

# MENSCH AM STEUER

FAHRER LENKEN DEN GÜTERVERKEHR



Eine Studie der BTK Befrachtungs- und Transportkontor GmbH  
Rosenheim im Oktober 2008

# Informationen zur Studie

Herausgeber:	Horst Gaida, Geschäftsführer BTK Befrachtungs- und Transportkontor GmbH Dr.-Steinbeißer-Straße 2 83026 Rosenheim www.btk.de Telefon: +49-8035-900 0 Telefax: +49-8035-900 100
Konzeption:	Gisela Blaas Maisberger - Gesellschaft für strategische Kommunikation mbH, München
Rechte:	Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck oder Vervielfältigung auf Papier oder in elektronische Netze nur mit Genehmigung des Herausgebers. Alle Angaben wurden mit größter Sorgfalt zusammengestellt. Für die Richtigkeit und Vollständigkeit sowie zwischenzeitliche Änderungen der Daten übernimmt die BTK keine Haftung.
Erhebungszeit:	15. Juli bis 15. August 2008
Befragte:	113 von 230 festangestellten Berufskraftfahrern der BTK Befrachtungs- und Transportkontor GmbH.
Methode:	Schriftlicher Fragebogen zur anonymen Beantwortung mit 18 geschlossenen und vier offenen Fragen.

# Inhalt

1.	Vorwort.....	5
2.	Statistik – Masse statt Klasse? .....	6
3.	Ergebnis – Blick in die Praxis. ....	7
3.1.	Image und Alltag des Berufs.....	8
3.2.	Erfolgsfaktoren für Arbeitgeber .....	12
3.3.	Schnittstelle Rampe, Strecke und Disposition.....	16
4.	Die Fahrer der BTK .....	20
5.	Unternehmensprofil .....	25

Von früh bis spät auf Tour,  
zu Hause bist du selten nur.  
Du hältst dich mächtig ran,  
tausend Meilen Autobahn  
und doch ist dir das ganz egal,  
hast doch keine and're Wahl.  
Du bist noch aus altem Korn und Schrot –  
King of the road.

Du brauchst keinen Komfort,  
legst dich überall auf's Ohr.  
Ob Telefon, ob Bad,  
du nimmst was man g'rade hat.  
Du bist stets freundlich, hilfsbereit,  
ein Mann für's Geschäft zu jeder Zeit,  
noch aus altem Korn und Schrot –  
King of the road.

Du hast so viele Freunde überall hier im Land,  
viele hast du schon als Kinder gekannt.  
Du kennst die besten Kneipen in jeder Stadt,  
du weißt auf alles Rat, wenn einer Sorgen hat.  
Du bist einer, der niemals klagt,  
niemals etwas Böses sagt.  
Du machtest niemals blau,  
jedoch auch du wirst alt und grau.  
Und dann ist's auch für dich soweit,  
du stehst vor der großen Einsamkeit  
und dem letzten Abendrot.  
Bleibst du König der Landstraße –  
Kind of the road.

Jonny Hill – König der Landstraße

# 1. Vorwort

Seit Januar 2007 hat die BTK Befrachtungs- und Transportkontor GmbH 200 neue Kraftfahrer eingestellt. Das ist der Anlass für die vorliegende Studie „Mensch am Steuer – Fahrer lenken den Güterverkehr“.

113 von insgesamt 230 Fahrern haben im August 2008 an unserer internen Umfrage teilgenommen. Ihre Erfahrungen mit Arbeitgebern der Logistik- und Transportbranche, Verladepersonal der Kunden und der breiten Öffentlichkeit zeigen, dass Fahrer eher „Menschen zweiter Klasse“ als „King of the Road“ sind.

Die Wirklichkeit ist rau. Denn den scharfen Wettbewerb im Transportmarkt trägt mancher Arbeitgeber mit schlechter Bezahlung und unfairen Arbeitsbedingungen auf dem Rücken der Fahrer aus. Die öffentliche Hand investiert trotz steigendem Transportvolumen nicht in entsprechende Infrastruktur. Das Image der Fahrer ist schlecht.

Mit der vorliegenden Studie zeigen unsere Fahrer, worauf es ihnen beim Kunden, auf der Strecke und im Unternehmen ankommt. Kurz: was sie in Zeiten des Mangels an guten Fahrern an einen Arbeitgeber bindet.

Damit treten wir in Dialog mit Kunden, Mitarbeitern und der Öffentlichkeit. Unser Ziel ist, gemeinsam mit Mitarbeitern im Unternehmen, mit unseren Kunden und in der Öffentlichkeit neue Perspektiven und Potenziale zu entwickeln.

Für ein besseres Miteinander und effizientere Abläufe.

Ihre BTK Geschäftsführung

Horst Gaida

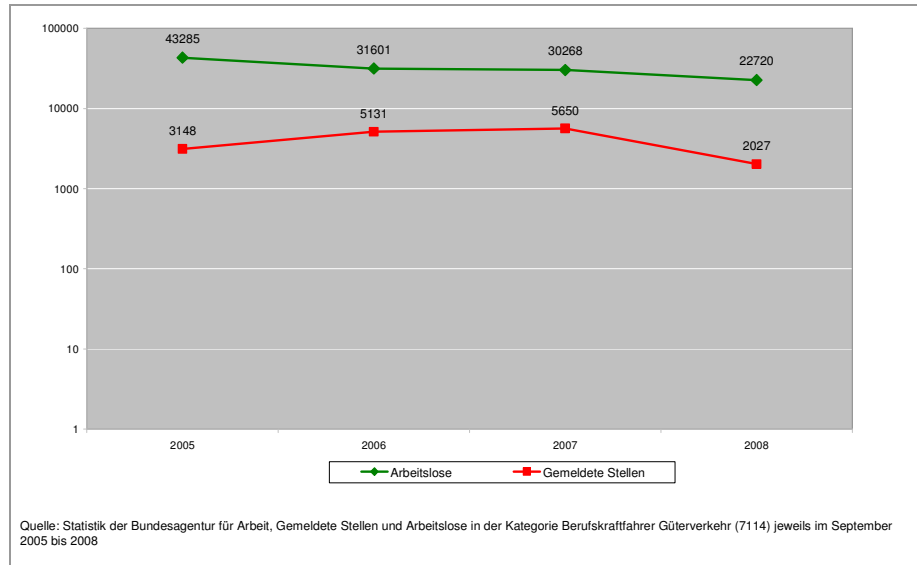
Bernhard Reichert

Franz Weiß

## 2. Statistik – Masse statt Klasse?

Im September 2008 standen 2.027 offenen Stellen 22.720 arbeitslose Kraftfahrer gegenüber. Trotz diesem theoretischen Überhang an Arbeit suchenden Kraftfahrern, klagt die Transportbranche über Fahrermangel.

Abbildung 1 Entwicklung der offenen und gemeldeten Stellen



Die Klage bezieht sich nicht auf die fehlende Quantität, sondern auf die mangelnde Qualifikation der Berufskraftfahrer. Das bestätigt die aktuelle Umfrage „Kraftfahrer dringend gesucht – Wege aus der Personalkrise im Personen- und Güterverkehr“, durchgeführt vom Institut für Angewandte Wirtschaftsforschung in Tübingen (IAW) für die IHK Region Stuttgart. Neben dem steigenden Bedarf an Fahrern durch zunehmenden Straßengüterverkehr resultiert der Mangel aus Nachwuchsproblemen, verringerter Fahrerausbildung bei der Bundeswehr, höherem Anspruch an die Qualifikation der Fahrer und dem schlechten Image des Berufs.

Seit Anfang 2007 hat die BTK, parallel zum Ausbau des Fuhrparks von 20 auf 200 Fahrzeuge, insgesamt 200 neue Fahrer eingestellt. Die Anforderungen: Führerschein Klasse CE, mindestens ein halbes Jahr Berufserfahrung, keine gesundheitlichen Einschränkungen, gute Deutschkenntnisse. Das Angebot: faire Arbeitsbedingungen bei leistungsgerechter Bezahlung, der LKW kann mit nach Hause genommen werden. Ohne Anzeigen, nur via Arbeitsamt und Mundpropaganda, meldeten sich ausreichend und vor allem viele hochqualifizierte Fahrer.

### 3. Ergebnis – Blick in die Praxis.

Trucker, Driver, oder Fernfahrer sind Synonyme für Berufskraftfahrer, die Sattelzug-LKW mit bis zu 40 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht im Nah- oder Fernverkehr lenken. Ein anspruchsvoller Beruf mit hoher Verantwortung. Ohne sie würde das Wirtschaftssystem zusammenbrechen. Dies spiegelt sich jedoch nicht in den Arbeitsbedingungen wider. Belastende Arbeitszeiten und ungerechte Bezahlung kennzeichnen den Alltag der Fahrer.

Dazu kommen kurze oder unregelmäßige Aufenthalte zu Hause, dichter Verkehr auf den Straßen unter ständigem Termindruck, überfüllte Parkplätze auf Rast- und Autohöfen. Der raue Umgangston an den Schnittstellen zur Disposition des eigenen Unternehmens oder das Verladepersonal an der Rampe beim Kunden ist das Tüpfelchen auf dem i.

Wie die Fahrer der BTK diesen Beruf sehen, welche Erfahrungen sie mit Arbeitgebern gemacht haben und wie genau diese Rahmenbedingungen unter denen sie arbeiten aussehen, zeigen die folgenden drei Kapitel der Studie „Mensch am Steuer – Fahrer lenken den Güterverkehr“.

Die zentralen Ergebnisse sind:

▶ **Dialog – der Ton macht die Musik**

Zwei Drittel der Fahrer empfehlen trotz schlechter Rahmenbedingungen ihren Beruf. Entscheidend für die Zufriedenheit ist respektvolle Kommunikation an den Schnittstellen zum Kunden und zum Disponenten.

▶ **Dynamik – Faktoren für Leistung**

Flexible Prozesse beim Kunden und schneller Informationsfluss zwischen Fahrer und Disponent sind nach Meinung der BTK-Fahrer die zentralen Erfolgsfaktoren für effiziente Transportabwicklung.

▶ **Qualität – Finden und binden**

Bei 38 Prozent der Fahrer war das Betriebsklima oder die unlogische knappe Disposition der Touren der ausschlaggebende Grund für einen früheren Wechsel der Stelle. Bei weiteren 33 Prozent die Missachtung der Lenk- und Ruhezeiten.

„Jobs gibt es genug, aber gute Arbeitgeber sind rar. Bei vielen wird man einfach verheizt.“

Heiko Güntzel (40) hat zwei Kinder und ist seit 1 ½ Jahren Fahrer bei der BTK.

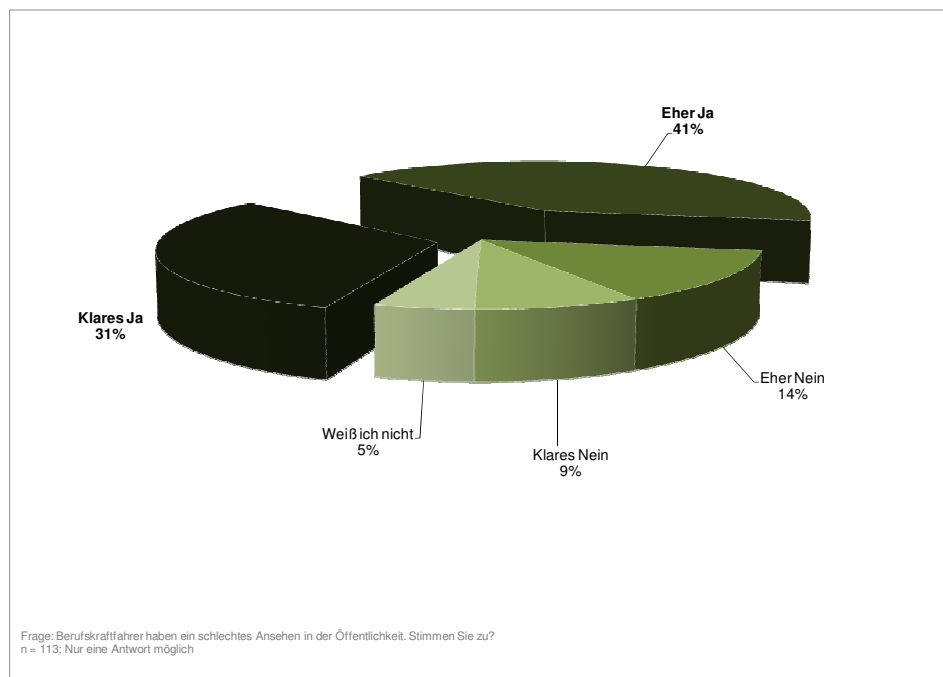
### 3.1. Image und Alltag des Berufs

Wer berufsmäßig hinterm Steuer sitzt, ist im direkten Kontakt mit Kunden, Disponenten und entlang der Strecke auch mit der breiten Öffentlichkeit im Straßenverkehr. In diesem Umfeld ist der Fahrer Imageträger für seinen Beruf, die Branche und sein Unternehmen.

Neben fahrerischem Können zeigen gute Fahrer Leistungsbereitschaft, besitzen Sozialkompetenz und technisches sowie fachliches Grundwissen. Dieses reicht vom Umgang mit dem digitalen Kontrollgerät über Ladungssicherung bis hin zu Transport- oder zollrechtlichen Vorschriften.

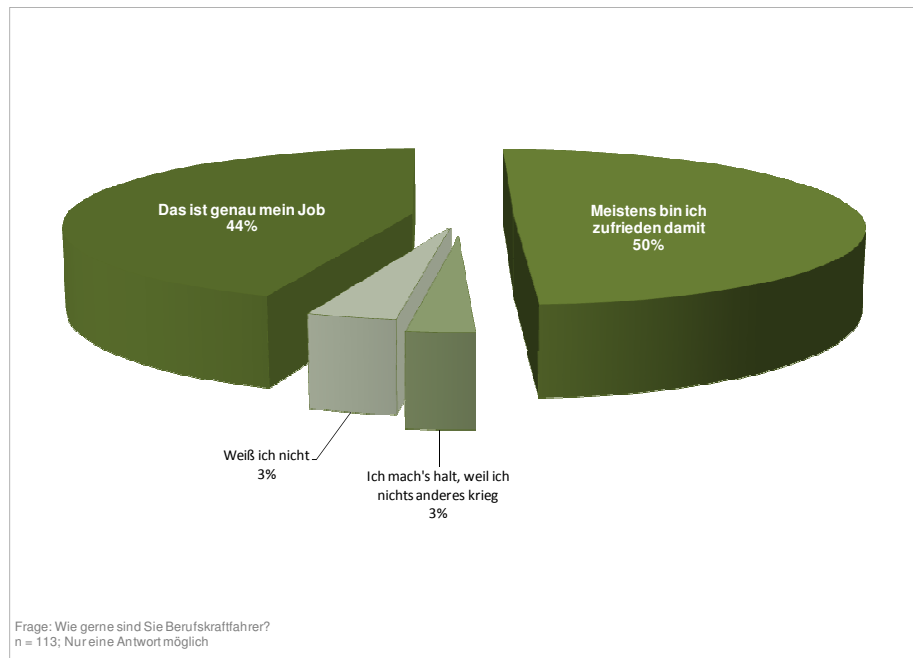
Eine verantwortungsvolle Arbeit mit Anspruch. Trotzdem werden viele Fahrer heute noch als „Menschen zweiter Klasse“ behandelt und ihr Ansehen ist schlecht. Das bestätigen auch 72 Prozent der befragten Fahrer der BTK.

Abbildung 2 Berufskraftfahrer haben ein schlechtes Ansehen in der Öffentlichkeit. Stimmen Sie zu?



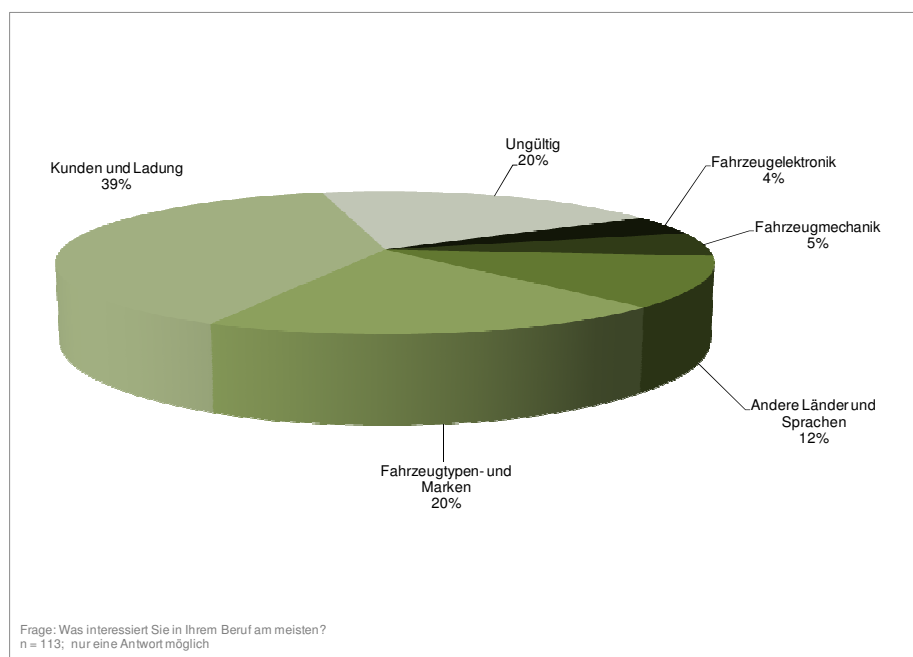
Trotz des schlechten Ansehens antworteten, wie die folgende Abbildung zeigt, 94 Prozent der Teilnehmer auf die Frage „Wie gerne sind Sie Berufskraftfahrer?“ positiv mit den Antworten „das ist genau mein Job“ oder zumindest „meistens bin ich ganz zufrieden damit“.

Abbildung 3 Wie gerne sind Sie Berufskraftfahrer?



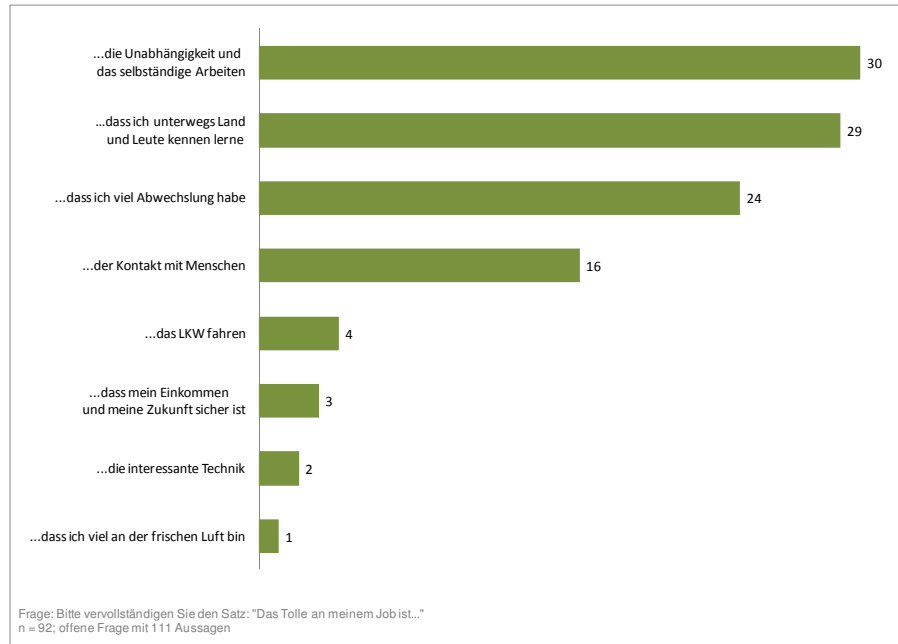
Im folgenden Schaubild fällt zu der Frage „Was interessiert Sie an ihrem Beruf am meisten?“ die hohe Zahl ungültiger Antworten auf. Ein Fünftel der Befragten kreuzte alle Punkte an. Daraus ergibt sich, dass statt 39 in Wirklichkeit 59 Prozent der BTK-Fahrer stark daran interessiert sind, welche Produkte sie für welche Kunden fahren. Bei weiteren 20 Prozent stehen Fahrzeugtyp oder -marke im Vordergrund während die Elektronik und Mechanik des Fahrzeugs mit neun Prozent eher in den Hintergrund rückt.

Abbildung 4 Was interessiert Sie an Ihrem Beruf am meisten?



Die Ambivalenz des Berufes zeigt sich in den Abbildungen 5 und 6 mit den Aussagen zu der Bitte, die Sätze „das Blöde bzw. das Tolle an meinem Beruf ist...“ in einer offenen Frage zu vervollständigen. Die Auswertung hat folgende Cluster ergeben.

Abbildung 5 Das Tolle an meinem Job ist...

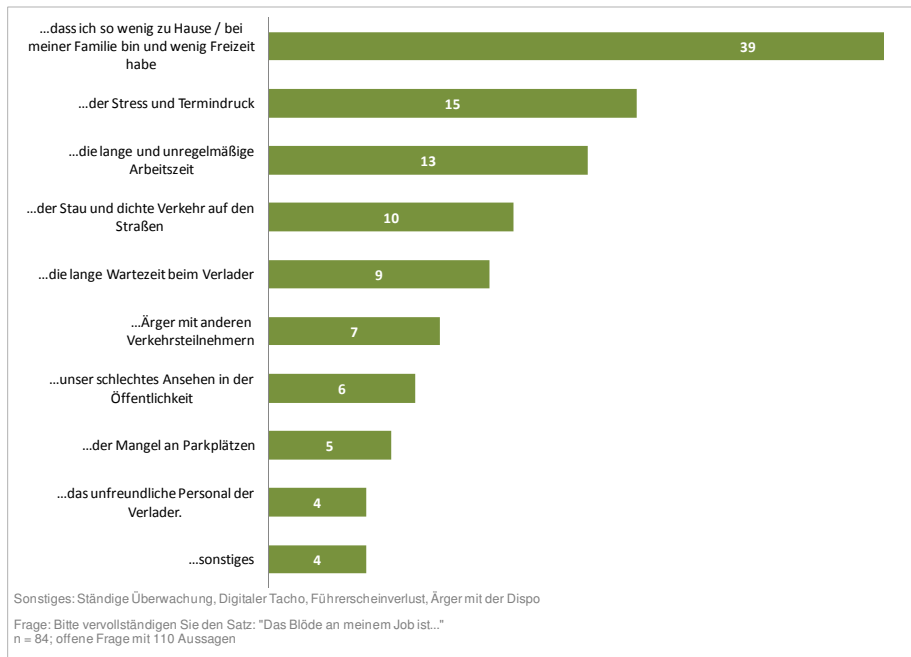


Das Tolle an dem Job ist, unabhängig und unterwegs zu sein. 31 Prozent von 92 Fahrern, die diese offene Frage beantwortet haben, sind sich in beiden Punkten einig. Im Detail zeigen die 109 Aussagen, dass die Unabhängigkeit und das selbständige Arbeiten mit 30 Aussagen den ersten Platz einnehmen. Darunter Ansichten wie „...ich bin mein eigener Herr und habe Spaß“ oder „...ich bin mein eigener Chef“. Auf Platz zwei rangiert mit 29 Aussagen wie „...dass man viel herumkommt und das Gefühl als König der Straße hat“ oder „...man kommt dahin, wo andere Leute Urlaub machen“ der Aspekt Land und Leute kennen lernen. An dritter Position steht die Abwechslung, das heißt „...die Arbeitszeit vergeht schnell“ oder „täglich andere Aufgaben“ gefolgt vom Kontakt mit Menschen auf Platz vier.

„Ich erlebe jeden Tag etwas anderes und treffe viele Menschen. Am Fließband wäre es mir langweilig.“  
Henry Schillinger (32) ist seit 2 ½ Jahren Fahrer bei der BTK.

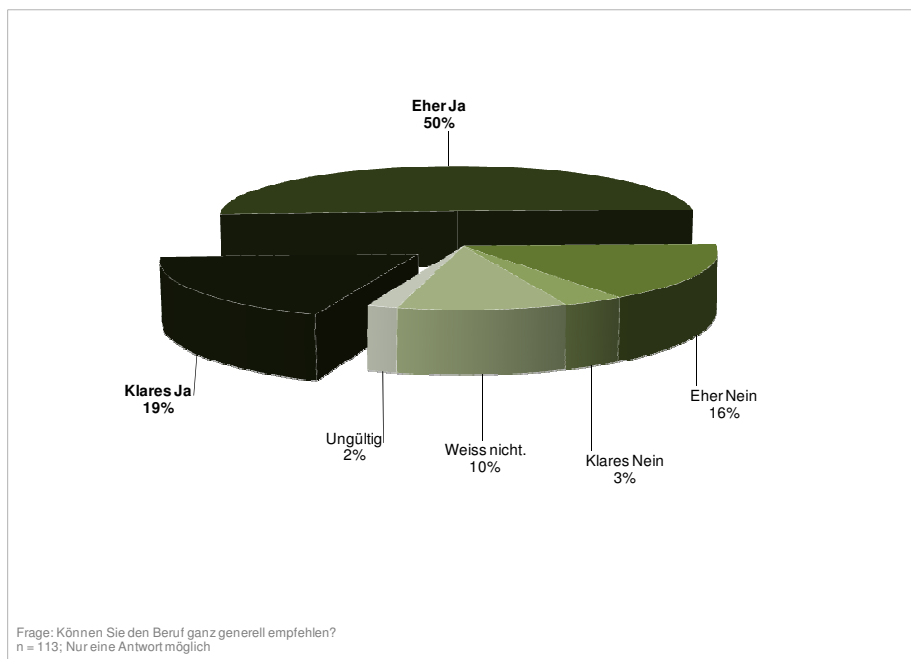
Die Frage „Das Blöde an meinem Job ist...“ zeigte die andere Seite der Medaille: Fast jeder zweite bemängelt die lange Abwesenheit von zu Hause, die Trennung von der Familie und die begrenzte Freizeit. Weitere Aussagen greifen berufliche Aspekte auf. Von 84 Fahrern nennen 15 Stress und Termindruck, 13 die langen und unregelmäßigen Arbeitszeiten sowie 10 den Stau und dichten Verkehr.

Abbildung 6 Das Blöde an meinem Job ist...



Trotz dieser Ambivalenz empfehlen über zwei Drittel der Befragten ihren Beruf. Knapp ein Fünftel mit „klares Ja“ und die Hälfte mit „Eher ja“.

Abbildung 7 Können Sie den Beruf ganz generell empfehlen?

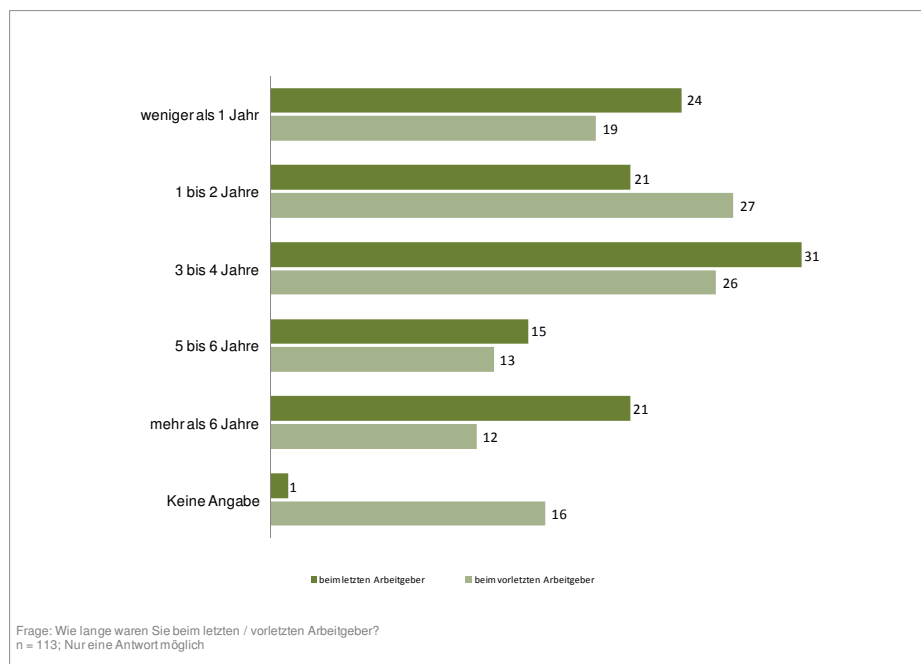


### 3.2. Erfolgsfaktoren für Arbeitgeber

Trotz starker Nachfrage wechseln qualifizierte Fahrer nicht so schnell die Stelle. Sie suchen sich ihre Arbeitgeber nach bestimmten Kriterien genau aus. Stimmen die Rahmenbedingungen, bleiben sie.

Das zeigt auch die Umfrage bei den Fahrern der BTK. Rund 60 Prozent waren drei oder mehr Jahre bei ihrem letzten Arbeitgeber. Davon 30 Prozent mehr als sechs Jahre, was auf gute Arbeitsbedingungen schließen lässt.

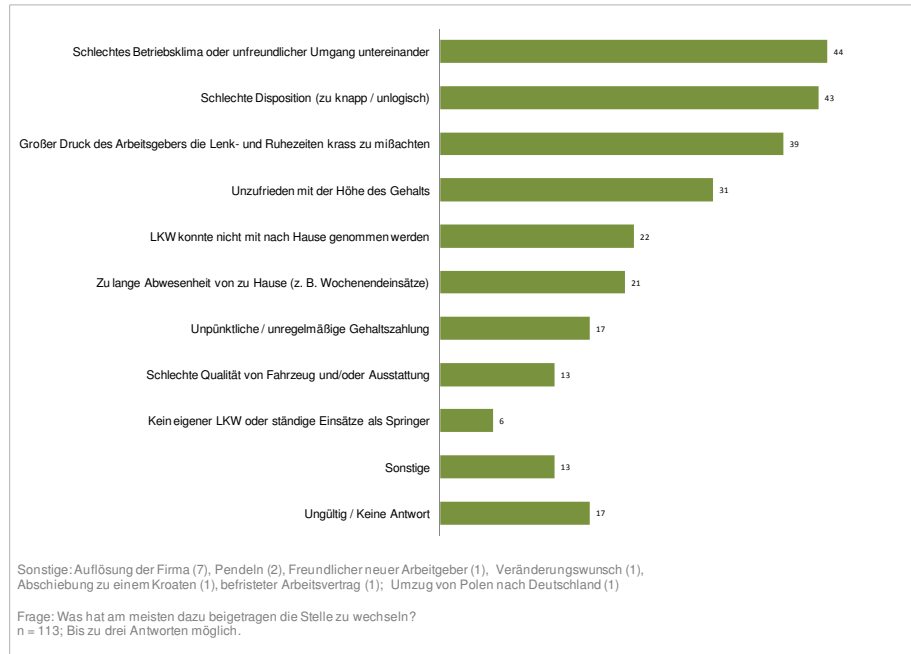
Abbildung 8 Wie lange waren Sie beim letzten / vorletzten Arbeitgeber?



Für die Branche gilt das Credo – gute Fahrer finden und binden. Ein wichtiger aber kein absolut entscheidender Faktor ist das Gehalt, denn das kann bei dem Kostendruck, der auf der Branche lastet, nicht beliebig hoch angesetzt werden. Die folgende Grafik zeigt, welche Faktoren noch eine Rolle spielen, warum sich Berufskraftfahrer für oder gegen einen Arbeitgeber bzw. einen Wechsel entscheiden.

Bei jedem dritten Fahrer waren entweder das Betriebsklima, die Disposition oder die Lenk- und Ruhezeiten ausschlaggebend für eine Kündigung - mit hoher Wahrscheinlichkeit sogar alle drei Faktoren auf einmal. Es zeigt sich, der Ton macht die Musik, denn schlechtes Arbeitsklima mit rauem Umgangston geht oft Hand in Hand mit knapper oder unlogischer Disposition und großem Druck, die gesetzlichen Personalvorschriften krass zu missachten.

Abbildung 9 Was hat am meisten dazu beigetragen, die Stelle zu wechseln?

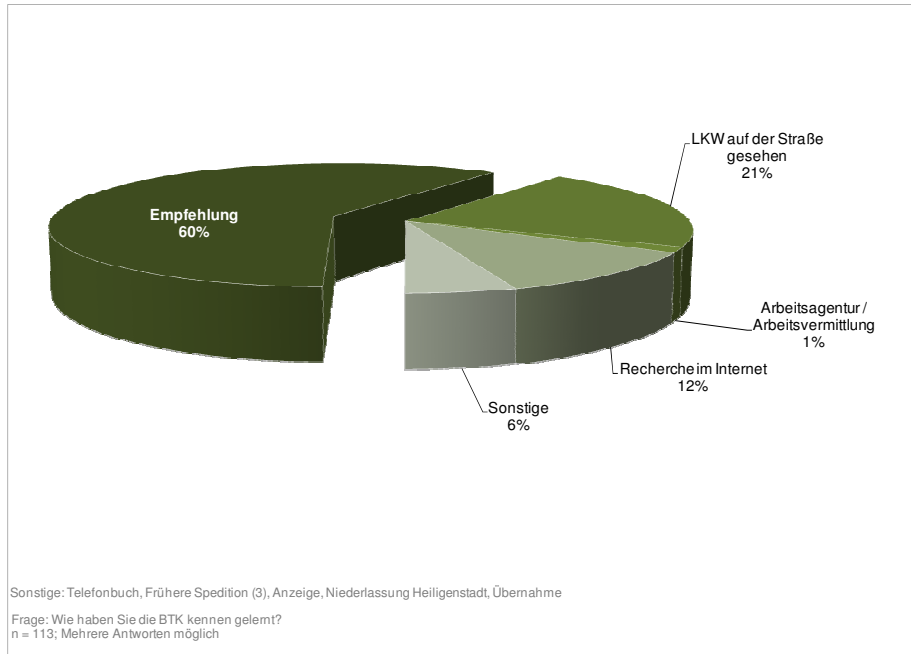


An erster Stelle für einen Wechsel steht für 44 (39 %) der befragten Fahrer schlechtes Betriebsklima oder unfreundlicher Umgang. Mit 43 Nennungen rangiert schlechte Disposition mit unlogischer Tourenplanung oder knappen Terminen für 38 Prozent der Fahrer auf Platz zwei. 39 Fahrer, ein gutes Drittel, nannte den großen Druck seitens der Arbeitgeber die Lenk- und Ruhezeiten zu missachten, als einen von drei Kündigungsgründen.

2007 ergaben nach Angaben des Bundesamtes für Güterverkehr 17 % aller Straßenkontrollen Verstöße gegen das Fahrpersonalrecht. Davon 56,7 Prozent Missachtung der Lenk- und Ruhezeiten oder zu kurze oder zu späte Fahrtunterbrechungen.  
Quelle: [www.bag.bund.de](http://www.bag.bund.de)

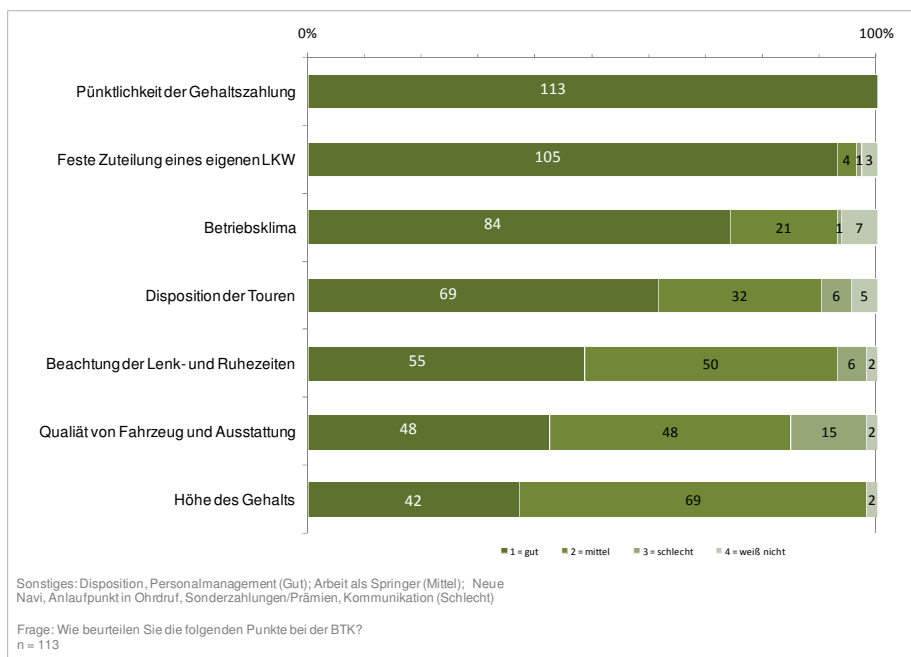
In der Auswahl eines potenziellen Arbeitgebers ist Mundpropaganda unter Fernfahrern eine wichtige Informationsquelle. 60 Prozent der Befragten bewarben sich durch eine Empfehlung von Dritten bei der BTK.

Abbildung 10 Wie haben Sie die BTK kennen gelernt?



Für die erfolgreiche Einstellung von 200 Fahrern seit Januar 2007 setzte die BTK auf frei zugängliche Internetportale (v. a. Arbeitsamt, eigene Homepage). Kostenpflichtige Stellenanzeigen in Zeitungen oder Online-Portalen wurden nicht geschaltet. Die Fahrer beurteilen nach maximal 20 Monaten Betriebszugehörigkeit die Rahmenbedingungen bei der BTK mit einem guten Ergebnis.

Abbildung 11 Wie beurteilen Sie die folgenden Punkte bei der BTK?

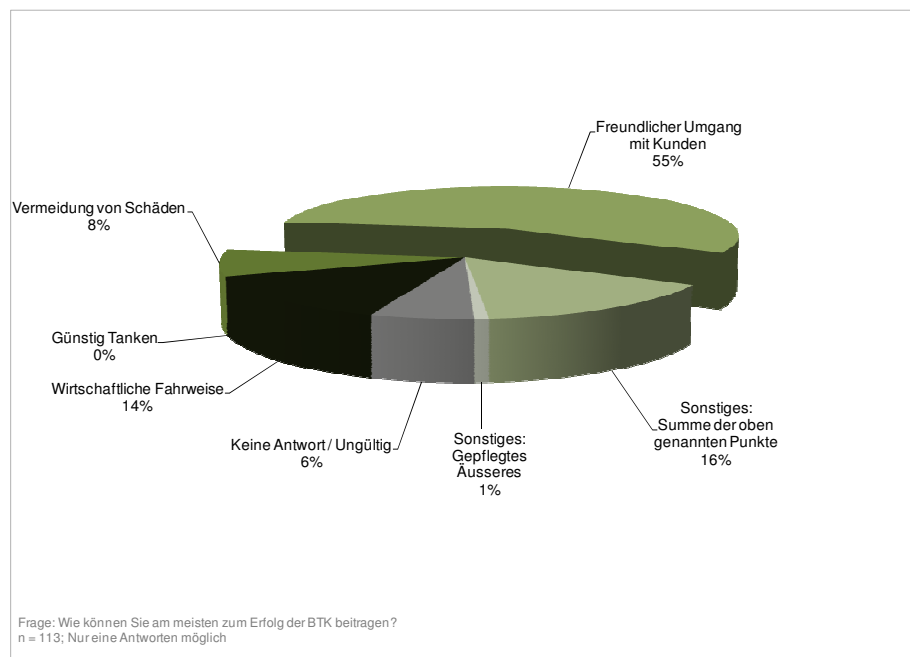


98 Prozent der Fahrer bewerteten das Gehaltsniveau mittel oder gut, während ausnahmslos alle Fahrer die pünktliche Gehaltszahlung sehr schätzen. Auf Platz zwei verdeutlicht sich mit 93 Prozent die Freude der Fahrer an der festen Zuteilung eines eigenen Sattelzuges. Auch das Betriebsklima schneidet bei fast drei Viertel der Fahrer mit guter Bewertung ab. Lediglich ein Mitarbeiter findet das Betriebsklima schlecht.

Disposition und Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten schneiden unter Berücksichtigung der starken Expansion des Unternehmens von 20 auf 200 Fahrzeuge, mit jeweils fünf Prozent schlechter Bewertung, gut ab. Im Vergleich zur Branche (vergleiche Abbildung 9 Kündigungsgrund) sogar sehr gut. Der eigene Fuhrpark kann ruhiger und vorausschauender disponiert werden als Zukauf von Laderaum auf dem Spotmarkt.

Die Zusammenarbeit zwischen Arbeitgebern und Fahrern ist ein Geben und Nehmen. Deshalb die Frage, wie Fahrer zum Erfolg eines Unternehmens beitragen können. Dazu haben die Befragten unterschiedliche Vorstellungen. Über die Hälfte ist der Meinung, dass vor allem freundlicher Umgang mit den Kunden ausschlaggebend ist, gefolgt von wirtschaftlicher Fahrweise und Vermeidung von Schäden. 16 Prozent der Fahrer gaben an, dass alle abgefragten Punkte gleich wichtig sind.

Abbildung 12 Wie können Sie am meisten zum Erfolg der BTK beitragen?



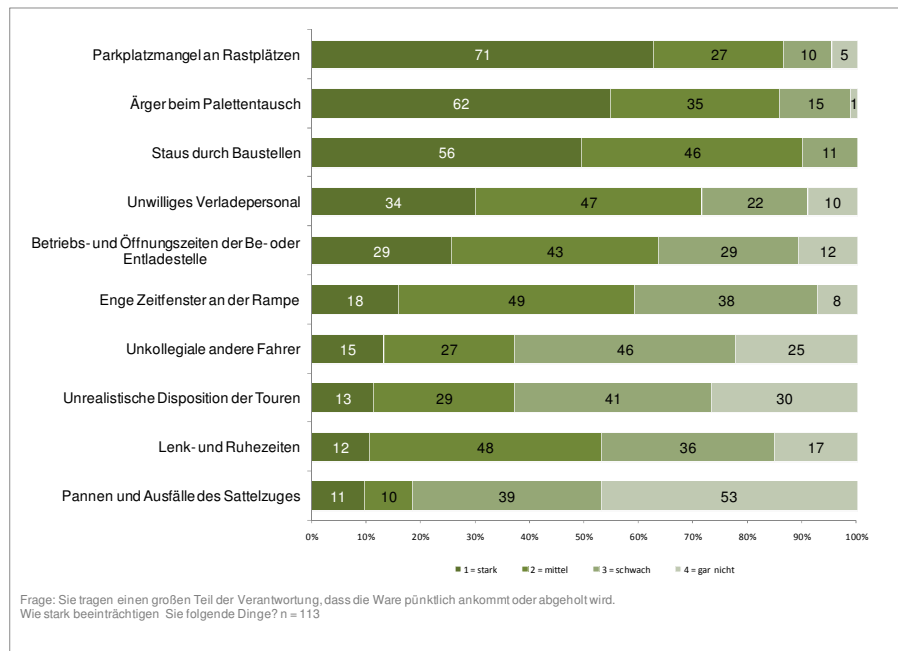
„Für mich bedeutet gute Zusammenarbeit Geben und Nehmen.“  
Holger Merck (32) hat ein Kind und ist seit zwei Jahren bei der BTK.

### 3.3. Schnittstelle Rampe, Strecke und Disposition

Fahrer tragen einen großen Teil der Verantwortung, dass die Ware pünktlich ankommt oder abgeholt wird. Dafür müssen infrastrukturelle und organisatorische Rahmenbedingungen optimiert werden. Was zu den belastenden Faktoren im Alltag des Fahrers zählt, spiegelt das Ranking der folgenden Strukturbedingungen.

Wie 66 Prozent von 150 Fahrern in der Umfrage des ADAC TruckService zum Truck-Grand-Prix am Nürburgring bestätigt haben, zählt der nächtliche Parkplatzmangel zu den gravierenden Problemen im Berufsalltag. Das bestätigen auch 71 der 113 Fahrer der BTK. 62 Befragte fühlen sich vom Tausch der Paletten beeinträchtigt und 56 vom Stau durch Baustellen. Damit stehen an oberster Stelle drei Themen, die außerhalb des Einflussbereichs von Transportunternehmen liegen und eher auf politischer oder Verbandsebene gelöst werden können.

Abbildung 13 Wie stark beeinträchtigen Sie die folgenden Dinge?



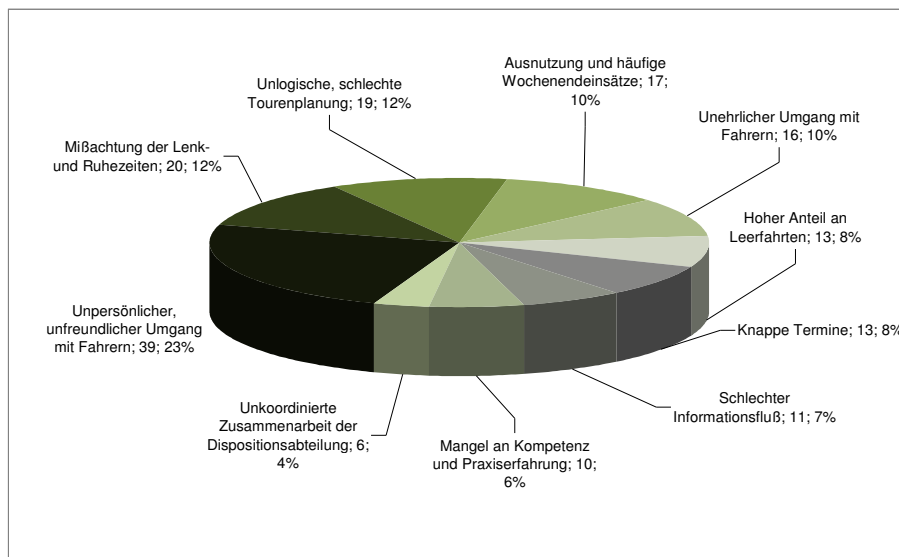
Im Alltag der Fahrer gibt es zwei wesentliche Stellhebel für die Zufriedenheit des Fahrers. Zum einen die Disposition der Fahrten und zum anderen die Schnittstelle zum Kunden. Ersteres liegt in der Verantwortung des Unternehmens, letzteres ist vom Transportdienstleister nur bedingt beeinflussbar.

Die Punkte im mittleren Bereich betreffen die Prozesse der verladenden Unternehmen und reichen von unwilligem Verladepersonal, über Öffnungszeiten bis zu Zeitfenstern an der Rampe. Hier besteht

Handlungsbedarf zugunsten effizienterer Abläufe, der auf der Unternehmensebene, die Logistikverträge schließt oft nicht bekannt ist.

Unrealistische Touren, Lenk- und Ruhezeiten und Ausfälle des Sattelzuges liegen eindeutig im Verantwortungsbereich des Transportdienstleisters. Bei der BTK fühlen sich lediglich etwa 10 Prozent der Fahrer durch Vorfälle dieser Art stark beeinträchtigt. Mit diesem Anteil unterscheidet sich die BTK deutlich von der Realität in der Branche. Vor welchem Erfahrungshintergrund die Fahrer diese Frage beantworten, zeigt die folgende Abbildung. Die Aussagen zu der offenen Frage nach Erfahrungen mit früheren Arbeitgebern sind in Kategorien zusammengefasst dargestellt.

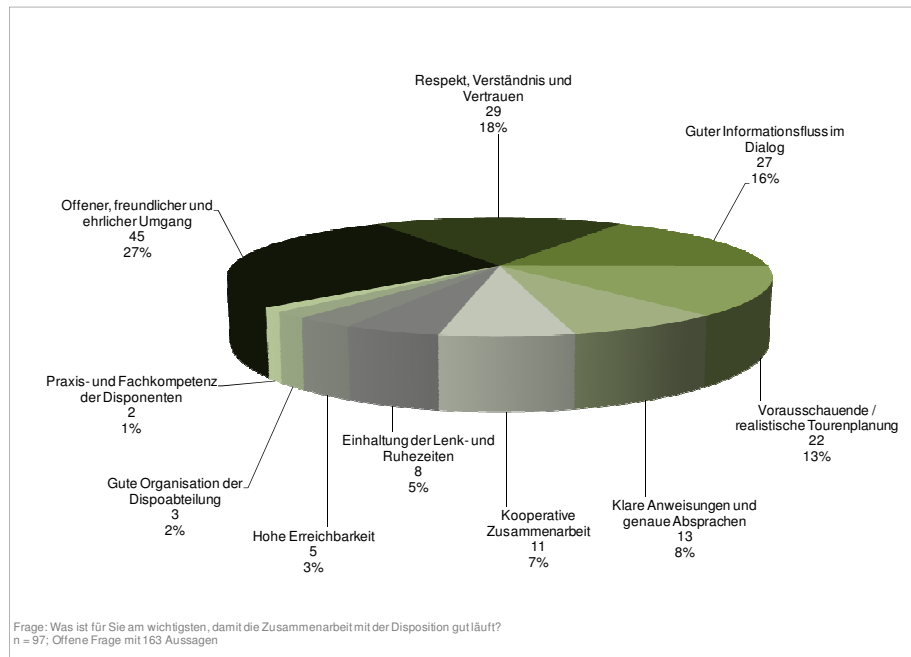
Abbildung 14 Welche Erfahrungen haben Sie – bei früheren Arbeitgebern – in Zusammenarbeit mit der Disposition gesammelt?



27 Prozent der Fahrer nennen mit 12 Prozent aller Aussagen schlechte Erfahrung mit Lenk- und Ruhezeiten. Die Aussagen reichten von „absolutes Ignorieren“ über „Nötigung“ bis zu „meistens musste in der Ruhezeit entladen werden“. Auch ein unfreundlicher Ton gehört im Kontakt mit der Disposition in vielen Fällen zur Tagesordnung. 53 Prozent der Fahrer beschreiben diesen in 24 Prozent aller Aussagen unter anderem mit Begriffen wie „Gemecker, kein Bitte und Danke, patzig, ruppig oder heftig“. Zusätzlich zum Umgangston zeigten 10 Prozent der Aussagen, dass Fahrer bei früheren Arbeitgebern ausgenutzt wurden u. a. durch häufige Wochenendeinsätze. Die prägnantesten Begriffe waren „verheizen“ und „Kanonenfutter“.

Im täglichen Umgang mit der Disposition und mit dem verladenden Personal an der Rampe besitzen die befragten Fahrer einen großen Erfahrungsschatz. Sie geben auf die offenen Fragen „Was ist für Sie am wichtigsten, damit die Zusammenarbeit mit der Disposition gut läuft?“ (Abbildung 15) und „Was würden Sie sich von Verladern wünschen?“ (Abbildung 16) konkrete Hinweise auf Verbesserungspotenzial an diesen wesentlichen Schnittstellen.

Abbildung 15 Was ist für Sie am wichtigsten, damit die Zusammenarbeit mit der Disposition gut läuft?

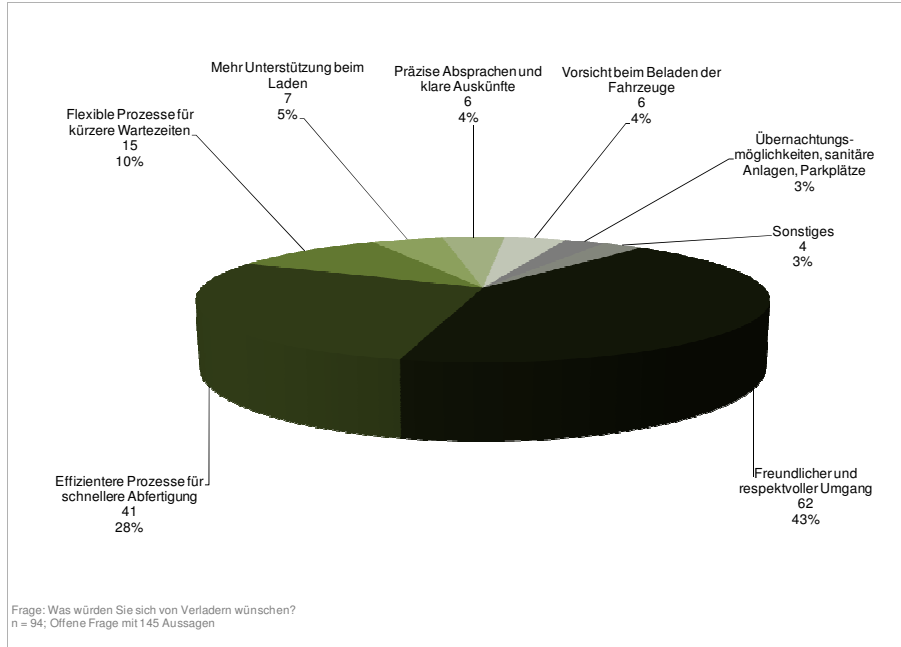


Unter 163 Aussagen von 97 Fahrern beziehen sich 27 Prozent auf den „freundlichen, offenen und ehrlichen Umgang zwischen Fahrer und Disponent“, das heißt 46 Prozent aller Fahrer haben sich dazu geäußert. 18 Prozent der Aussagen und 30 Prozent der Fahrer nennen Respekt, Vertrauen und Verständnis als Grundlagen für den Umgang miteinander. Mit 27 Aussagen auf Platz drei ist für 28 Prozent der Fahrer ein guter Informationsfluss und Dialog zwischen Fahrer und Disponent nennenswert. Auch hier verdeutlicht sich: der Ton macht die Musik. Fahrer legen großen Wert auf respektvollen Umgang mit gegenseitiger Akzeptanz und kooperativer Zusammenarbeit. Das verdeutlichen Einzelaussagen wie „der Disponent soll auf die Meinung der Fahrer hören“.

„Freundlich und ehrlich soll der Disponent sein.“  
Ulf Grube (37) hat ein Kind und ist seit drei Jahren bei der BTK.

Ein ähnliches Ergebnis zeigen die Wünsche an die Verlader. 94 Fahrer geben insgesamt 145 Anregungen, die das folgende Schaubild inhaltlich gehäufelt darstellt.

Abbildung 16 Was würden Sie sich von Verladern wünschen?



Mit 62 Aussagen steht für zwei Drittel der Fahrer „freundlicher, respektvoller Umgang miteinander“ an erster Stelle. Viele fühlen sich an der Rampe buchstäblich als Menschen zweiter Klasse behandelt. Dabei spielt sich die Zusammenarbeit zwischen Verladern und Transportunternehmer auf zwei Ebenen ab. Denn die Wirklichkeit im täglichen Umgang an der Rampe kann nicht mit der gewünschten Außenwirkung des Unternehmens übereinstimmen. Viele verladende Unternehmen können hier wirksame Maßnahmen für ein positives Image ergreifen.

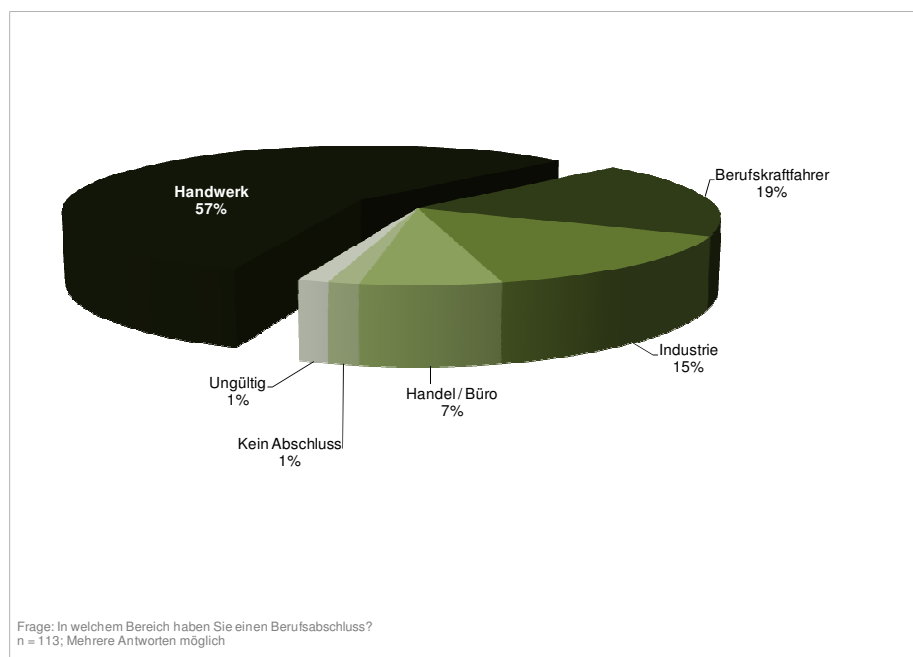
Erfahrungen, die Fahrer an Rampen der ganzen Bundesrepublik oder gar ganz Europa machen, sind eine Quelle für wichtige Hinweise bezüglich der Effizienz von Abläufen bei Verladern. So nannten 44 Prozent der Befragten mit 41 Aussagen an zweiter Stelle der Wunschliste effizientere Prozesse für schnellere Abfertigung, um ihre Wartezeiten zu reduzieren. Die Vorschläge reichten vom Einhalten der Zeitfenster über zusätzliches Personal bis hin zum gemeinsamen Ab- oder Beladen. Auch für Flexibilität, wie zum Beispiel durch bewegliche Pausen des Verladepersonals, plädierten einige der Fahrer.

## 4. Die Fahrer der BTK

Die Beschäftigten- und Arbeitslosenstatistik verzeichnete 2007 insgesamt 777.058 sozialversicherungspflichtig beschäftigte Kraftfahrzeugführer und -führerinnen darunter auch die Berufskraftfahrer in Deutschland. Davon besitzen nur rund 55 Prozent eine abgeschlossene Berufsausbildung. (Quelle: Beschäftigten- und Arbeitslosenstatistik der BA, Berufe im Spiegel der Statistik - IAB Forschungsbereich 7). In den wenigsten Fällen handelt es sich um die Ausbildung zum Berufskraftfahrer.

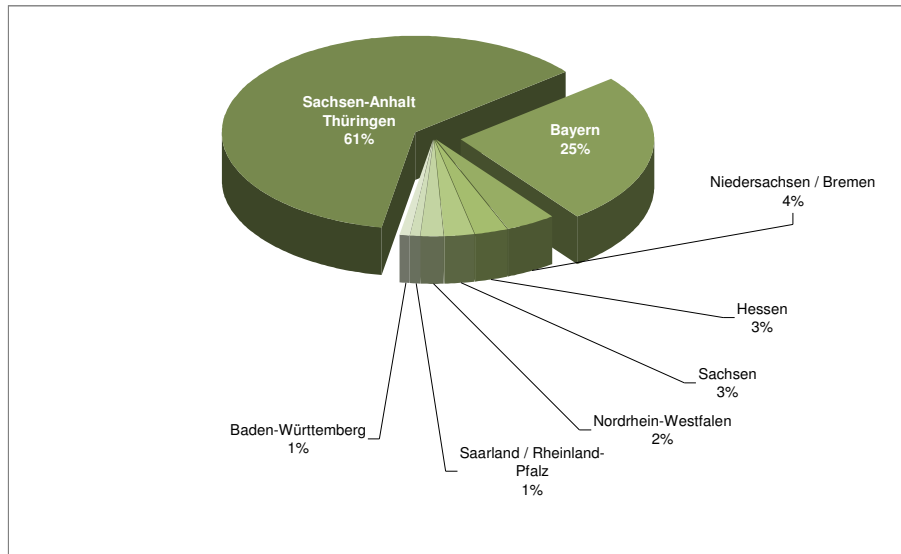
Der historische Hintergrund: Bis zum 26. Oktober 1973 waren Fahrer angelernte Hilfsarbeiter. Dann gab es mit dem Gesetz zur Erstausbildung von bis zu zwei Jahren (BGBl. I S. 1518) erstmalig eine Berufsausbildung und Anerkennung des Kraftfahrerberufs. Heute verhilft die 2001 geänderte Ausbildungsverordnung zu einer anerkannten Qualifikation. Trotzdem sind die meisten Berufskraftfahrer Quereinsteiger, so auch bei der BTK.

Abbildung 17 In welchem Bereich haben Sie einen Berufsabschluss?



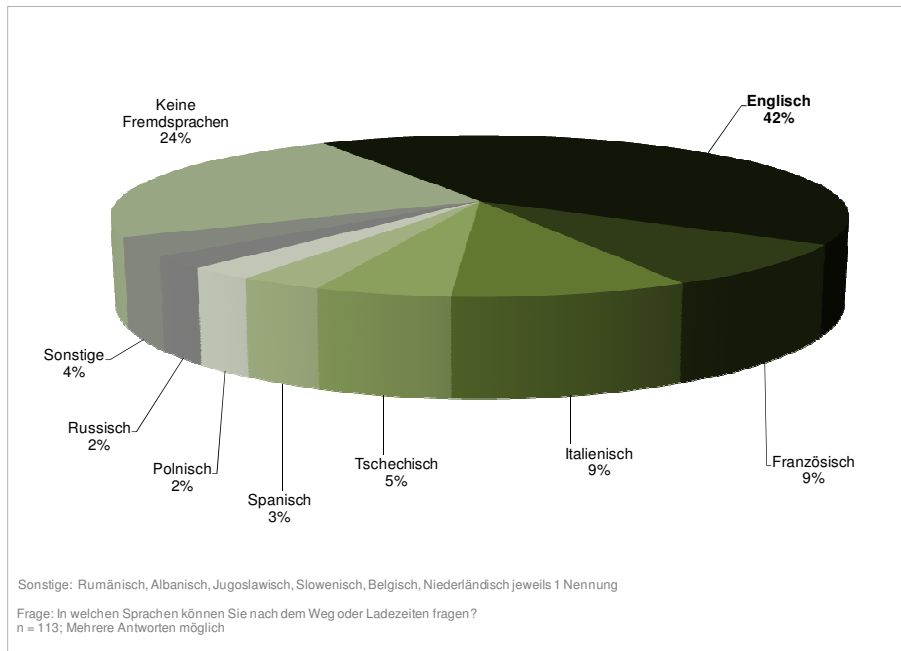
80 Prozent der Befragten besitzen branchenfremde Ausbildungen aus Handwerk, Industrie, Handel oder Büro. Der mit 19 Prozent ungewöhnlich hohe Anteil von ausgebildeten Berufskraftfahrern resultiert aus der regionalen Verteilung der Angestellten, 61 Prozent kommen aus Thüringen und Sachsen-Anhalt (Siehe Abbildung 18).

Abbildung 18 In welchem Bundesland wohnen Sie?



Der anspruchsvolle Beruf verlangt neben Leistungsbereitschaft auch soziale Kompetenzen im Umgang mit Menschen – im In- und Ausland. Deshalb sind neben Fahrkönnen und technischem Wissen Sprachkenntnisse von Vorteil. Bei der BTK besitzen rund 60 Prozent Grundkenntnisse in Englisch, ein Fünftel kann sich mit französischen oder italienischen Grundkenntnissen zum Ziel durchfragen oder beim Kunden etwas klären.

Abbildung 19 In welchen Sprachen können Sie nach dem Weg oder Ladezeiten fragen?

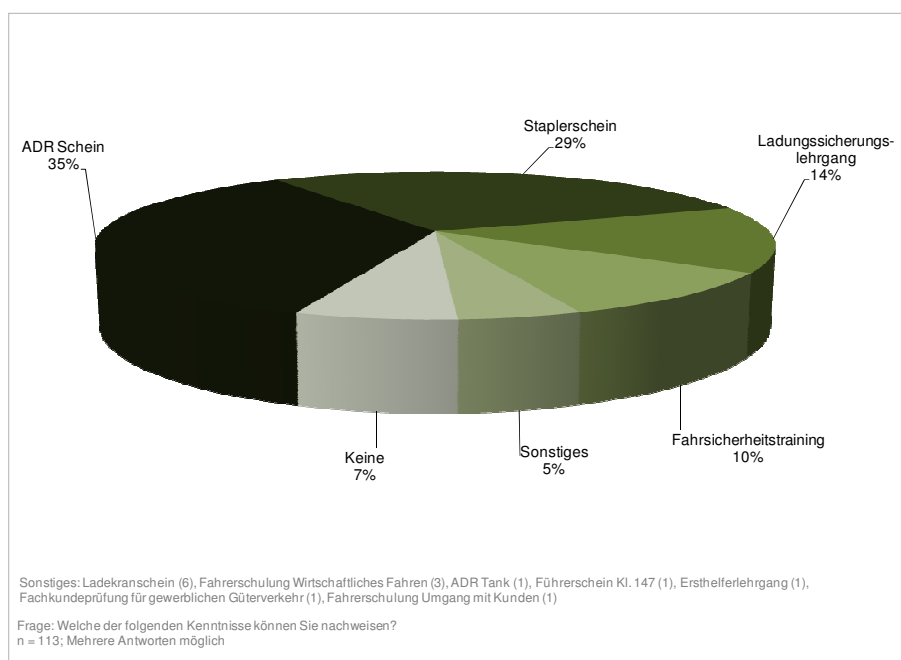


Doch Sicherheit ist die oberste Maxime im Straßengüterverkehr. Diese Zielsetzung verfolgt auch das neue Berufskraftfahrer-Qualifikationsgesetz (BKrFQG). Es schreibt für Fahrer im Straßengüterverkehr ab dem 1. September 2009 regelmäßige Weiterbildung vor, die im Abstand von fünf Jahren zu wiederholen ist.

Bei der BTK haben alle Fahrer ihren Führerschein vor dem 10. September 2009 erworben. Für sie greift der Besitzstandsschutz. Sie müssen den Nachweis der Grundqualifikation nicht erbringen und sich auch keiner zusätzlichen Prüfung zum Erwerb der „Grundqualifikation“ oder der „Beschleunigten Grundqualifikation“ unterziehen. Die erste Weiterbildung muss spätestens bis zum 10. September 2014 stattgefunden haben. Liegt das Ende der Gültigkeitsdauer einer Fahrerlaubnis vor dem 10. September 2016, kann die erste Weiterbildung auch bis zum 9. September 2016 abgeschlossen werden, um den Weiterbildungsrythmus mit der Gültigkeitsdauer der Fahrerlaubnis zu harmonisieren.

Bei der BTK verfügen 93 Prozent aller Fahrer neben jahrelanger Fahrpraxis über Zusatzqualifikationen.

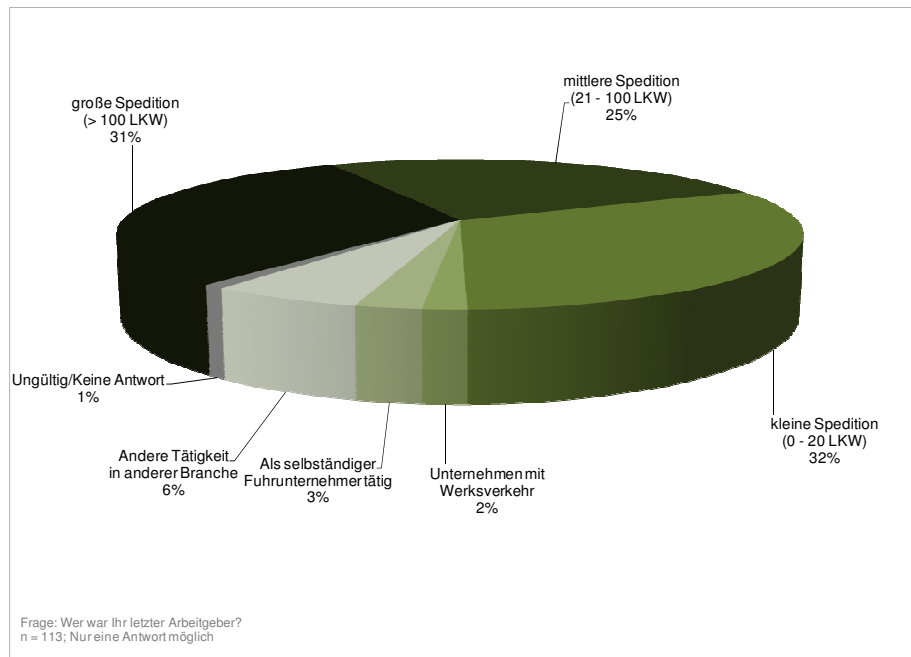
Abbildung 20 Kenntnisse der BTK Fahrer



35 Prozent können den für Gefahrguttransporte erforderlichen ADR-Schein vorweisen. Denn bereits Haarspray gilt im gewerblichen Gütertransport als Gefahrgut. Für die Ladetätigkeit, die an der Rampe zum täglichen Geschäft gehört, besitzen 29 Prozent der befragten Fahrer einen Staplerschein, der sie nach BGV D27 §7 berechtigt einen Stapler zu fahren. Für den fachgerechten Einsatz von Zurrmitteln und Zurrtechniken bei der Verladung haben rund ein Viertel der Befragten zusätzlich einen externen Ladungssicherungslehrgang absolviert.

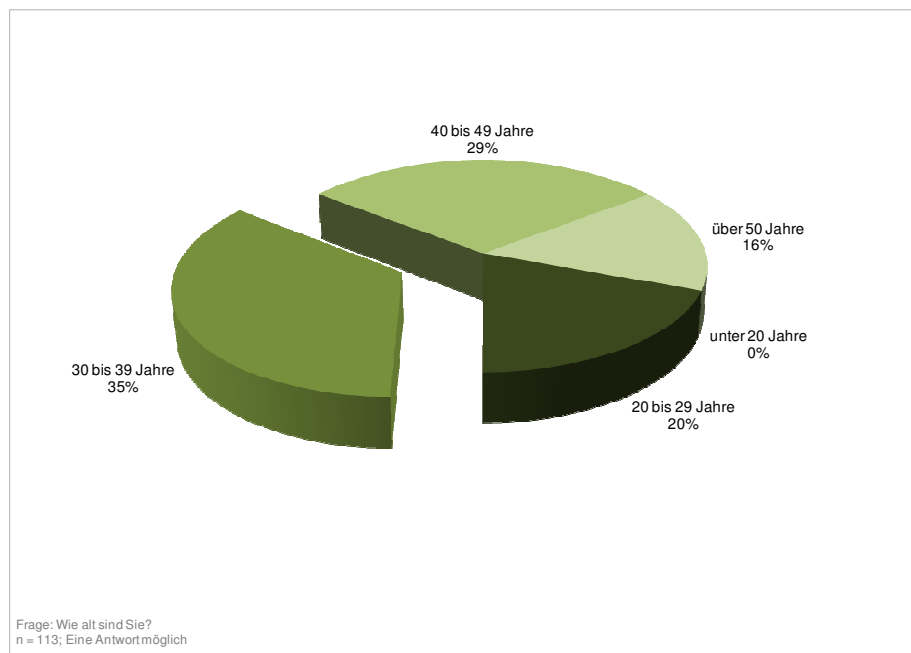
88 Prozent der Befragten bringen Berufserfahrung aus dem Speditionswesen mit. Sie waren bei kleinen (31 %), mittleren (25 %) oder großen (31 %) Speditionen angestellt.

Abbildung 21 Wer war Ihr letzter Arbeitgeber?



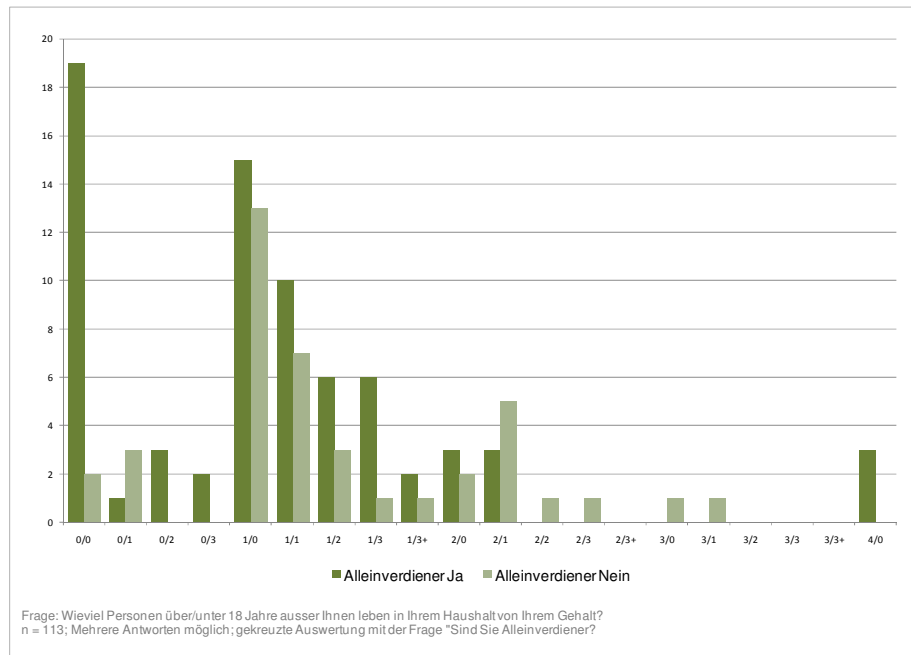
Die Altersstruktur des Fahrpersonals der BTK ist gemischt, der Schwerpunkt liegt mit fast zwei Drittel zwischen 30 und 49 Jahren. Jahrzehntelange Berufserfahrung bringen in einem Alter über 50 Jahren rund 16 Prozent der Fahrer mit.

Abbildung 22 Wie alt sind Sie?



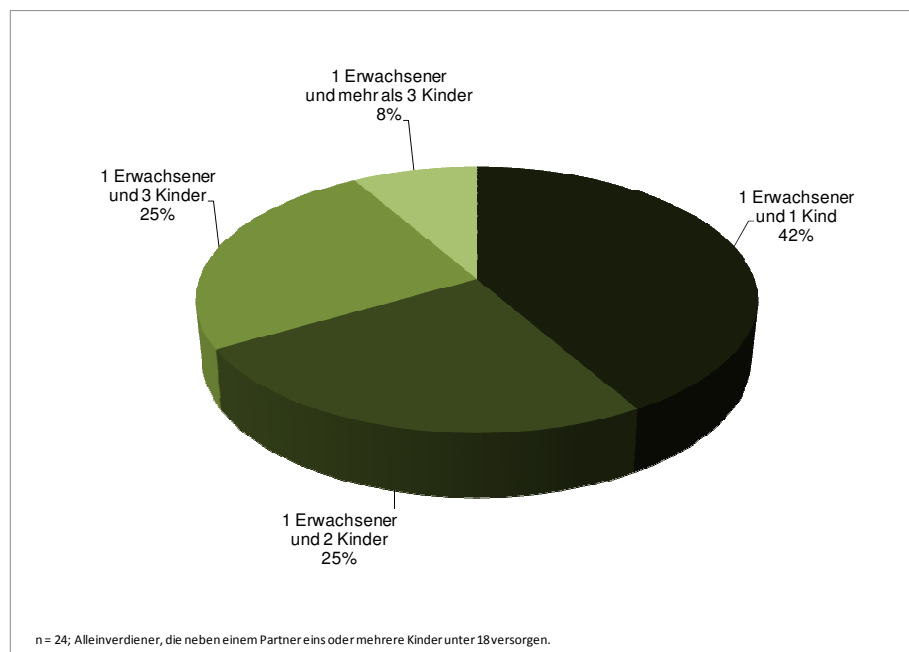
Von 113 Fahrern sind 65 Prozent Alleinverdiener. Doch nur 17 Prozent der befragten Fahrer haben ihr Gehalt für sich alleine, wie die folgende Abbildung zeigt.

Abbildung 23 Sind Sie Alleinverdiener? Wie viele Personen über / unter 18 leben in Ihrem Haushalt?



35 Prozent versorgen als Alleinverdiener ihren Partner und im Durchschnitt zwei Kinder unter 18 Jahren. Bei 10 Prozent der Fahrer mit Kindern unter 18 ergänzt die Ehefrau durch ein zweites Gehalt das Familieneinkommen.

Abbildung 24 Alleinverdiener mit Partner und Kindern



## 5. Unternehmensprofil

Das Rosenheimer Unternehmen **BTK Befrachtungs- und Transportkontor GmbH** blickt auf eine lange Firmengeschichte zurück, aus der sich stabile Kundenbeziehungen und ein robustes Dienstleistungsportfolio entwickeln konnten. Bereits 1939 wurde die BTK als Tochter der Aschaffener Zellstoffwerke für den Holzimport gegründet und avancierte in den 50er Jahren zum Abfertigungsspediteur. 1970 erweiterte sich mit der Gründung des PWA Konzerns das Aufgabenspektrum durch den Transport von Heizöl und Altpapier. In diesen Jahren betrieb das Unternehmen eigene Schiffe und einen eigenen Fuhrpark. Mit dem EU-Binnenmarkt kombinierte die BTK alle Verkehrsträger für den Transport von Gütern. Der Schwerpunkt blieb jedoch auf dem Straßengüterverkehr. In den 90ern baute das Unternehmen eine eigene Lagerlogistik auf, zentralisierte seine Disposition und stieg in die Sammelgutlogistik ein. 1999 übernahmen die leitenden Mitarbeiter das Unternehmen im Rahmen eines Management-Buyouts.

Heute sieht die BTK die **zuverlässige Laderaumgestaltung** als wichtigsten Baustein der Transportdienstleistung. So betreibt sie mit rund 340 Mitarbeitern einen eigenen Fuhrpark von derzeit 201 Sattelzügen. Mit der strategischen Neuausrichtung hat sich das Unternehmen in der Liga der mittelständischen Logistikdienstleister etabliert und bietet durchdachte Komplettlösungen mit sicherer Laderaumgestaltung auf innerdeutschen und mitteleuropäischen Relationen. Neben dem Nah- und Fernverkehr auf deutschen Straßen engagiert sich das Unternehmen für seine Kunden aus Industrie und Handel vor allem in der Schweiz, den Benelux-Staaten, Polen, Slowakei und Tschechien. Auf diesen Strecken gestalten die kompetenten und engagierten Mitarbeiter mit modernster Informationstechnologie effiziente und transparente Transportlösungen.

Die Worte „**Dialog – Dynamik – Qualität**“ sind nicht nur ein schicker Slogan sondern geben als Philosophie Orientierung für das gesamte Unternehmen. Statt reiner Transportabwickler versteht sich die BTK als Berater für umfassende Logistikdienstleistungen. So entwickelt das Management im ständigen Dialog mit den Kunden intelligente Lösungen entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Dabei steht der Begriff Dynamik für die Einsatzbereitschaft aller Mitarbeiter, die sich über ihr Engagement und Know How auszeichnen – von den Auszubildenden bis zur Geschäftsleitung. Und nicht zuletzt die Qualität ist ein Markenzeichen des Rosenheimer Logistikdienstleisters und gelebte Unternehmenskultur.

## KONTAKT



Bernhard Reichert

Geschäftsführer Vertrieb

BTK Befrachtungs- und Transportkontor GmbH

Dr.-Steinbeißer-Straße 2

83026 Rosenheim

[www.btk.de](http://www.btk.de)

Telefon: +49-8035-900 0

Telefax: +49-8035-900 100

E-Mail: [info@btk.de](mailto:info@btk.de)