeutlicht diesen Zusammenhang. So verbringen Kraftfahrer, die der Altersklasse 21 bis 39 Jahre zugeordnet werden können, nur zu rund 53 % ihre Wochenruhezeit zu Hause, während dieser Anteil bei Kraftfahrern, die der Altersklasse 60 Jahre und älter angehören, rund 76 % beträgt. Gleichzeitig sinkt mit steigendem Alter der Anteil der Kraftfahrer, die ihre Wochenruhezeit im bzw. beim Fahrzeug einlegen. Auffällig ist ähnlich der Analyse der Tagesruhezeit, dass vor allem Kraftfahrer, die 60 Jahre und älter sind, die Möglichkeit nutzen, sich während ihrer Wochenruhezeit teilweise in einem Hotel bzw. in einer Pension aufzuhalten.

Jüngere Fahrer verbringen ihre Wochenruhezeit häufiger im Fahrzeug

Tabelle 7: Orte, an denen die Wochenruhezeit verbracht wird, differenziert nach Altersklassen, Anteile in Prozent

		Alter der Kraftfahrer			
		21 bis 39 Jahre	40 bis 49 Jahre	50 bis 59 Jahre	60 Jahre und älter
Orte, an denen die Wochenruhezeit verbracht wird	zu Hause	52,8 %	55,8 %	59,8 %	76,4 %
	im/beim Fahrzeug	29,9 %	26,1 %	22,9 %	7,9 %
	Pension/Hotel	1,0 %	1,7 %	1,3 %	1,1 %
	zu Hause & im/beim Fahrzeug	11,4 %	11,5 %	10,7 %	5,6 %
	Fahrzeug & Pension/Hotel	0,2 %	0,5 %	0,4 %	9,0 %
	sonstiges	0,5 %	0,5 %	0,4 %	0,0 %
	k.A.	4,1 %	4,0 %	4,5 %	0,0 %

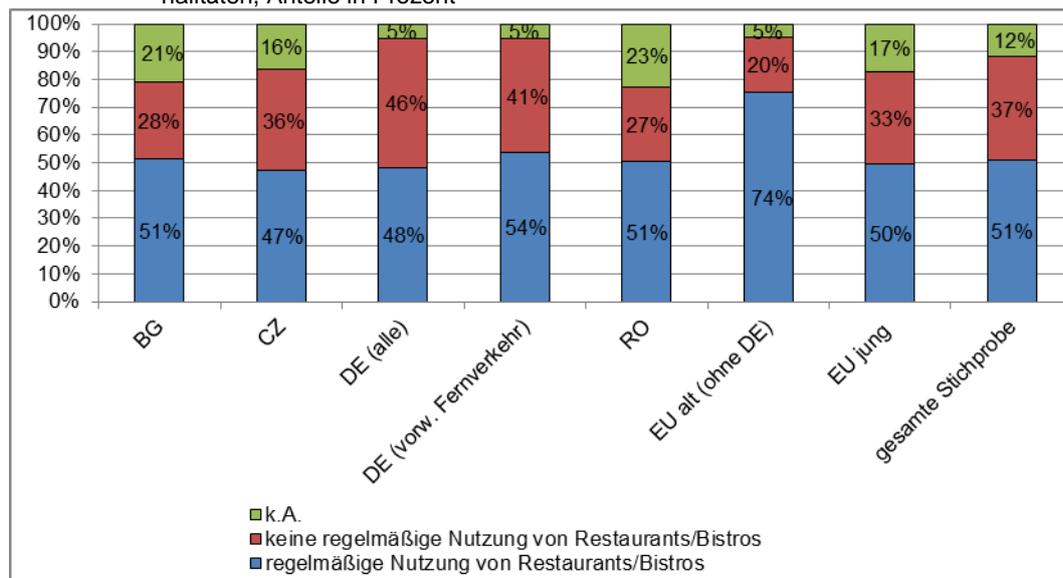
Anmerkung: k.A. – keine Angabe.

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

4.4 Nutzung und Qualität der Angebote von Auto- bzw. Rasthöfen

Im Rahmen der Erhebung wurden die Kraftfahrer des Weiteren um Angaben zur Nutzung und Qualität der Einrichtungen von deutschen Auto- bzw. Rasthöfen gebeten. Demnach nutzt rund die Hälfte der insgesamt befragten Kraftfahrer regelmäßig Bistros bzw. Restaurants (51 %, siehe Schaubild 4). Überproportional hoch ist der entsprechende Anteil bei befragten Kraftfahrern aus den alten EU-Mitgliedstaaten (74 %). Von den dargestellten Nationen ist der Anteil der tschechischen Kraftfahrer, die das Angebot von Restaurants und Bistros regelmäßig in Anspruch nehmen, am geringsten und bei deutschen, die vorwiegend im Fernverkehr tätig sind, am höchsten.

Nutzung von Restaurants/Bistros

Schaubild 4: Nutzung von Restaurants/Bistros auf Auto- bzw. Rasthöfen, differenziert nach Nationalitäten, Anteile in Prozent

Anmerkung: BG – Bulgarien, CZ – Tschechien, DE – Deutschland, vorw. – vorwiegend, RO – Rumänien, k.A. – keine Angabe.

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Die Analyse der Anteile der befragten Kraftfahrer, die Restaurants bzw. Bistros regelmäßig nutzen, in Abhängigkeit des Alters der Kraftfahrer ergibt kein einheitliches Bild, wie Tabelle 8 zeigt. Zwar ist der Anteil der Kraftfahrer der Altersklasse 50 bis 59 Jahre, die Restaurants bzw. Bistros regelmäßig nutzen, kleiner als der entsprechende Anteil bei Kraftfahrern der Altersklasse 40 bis 49 Jahre. Aber der Anteil der Kraftfahrer der letztgenannten Altersklasse, die Bistros und Restaurants regelmäßig besuchen, ist im Vergleich zu Kraftfahrern der Altersklasse 21 bis 39 Jahre etwas größer.

Tabelle 8: Nutzung von Restaurants/Bistros auf Auto- bzw. Rasthöfen, differenziert nach Altersklassen, Anteile in Prozent

		Alter der Kraftfahrer			
Nutzung von Restaurants/Bistros		21 bis 39 Jahre	40 bis 49 Jahre	50 bis 59 Jahre	60 Jahre und älter
	<i>regelmäßig</i>	52,2 %	55,1 %	45,5 %	41,6 %
	<i>nicht regelmäßig</i>	36,7 %	32,9 %	42,5 %	46,1 %
	<i>k.A.</i>	11,2 %	12,0 %	12,0 %	12,4 %

Anmerkung: k.A. – keine Angabe.

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Tabelle 9 legt dar, dass kein eindeutiger Zusammenhang zwischen den Orten, an denen die Wochenruhezeit verbracht wird und der Regelmäßigkeit, mit der Bistros bzw. Restaurants auf Auto- bzw. Rasthöfen benutzt werden, besteht. So ist der Anteil der Kraftfahrer, die ihre Wochenruhezeit im bzw. beim Fahrzeug nehmen und gleichzeitig regelmäßig Restaurants bzw. Bistros beanspruchen, nahezu gleich groß wie bei Kraftfahrern, die diese regelmäßig besuchen und während ihrer Wochenruhezeit zu Hause sind. Der Anteil der Kraftfahrer, die Restaurants bzw. Bistros nicht regelmäßig nutzen, ist allerdings bei Kraftfahrern, die ihre Wochenruhezeit zu Hause verbringen, höher als bei jenen, die sich im bzw. beim Fahrzeug aufhalten.

Tabelle 9: Nutzung von Restaurants/Bistros auf Auto- bzw. Rasthöfen, differenziert nach Orten, an denen die Wochenruhezeit verbracht wird, Anteile in Prozent

		Orte, an denen die Wochenruhezeit verbracht wird		
Nutzung von Restaurants/Bistros		zu Hause	im/beim Fahrzeug	Pension/Hotel
	<i>regelmäßig</i>	49,9 %	48,9 %	50,0 %
	<i>nicht regelmäßig</i>	41,8 %	32,1 %	50,0 %
	<i>k.A.</i>	8,3 %	19,0 %	0,0 %

Anmerkung: k.A. – keine Angabe.

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Eine Analyse der Anteile der Kraftfahrer, die Bistros bzw. Restaurants regelmäßig bzw. nicht regelmäßig nutzen, in Abhängigkeit von den pro Monat zu Hause verbrachten Wochenenden zeigt ebenso keinen direkten Zusammenhang, wie Tabelle 10 verdeutlicht.

Beispielsweise ist der Anteil der befragten Kraftfahrer, die jedes Wochenende zu Hause sein können und Bistros bzw. Restaurants regelmäßig aufsuchen, kleiner als der entsprechende Anteil der Kraftfahrer, die zwei Wochenenden im Monat zu Hause verbringen können und regelmäßig Restaurants bzw. Bistros in Anspruch nehmen.

Tabelle 10: Nutzung von Restaurants/Bistros auf Auto- bzw. Rasthöfen, differenziert nach der Anzahl Wochenenden, die pro Monat zu Hause verbracht werden, Anteile in Prozent

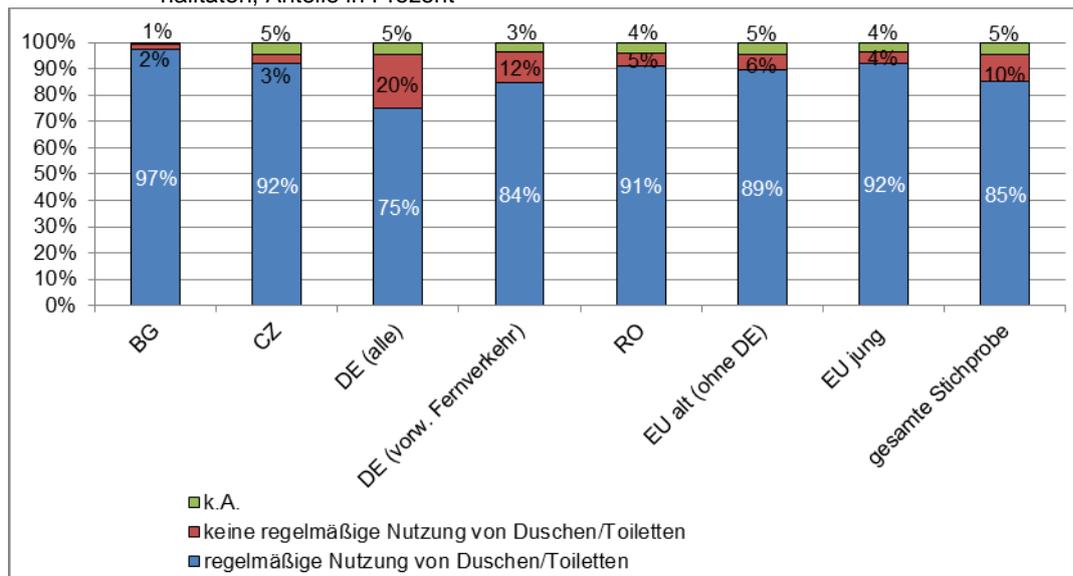
Wochenenden zu Hause pro Monat					
Nutzung von Restaurants/Bistros		jedes	2 x Monat	1 x Monat	seltener
	regelmäßig	49,9 %	55,5 %	52,1 %	44,4 %
	nicht regelmäßig	42,0 %	33,8 %	29,9 %	33,1%
	k.A.	8,0 %	10,8 %	18,0 %	22,6 %

Anmerkung: k.A. – keine Angabe.
Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Die sanitären Anlagen auf Rast- bzw. Autohöfen werden von einem Großteil der Befragten regelmäßig genutzt (siehe Schaubild 5). Dabei fällt auf, dass der Anteil der befragten Kraftfahrer aus den jungen EU-Mitgliedstaaten, die Duschen bzw. Toiletten auf Rast- bzw. Autohöfen regelmäßig nutzen, größer ist als der Anteil bei Kraftfahrern aus den alten EU-Mitgliedstaaten. Dies gilt insbesondere für die befragten bulgarischen Kraftfahrer. Der Anteil aller befragten deutschen Kraftfahrer, die regelmäßig die sanitären Einrichtungen auf Rast- bzw. Autohöfen nutzen, ist im Vergleich relativ gering (75 %) – sie nutzen möglicherweise andere Angebote als die der Rast- bzw. Autohöfe.

Nutzung von Dusche/Toilette

Schaubild 5: Nutzung von Duschen/Toiletten auf Auto- bzw. Rasthöfen, differenziert nach Nationalitäten, Anteile in Prozent

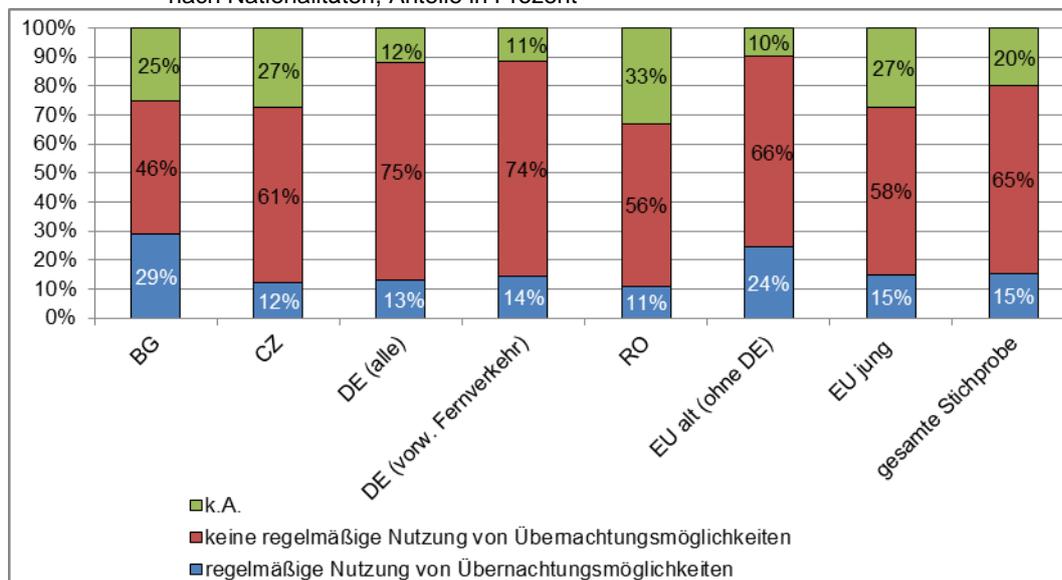


Anmerkung: BG – Bulgarien, CZ – Tschechien, DE – Deutschland, vorw. – vorwiegend, RO – Rumänien, k.A. – keine Angabe.
Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Die Übernachtungsmöglichkeiten auf Auto- bzw. Rasthöfen werden nur von einem kleineren Teil der Befragten regelmäßig genutzt (siehe Schaubild 6). Bezogen auf die Gesamtstichprobe liegt deren Anteil bei rund 15 %. Ein Vergleich der Anteile von Kraftfahrern aus jungen und alten EU-Mitgliedstaaten, die Übernachtungsmöglichkeiten regelmäßig nutzen, zeigt, dass Kraftfahrer aus den alten EU-Mitgliedstaaten diese mit einer höheren Regelmäßigkeit nutzen als jene aus den jungen EU-Mitgliedstaaten. Relativ hoch ist der Anteil der Befragten, die keine Angabe zu dieser Frage machten. Der Anteil der bulgarischen Kraftfahrer, die regelmäßig die Übernachtungsmöglichkeiten auf Auto- bzw. Rasthöfen in Anspruch nehmen, ist mit rund 29 % überproportional hoch.

Nutzung von
Übernach-
tungsmöglich-
keiten

Schaubild 6: Nutzung von Übernachtungsmöglichkeiten auf Auto- bzw. Rasthöfen, differenziert nach Nationalitäten, Anteile in Prozent



Anmerkung: BG – Bulgarien, CZ – Tschechien, DE – Deutschland, vow. – vorwiegend, RO – Rumänien, k.A. – keine Angabe.

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Tabelle 11 zeigt, dass die Anteile der Kraftfahrer, die einmal im Monat oder seltener am Wochenende zu Hause sind und gleichzeitig regelmäßig Übernachtungsmöglichkeiten auf Auto- bzw. Rasthöfen in Anspruch nehmen, kleiner sind als bei befragten Kraftfahrer, die mehr Wochenenden pro Monat zu Hause verbringen. Mit rund 11 % entfällt auf die zweitgenannte Gruppe der geringste Anteilswert der Stichprobe.

Tabelle 11: Nutzung von Übernachtungsmöglichkeiten auf Auto- bzw. Rasthöfen, differenziert nach der Anzahl Wochenenden, die pro Monat zu Hause verbracht werden, Anteile in Prozent

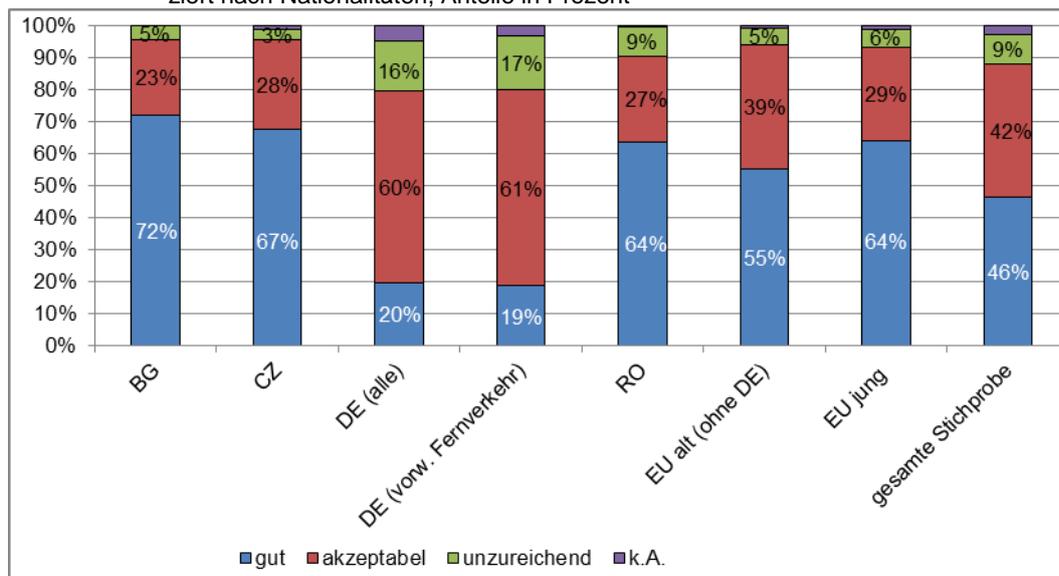
Wochenenden zu Hause pro Monat					
Nutzung von Übernachtungsmöglichkeiten		jedes	2 x Monat	1 x Monat	seltener
	regelmäßig	14,6 %	20,0 %	13,4 %	10,9 %
	nicht regelmäßig	70,5 %	58,5 %	56,2 %	62,5 %
	k.A.	14,9 %	21,5 %	30,4 %	26,6 %

Anmerkung: k.A. – keine Angabe.
 Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Deutliche Diskrepanzen weisen die Einschätzungen der Kraftfahrer hinsichtlich der wahrgenommenen Qualität der an Rast- bzw. Autohöfen bestehenden Angebote auf (siehe Schaubild 7). Deutsche Kraftfahrer äußerten sich diesbezüglich besonders kritisch. Lediglich ein Anteil von rund 20 % aller befragten deutschen Kraftfahrer gab an, dass die Qualität der Angebote für Kraftfahrer an Rast- bzw. Autohöfen gut sei. Besonders hoch ist der Anteil der bulgarischen Kraftfahrer, die deutschen Rast- bzw. Autohöfen eine gute Qualität attestieren (72 %). Der Anteil der Kraftfahrer aus den jungen EU-Mitgliedstaaten, die der Aussage zustimmten, dass die Qualität der an Rast- bzw. Autohöfen bestehenden Angebote gut sei, ist höher als der entsprechende Anteil bei Kraftfahrern aus den alten EU-Mitgliedstaaten. Insgesamt überwiegt in allen Fallgruppen der kumulierte Anteil der Befragten, der die Qualität der Rast- bzw. Autohofangebote als gut oder akzeptabel beurteilt. Bezogen auf die gesamte Stichprobe gilt dies für jeweils über 40 % der Befragten.

Qualitätsbewertung der Auto- bzw. Rasthöfe

Schaubild 7: Qualitätsbewertung, der an Rast- bzw. Autohöfen bestehenden Angebote, differenziert nach Nationalitäten, Anteile in Prozent



Anmerkung: BG – Bulgarien, CZ – Tschechien, DE – Deutschland, vorw. – vorwiegend, RO – Rumänien, k.A. – keine Angabe. Die Anteilswerte für „k.A.“ sind im Schaubild aus Gründen der Übersichtlichkeit nicht enthalten. Sie liegen im unteren einstelligen Bereich.
 Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Die nachfolgenden drei Tabellen stellen die Qualitätsbewertung der deutschen Auto- bzw. Rasthöfe in Abhängigkeit von dem Alter der Kraftfahrer, den Orten, an denen die Wochenruhezeit verbracht wird, und deren Nutzungshäufigkeit dar. Tabelle 12 zeigt, dass die Qualitätsbewertung in den verschiedenen Altersklassen unterschiedlich ausfällt. Deutlich wird, dass der Anteil der jüngeren Kraftfahrer, die den deutschen Auto- bzw. Rasthöfen eine gute Qualität bestätigen, größer ist als der entsprechende Anteil bei ihren älteren Kollegen.

Qualitätsbewertung differenziert nach Altersklassen

Tabelle 12: Qualitätsbewertung der an Rast- bzw. Autohöfen bestehenden Angebote, differenziert nach Altersklassen, Anteile in Prozent

		Alter der Kraftfahrer			
		21 bis 39 Jahre	40 bis 49 Jahre	50 bis 59 Jahre	60 Jahre und älter
Qualitätsbewertung der Rast- bzw. Autohöfe	gut	49,6 %	49,2 %	41,9 %	34,4 %
	akzeptabel	40,1 %	40,1 %	44,4 %	45,9 %
	unzureichend	9,0 %	8,1 %	10,7 %	10,7 %
	k.A.	1,4 %	2,6 %	3,0 %	9,0 %

Anmerkung: k.A. – keine Angabe.

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Tabelle 13 stellt die Qualitätsbewertung der an deutschen Rast- bzw. Autohöfen bestehenden Angebote in Abhängigkeit von den Orten, an denen die Wochenruhezeit verbracht wird, dar. Der Anteil der Kraftfahrer, die während ihrer Wochenruhezeit zu Hause sind und deutschen Auto- bzw. Rasthöfen eine gute Qualität attestieren, ist geringer als bei Kraftfahrern, die ihre Wochenruhezeit im bzw. beim Fahrzeug oder in Hotels bzw. Pensionen verbringen.

Qualitätsbewertung differenziert nach Orten, an denen die Wochenruhezeit verbracht wird

Tabelle 13: Qualitätsbewertung der an Rast- bzw. Autohöfen bestehenden Angebote, differenziert nach den Orten, an denen die Wochenruhezeit verbracht wird, Anteile in Prozent

		Orte, an denen die Wochenruhezeit verbracht wird		
		zu Hause	im/beim Fahrzeug	Hotel/Pension
Qualitätsbewertung der Rast- bzw. Autohöfe	gut	39,7 %	61,9 %	62,5 %
	akzeptabel	47,4 %	30,4 %	33,3 %
	unzureichend	10,2 %	7,5 %	4,2 %
	k.A.	2,7 %	0,2 %	0,0 %

Anmerkung: k.A. – keine Angabe.

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Tabelle 14 stellt die Qualitätsbewertung der an deutschen Auto- bzw. Rasthöfen bestehenden Angebote durch die befragten Kraftfahrer in Abhängigkeit von der Nutzungshäufigkeit dieser Angebote dar. Bei allen drei benannten Angeboten der Auto- bzw. Rasthöfe schätzen regelmäßige Nutzer deren Qualität besser ein als jene, die die Angebote nicht

Qualitätsbewertung differenziert nach Nutzungshäufigkeit

regelmäßig nutzen. Einen besonders großen Unterscheid weisen die Qualitätsbewertungen von regelmäßigen bzw. nicht regelmäßigen Nutzern von Duschen bzw. Toiletten auf. Allerdings ist die Anzahl von Kraftfahrern, die Duschen bzw. Toiletten nicht nutzt, sehr gering, so dass diese Gruppe bei der gesamten Qualitätsbewertung nicht stark ins Gewicht fällt.

Tabelle 14: Qualitätsbewertung, der an Rast- bzw. Autohöfen bestehenden Angebote, differenziert nach deren Nutzungshäufigkeit, Anteile in Prozent

		<i>Nutzungshäufigkeit der Einrichtungen von Rast- bzw. Autohöfen</i>					
		Restaurants/Bistros		Duschen/Toiletten		Übernachtungsmöglichkeiten	
		regelmäßig	nicht regelmäßig	regelmäßig	nicht regelmäßig	regelmäßig	nicht regelmäßig
Qualitätsbewertung der Auto- bzw. Rasthöfe	gut	48,9 %	38,1 %	48,8 %	28,3 %	49,3 %	42,7 %
	akzeptabel	43,1 %	45,3 %	41,8 %	47,6 %	43,2 %	44,2 %
	unzureichend	7,8 %	12,8 %	8,9 %	14,1 %	6,8 %	11,1 %
	k.A.	0,2 %	3,8 %	0,5 %	9,9 %	0,7 %	1,9 %

Anmerkung: k.A. – keine Angabe.

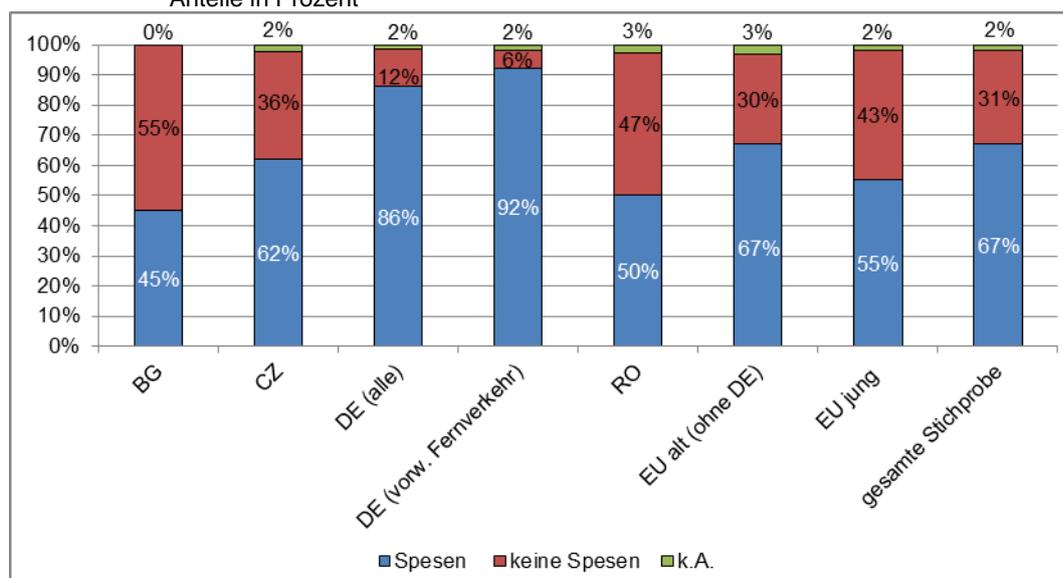
Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

4.5 Zahlung von Spesen

Schaubild 8 zeigt die Anteile der befragten Kraftfahrer, die nach eigenen Angaben Spesen für Übernachtung bzw. Essen vergütet bekommen. Dieser Anteil variiert bei den deutschen Kraftfahrern in Abhängigkeit des Tätigkeitsradius. Besonders hoch ist der Anteil bei deutschen Kraftfahrern, die vorwiegend im Fernverkehr tätig sind (92 %). Ihr Anteil ist damit höher als bei ihren deutschen Kollegen, die vorwiegend im Nah- bzw. Regionalverkehr tätig sind (86 %). Letztere erhalten aber im Vergleich zur gesamten Stichprobe (67 %) immer noch überdurchschnittlich oft Spesen für Essen bzw. Übernachtungen. Bulgarische und rumänische Kraftfahrer erhalten nach eigenen Angaben mit rund 45 % bzw. 50 % im Vergleich zur gesamten Stichprobe unterdurchschnittlich oft Spesen für Essen bzw. Übernachtungen. Generell ist der Anteil der befragten Kraftfahrer, die aus den jungen EU-Mitgliedstaaten stammen und Spesen ausbezahlt bekommen, geringer (55 %) als bei jenen aus den alten EU-Mitgliedstaaten (67 %). Bezogen auf die gesamte Stichprobe erhält ein Anteil von rund 67 % der Befragten Spesen für Übernachtung bzw. Essen.

Deutsche Fahrer erhalten am häufigsten Spesen

Schaubild 8: Zahlung von Spesen für Übernachtung/Essen, differenziert nach Nationalitäten, Anteile in Prozent



Anmerkung: BG – Bulgarien, CZ – Tschechien, DE – Deutschland, vorw. – vorwiegend, RO – Rumänien, k.A. – keine Angabe.

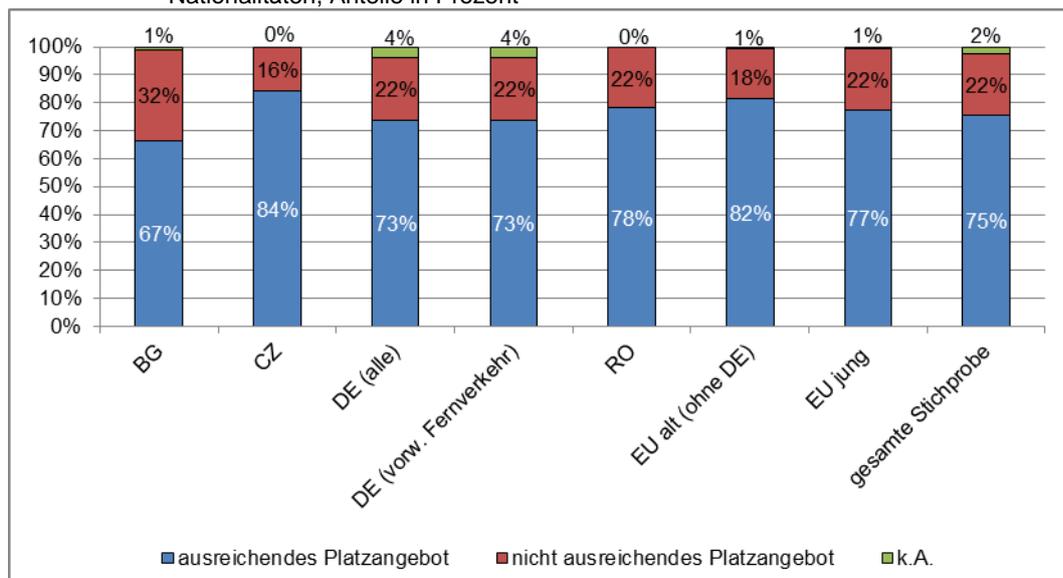
Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

4.6 Bewertung des Platzangebotes von Fahrer- bzw. Schlafkabine

Schaubild 9 stellt die Bewertung des Platzangebotes der Fahrer- bzw. Schlafkabine durch die befragten Kraftfahrer dar. Bei allen abgebildeten Gruppen stimmte weit mehr als die Hälfte der Befragten der Aussage zu, dass der Platz in der jeweiligen Kabine ausreichend sei. Am unzufriedensten mit dem Platzangebot der Fahrer- bzw. Schlafkabinen sind bulgarische Kraftfahrer. Von den befragten Kraftfahrern ist bei ihnen der Anteil, der die Wochenruhezeit im bzw. beim Fahrzeug verbringt, am größten. Von den dargestellten Nationen ist der Anteil, der das Platzangebot in der jeweiligen Kabine als ausreichend bezeichnet, bei den tschechischen Kraftfahrern am höchsten. Bei einem Vergleich der Einschätzungen der Kraftfahrer aus den jungen und alten EU-Mitgliedstaaten fällt auf, dass der Anteil der Kraftfahrer aus den alten EU-Mitgliedstaaten, der das Platzangebot als ausreichend bewertet, größer ist.

Platzangebot der Fahrer- bzw. Schlafkabine wird mehrheitlich als ausreichend bewertet

Schaubild 9: Bewertung des Platzangebotes der Fahrer- bzw. Schlafkabine, differenziert nach Nationalitäten, Anteile in Prozent



Anmerkung: BG – Bulgarien, CZ – Tschechien, DE – Deutschland, vorw. – vorwiegend, RO – Rumänien, k.A. – keine Angabe.

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Eine detaillierte Darstellung der Bewertung des Platzangebotes der Fahrer- bzw. Schlafkabine differenziert nach Altersklassen erfolgt in Tabelle 15. Besonders zufrieden mit dem Platzangebot der Fahrer- bzw. Schlafkabine sind Kraftfahrer, die der Altersklasse 50 bis 59 Jahre angehören. Rund 78 % stimmten der Aussage zu, dass das Platzangebot ausreichend sei. Im Gegensatz dazu ist der Anteil der Kraftfahrer, die das Platzangebot der Fahrer- bzw. Schlafkabine als nicht ausreichend bezeichnen, in der Altersklasse 21 bis 39 Jahre im Vergleich relativ hoch.

Tabelle 15: Bewertung des Platzangebotes der Fahrer- bzw. Schlafkabine, differenziert nach Altersklassen, Anteile in Prozent

Bewertung des Platzangebotes	Alter der Kraftfahrer			
	21 bis 39 Jahre	40 bis 49 Jahre	50 bis 59 Jahre	60 Jahre und älter
ausreichend	74,3 %	75,0 %	78,4 %	75,3 %
nicht ausreichend	25,0 %	22,0 %	18,8 %	20,2 %
k.A.	0,7 %	3,0 %	2,8 %	4,5 %

Anmerkung: k.A. – keine Angabe.

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Je häufiger befragte Kraftfahrer am Wochenende zu Hause sind, desto eher treffen sie die Aussage, dass das Platzangebot in der Fahrer- bzw. Schlafkabine ausreichend sei (siehe Tabelle 16). Im Gegenzug äußern sich Kraftfahrer, die wenige Wochenenden zu Hause verbringen, tendenziell kritischer über das Platzangebot in der Fahrer- bzw. Schlafkabine.

Tabelle 16: Bewertung des Platzangebotes der Fahrer- bzw. Schlafkabine, differenziert nach Wochenenden, die pro Monat zu Hause verbracht werden, Anteile in Prozent

Wochenenden zu Hause pro Monat					
Bewertung des Platzangebotes		jedes	2 x Monat	1 x Monat	seltener
	ausreichend	77,7 %	73,5 %	76,3 %	70,6 %
	nicht ausreichend	18,7 %	25,6 %	21,1 %	29,4 %
	k.A.	3,6 %	0,9 %	2,6 %	0,0 %

Anmerkung: k.A. – keine Angabe.

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Tabelle 17 stellt die Bewertung des Platzangebotes der Fahrer- bzw. Schlafkabine in Abhängigkeit der Orte, an denen die Wochenruhezeit verbracht wird, und der Nutzungsintensität von Übernachtungsmöglichkeiten auf Auto- bzw. Rasthöfen dar. Scheinbar nutzen Kraftfahrer die Übernachtungsmöglichkeiten nicht aufgrund von Platzmangel in der Schlaf- bzw. Fahrerkabine. Der Anteil der befragten Kraftfahrer, die Übernachtungsmöglichkeiten nutzen und angaben, dass der Platz in der Fahrer- bzw. Schlafkabine ausreichend sei, ist größer als bei Kraftfahrern, die dieses Angebot nicht nutzen. Ebenso ist der Anteil der Kraftfahrer, die ihre Wochenruhezeit zu Hause verbringen und das Platzangebot der Fahrer- bzw. Schlafkabine als ausreichend bewerten, größer als bei Kraftfahrern, die sich während ihrer Wochenruhezeit im bzw. beim Fahrzeug oder in Hotels bzw. Pensionen aufhalten.

Tabelle 17: Bewertung des Platzangebotes der Fahrer- bzw. Schlafkabine, differenziert nach Orten, an denen die Wochenruhezeit verbracht wird und der Nutzungshäufigkeit von Übernachtungsmöglichkeiten auf Auto- bzw. Rasthöfen, Anteile in Prozent

Bewertung des Platzangebotes		Wochenruhezeit			Nutzung von Übernachtungsmöglichkeiten auf Auto- bzw. Rasthöfen	
		zu Hause	im/beim Fahrzeug	Pension/Hotel	regelmäßig	nicht regelmäßig
		ausreichend	78,4 %	74,8 %	75,0 %	80,4 %
nicht ausreichend	19,3 %	24,4 %	25,0 %	18,9 %	24,0 %	
k.A.	2,3 %	0,9 %	0,0 %	0,7 %	2,0 %	

Anmerkung: k.A. – keine Angabe.

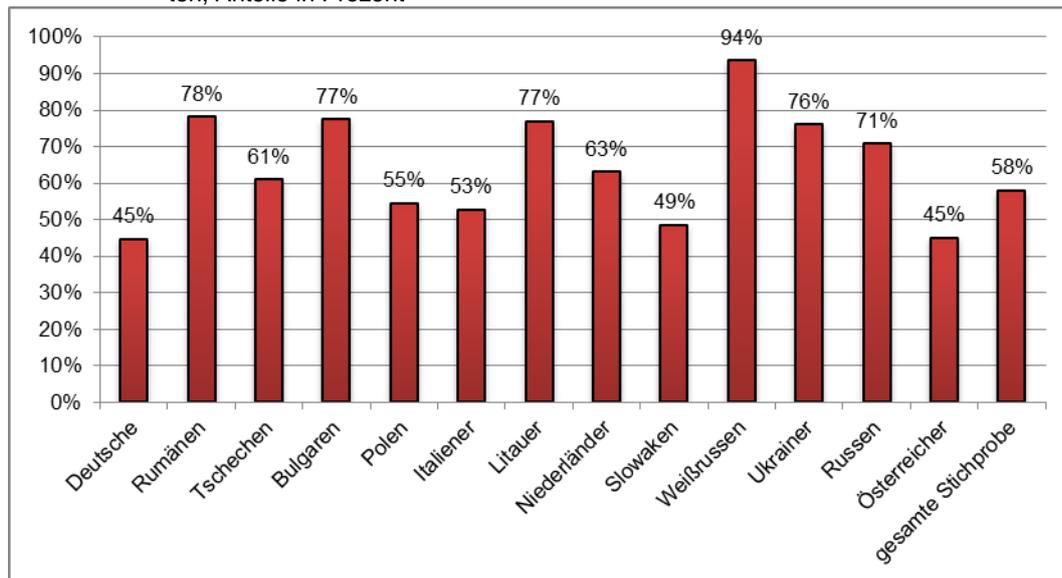
Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

4.7 Berufswiederwahl

Mit insgesamt rund 58 % würde sich der überwiegende Teil der Befragten erneut für den Beruf des Kraftfahrers entscheiden. Ein Anteil von rund 39 % würde diese Entscheidung nicht wieder treffen. Der verbleibende Anteil war sich nicht sicher bzw. traf hierzu keine Aussage. Gleichwohl zeigen sich deutliche Unterschiede in Abhängigkeit von der Herkunft der Befragten: Der Anteil der deutschen Kraftfahrer, die sich erneut für den Beruf des Kraftfahrers entscheiden würden, ist beispielsweise geringer als bei Kraftfahrern aus Rumänien oder Bulgarien, wie bei Betrachtung des Schaubildes 10 ersichtlich wird.

Gut die Hälfte würde den Beruf erneut ergreifen

Schaubild 10: Kraftfahrer, die ihren Beruf wieder ergreifen würden, differenziert nach Nationalitäten, Anteile in Prozent



Anmerkung: Es werden die 13 Nationalitäten der Kraftfahrer, die den höchsten Anteil an der Gesamtstichprobe aufweisen, und der Durchschnitt über die gesamte Stichprobe dargestellt.

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

4.8 Verbesserungswünsche

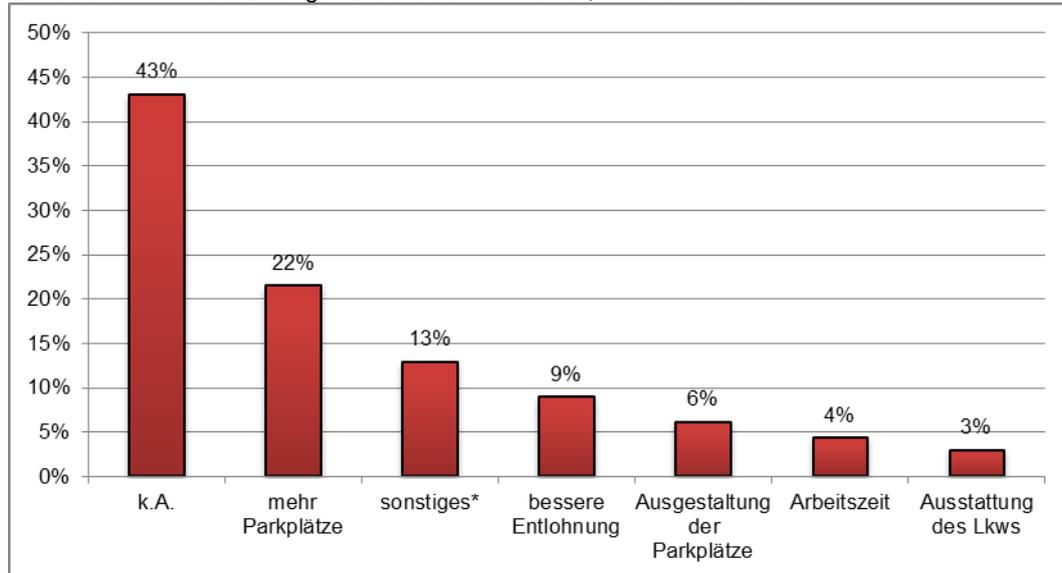
Die offene Frage in Bezug auf die Verbesserungswünsche beantwortete gut die Hälfte der befragten Kraftfahrer. Schaubild 11 stellt die Verteilung der Antworten dar. Am häufigsten thematisierten die befragten Kraftfahrer die Parkplatzsituation für Lkw in Deutschland. Insgesamt rund 22 % der befragten in- und ausländischen Kraftfahrer wünschten sich zusätzliche Lkw-Parkplätze.⁷ Neben einer zu geringen Anzahl kritisierten zusätzlich rund 6 % der Kraftfahrer auch die Konstruktion, die Größe und die Zustände der Parkplätze. Diese sollten nach Ansicht vieler Befragter so beschaffen sein, dass die Fahrerkabine einen möglichst großen Abstand zur Autobahn habe, der schlafende Kraftfahrer dem Autobahnlärm und der Lichteinstrahlungen mithin in einem möglichst geringen Maße ausgesetzt werde. Außerdem sollten die Sicherheit auf Parkplätzen erhöht werden und die Parkbuchten vergrößert werden. Zusätzlich sollte der Baumbestand auf den Parkplätzen ausgebaut werden, um die Kraftfahrer während ihrer Ruhezeiten ausreichend vor Sonnenlicht zu schützen. Auf den Parkplätzen sollten mehr sanitäre Anlagen, die entsprechend gewartet würden und im Idealfall kostenfrei seien, zur Verfügung stehen. Am zweithäufigsten wünschten sich die durch das Bundesamt befragten Kraftfahrer eine höhere Entlohnung. Rund 9 % der befragten Kraftfahrer äußerten diesen Wunsch. Der

Allgemeine
Verbesserungs-
wünsche

⁷ Die Parkplatzproblematik aus Sicht der Kraftfahrer wird durch andere Studien bestätigt. So förderte beispielsweise eine österreichische Studie ähnliche Ergebnisse zu Tage. Der Studie zufolge ist ein Gutteil der österreichischen Kraftfahrer unzufrieden mit den vorhandenen Parkplatzkapazitäten in Österreich. Die österreichischen Kraftfahrer kritisierten in der Studie ebenso den nicht ausreichenden Schutz vor Lärm, Licht und kriminellen Übergriffen auf österreichischen Parkplätzen. Außerdem äußerten 60 % der befragten Kraftfahrer, dass die Preise auf den Rastanlagen zu hoch seien. Vgl. Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien: BerufslenkerInnen am Wort, Befragung von Lkw- und BuslenkerInnen zu Lenkzeitüberschreitungen, Sicherheit und Qualität von Rastanlagen und Erfahrungen mit der verpflichtenden Aus- und Weiterbildung, Wien 2012. Eine in Deutschland durchgeführte Studie, bei der rund 1.000 Kraftfahrer befragt wurden, zeigte ebenfalls die Unzufriedenheit der Kraftfahrer mit der Parkplatzsituation. Vgl. Baier, J.: Trends im Straßengüterverkehr - Aktueller Status und Meinungen der Berufskraftfahrer in Deutschland, 2012.

vierthäufigste Wunsch bezog sich auf die Arbeitszeit: Rund 4 % der befragten Kraftfahrer würden gerne mehr Zeit mit der Familie verbringen, häufiger zu Hause sein, längere Ruhezeiten haben bzw. erhoffen sich eine neue bzw. eine flexiblere Gestaltung der Lenk- und Ruhezeiten. Am fünfhäufigsten wurde der Wunsch nach einer Verbesserung der Ausstattung des eigenen Lkws genannt. Rund 3 % äußerten diesen Wunsch – konkret wurden dabei u.a. folgende Anforderungen an die Innenausstattung der Lkw genannt: Standklimaanlage, mehr Stauraum im Lkw und Mikrowelle.

Schaubild 11: Verbesserungswünsche der Kraftfahrer, Anteile in Prozent



Anmerkung: Unter dem Begriff „sonstiges*“ wurden die restlichen Antworten, die eine große Streubreite aufweisen, zusammengefasst.

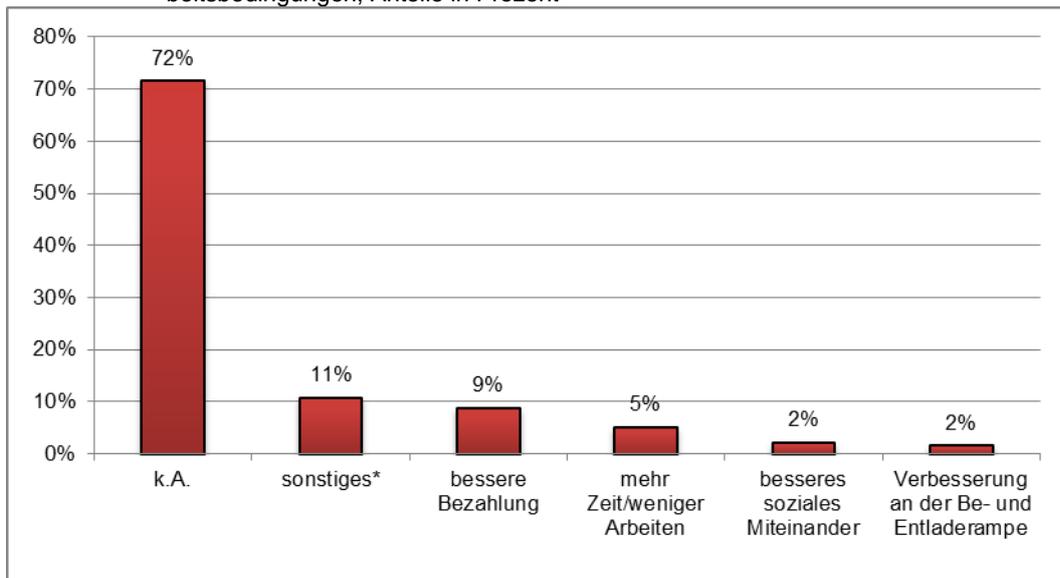
k.A. – keine Angabe.

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Deutschsprachige Kraftfahrer sollten zusätzlich ihren größten Wunsch in Bezug auf die Arbeitsbedingungen formulieren. Rund 28 % der insgesamt befragten Kraftfahrer kamen dieser Aufforderung nach. Die vier am häufigsten genannten Antworten zeigt Schaubild 12. Rund 9 % der Befragten nannten den Wunsch nach einer besseren Bezahlung. Rund 5 % wünschen sich mehr Freizeit bzw. mehr Zeit für die Familie, weniger Termin- bzw. Zeitdruck und eine Änderung der Lenk- und Ruhezeiten. Rund 2 % der Kraftfahrer erhoffen sich für die Zukunft ein besseres soziales Miteinander mit den Arbeitgebern, den Auftraggebern, den Kollegen und anderen Verkehrsteilnehmern. Der Kontakt sollte durch einen freundlicheren Umgang und durch gegenseitigen Respekt geprägt werden. Des Weiteren hoffen rund 2 % der befragten deutschen Kraftfahrer, dass sich der Be- und Entladungsprozess für Kraftfahrer zukünftig ändern werde. Dabei wurde zum einen der Wunsch geäußert, nicht mehr selbstständig be- bzw. entladen zu müssen. Zum anderen möchten Kraftfahrer an der Rampe freundlicher behandelt werden und zukünftig weniger Wartezeit an der Rampe einplanen müssen.

Verbesserungswünsche in Bezug auf die Arbeitsbedingungen

Schaubild 12: Verbesserungswünsche der deutschsprachigen Kraftfahrer in Bezug auf die Arbeitsbedingungen, Anteile in Prozent



Anmerkung: Unter dem Begriff „sonstiges*“ wurden die restlichen Antworten, die eine große Streubreite aufweisen, zusammengefasst.

k.A. – keine Angabe.

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.



Impressum

Herausgeber: Bundesamt für Güterverkehr
Werderstraße 34
50672 Köln

Tel.: 0221-5776-0
Fax: 0221-5776-1777

Postfach 19 01 80
50498 Köln

E-Mail: poststelle@bag.bund.de
Internet: www.bag.bund.de

Druck: Druckerei des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur
Bundesamt für Güterverkehr

Stand: September 2014

Dieser Bericht ist Teil der Öffentlichkeitsarbeit des Bundesamtes für Güterverkehr.
Er wird kostenlos abgegeben und ist nicht zum Verkauf bestimmt.
Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

... aktiv für den Güterverkehr
