

Süddeutscher Verkehrskurier

Magazin für Transportlogistik

S

V

K

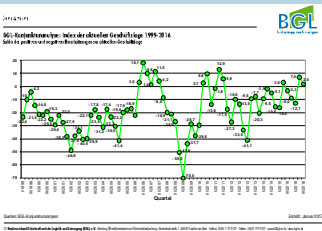
8-9 | 2017



Kühne – Logistik-Milliardär kauft sich bei Hapag-Lloyd ein



Mautharmonisierung: Förderprogramm „De minimis 2017“



**Umsätze im
Straßengüterverkehr:
leichte Besserung**



**EPAL Europaletten-
Produktion**



**Die Anfangsjahre des
LBT neu erzählt**



von Ass. Sebastian Lechner



„Das Ausland lacht sich derzeit tot darüber, wie sich die Deutschen selbst verprügeln, indem sie ihre eigenen Topprodukte madig machen“. Helmut Bekker, der ehemalige Chef-Volkswirt von BMW hat es kürzlich in einem Interview auf den Punkt gebracht, wie die aktuelle Debatte um den Diesel bei uns verläuft.

Dabei erinnert alles schmerzlich an die Diskussion und vor allem das fatale Ergebnis im Nachgang der Atom-Katastrophe in Fukushima. Einziger Unterschied: Die „Katastrophe“ in Form geschönter Abgaswerte und manipulierter Soft-

ware passierte dieses Mal nicht im fernen Japan, sondern in den Konzernzentralen und Produktionshallen unserer heimischen Vorzeigindustrie der Premium-Marken und möglicherweise deren ebenso renommierten Zulieferer. Doch was nunmehr in Öffentlichkeit und Politik passiert, hat missliche Parallelen zu den Ereignissen in 2011, an deren Folgen in Form einer schlecht gelingenden Energiewende wir heute noch leiden und noch lange leiden werden.

Zur Erinnerung: Die deutsche Kraftwerkstechnologie galt bis zum Katastrophentag in Japan als weltweit führend und jedenfalls mittelfristig als zukunftssicher. Innerhalb weniger Tage galt das alles nichts mehr, wir stürzten uns- als weltweit führender Industriestandort- in ein Abenteuer namens Energiewende,

Energiewende Reloaded

von dem bis heute nur eines sicher ist, nämlich dass es der deutschen Volkswirtschaft am Ende Kosten beschert werden, die näher am Billionen- als im Milliardenbereich liegen werden, bei gleichzeitig höchst fragwürdigen ökologischen Effekten. Das gleiche Szenario blüht uns nunmehr bei der Verbrennungstechnologie im Motorensektor, nur dass es hier um die definitive Herzkammer der deutschen Industrie geht.

Um keine Missverständnisse aufkommen zu lassen: Natürlich wurde getrickst, natürlich wurde manipuliert und natürlich wurden – im Gegensatz zum Musterknaben LKW – Euro 6 Werte durch viel zu klein dimensionierte Ad-Blue-Tanks und Katalysatoren nur auf dem Papier erreicht. Und natürlich müssen die Verantwortlichen hierfür zur Rechenschaft gezogen werden. Aber was jetzt passiert, ist wieder einmal die Dämonisierung

einer Technologie, die – im Einklang mit der europäischen Verkehrspolitik- bis vor kurzer Zeit als wegweisend galt, um zumindest mittelfristig Umwelt- und Wirtschaftsbelange unter einen Hut zu bringen.

Selbstverständlich ist es dabei wichtig, dem Thema E-Mobilität höchste Aufmerksamkeit zu widmen, das wurde auch vor der Dieselaffäre von niemandem bezweifelt. Aber doch bitteschön alles mit Augenmaß! Was wir brauchen, ist ein sowohl als auch, nicht schon wieder ein „typisch deutsches“ alles oder nichts. Auch und insbesondere das Nutzfahrzeug steht vor hoch interessanten, im wahrsten Sinne des Wortes elektrisierenden Herausforderungen.

Die bestehen jedoch darin, nicht alles auf eine Energie- und Technologiekarte zu setzen, sondern für jeden Bereich die passende Lösung

parat zu haben. Verbrenner heißt nicht automatisch nur Diesel, es gibt sehr vielversprechende Alternativen, man muss es nur endlich strategisch angehen und keine Bauchentscheidungen treffen.

Eines dürfte dabei klar sein: Ist eine Technologie erst einmal bei uns verschwunden, wird sie auch nicht mehr zurückkommen und muss dann teuerst wieder eingekauft werden. Beispiele hierfür gibt es mehr als genug, siehe Unterhaltungselektronik, Handy, Computer, Batterie und Co. Allesamt Konstruktionen, die am Standort Deutschland (mit)erforscht und entwickelt und dann nicht mehr als wichtig genug erachtet wurden.

Brauchen wir das wirklich noch einmal?



Inhalt

Zur Sache

Energiewende Reloaded 1

Nachrichten

Milliardär kauft sich ein 3

Bulgarien: Drastische Sanktionen bei

Verstößen gegen zeitweilige Fahrverbote 4

Kabotage-Liberalisierung 4

Italien: Änderung bezüglich der Anmeldung

von Kabotagebeförderungen 6

Luxemburg: Ergänzende Informationen zur Um-

setzung der EU-Entsenderechtlinie 6

Vertreter des neuen LBT-Präsidiums treffen

Bundesverkehrsminister Dobrindt 7

GS1 „Standardisierter Palettschein“ 8

Mautharmonisierung: Förderprogramm

„De minimis 2017“ 9

Logistik-IT

Brexit-Herausforderungen in der Logistik 10

Situative Winterreifenpflicht in

Deutschland: Änderungen 11

Statistiken

Umsätze im Straßengüterverkehr 12

Schwertransporte

Stau bei Genehmigungen für Schwertransporte 14

Wichtige Änderungen 15

Sozialversicherung

für GmbH-Angestellte 15

Mauterhebung in Europa 15

Maut in Europa

Informationen zur LKW-Maut 16

Recht

SoKa-Bau 18

Bücher

Beschäftigung von Schülern & Studenten 19

Informieren Sie Ihre Mitarbeiter über

potentielle Gefahren! 20

Entgelttransparenzgesetz – Rechte

und Pflichten der Arbeitgeber 21

Zukunft in der Logistik

Future Logistic: Warum DHL einen

E-Lieferwagen entwickelt hat 22

EPAL

10 Prozent Steigerung bei EPAL 23

Auslandserkrankung

Auslandserkrankung eines Fahrers 24

Unternehmensnachfolge

Unternehmensnachfolge was ist das? 26

Messen

Messe PRODUCTION & LOGISTICS

FORUM in Berlin. 2017 28

Messe: eMove in München 2017 28

Messe Service World 2017 28

Messe Intermodal Europe 2017 29

Messe ICT & Logistik in Utrecht

28.- 30. November 2017 29

Messe: EXCHANGE 2017 29

Messe CeMAT RUSSIA 2017 in Moskau 30

SVK Geschichte

Die Anfangsjahre des LBT neu erzählt 34

Kredite

BGH-Urteil: Unzulässigkeit formularmäßig vereinbarter

Bearbeitungsgebühren für Geschäftskredite. 37

Interview IHK

Die Sperrung der Nordtangente in Würzburg für

bestimmte LKW, Streit um den Ausbau der B 26n:

Die Logistik-Branche boomt, steht aber gleichzeitig

vor großen Herausforderungen. 38

Gedankenaustausch

mit Michael Donth MdB 40

Juniorenkreistreffen

Südbayern, Schwaben, Franken 41

BBVG

Unternehmensfortbestand sichern durch

frühzeitigen Erwerb der Fachkunde 42

Presse

Toter Winkel Aktion an der Grundschule

in Pastetten 43

Dieselpreise

ab Tankstelle 43

Großverbraucher 44

Bildnachweis: BGL, LBT: Veranstaltungen und Personenbilder; Firmen, Logos und Produkt- und Messebilder sind von den jeweiligen Vereinsmitgliedern, Firmen und Veranstaltern. Urheberrechtfreie Bilder von Pixabay.de. Fotolia: Mixage S. 8, ake1150 S. 11, S. 23

Anzeigenschluss:

Ausgabe 10 / 2017: 10. September 2017



SVK – ein Magazin für Mitglieder des Landesverband Bayerischer Transport- und Logistikunternehmer (LBT) e.V. und Verband des Württembergischen Verkehrsgewerbes (V.V.Württemberg) e.V.

Impressum

VERLEGER UND INHABER

Landesverband Bayerischer Transport- und Logistikunternehmen (LBT) e.V.
Georg-Brauchle-Ring 91, 80992 München
Telefon (089) 12 66 29-0, Fax 12 66 29-25
Hans Wormser, Präsident

Verband des Württembergischen Verkehrsgewerbes (V.V.Württemberg) e.V.
Hedelfinger Straße 25, 70327 Stuttgart
Postfach 60 05 64, 70305 Stuttgart
Telefon (0711) 4 0192 81, Telefax (0711) 42 38 10
Michael Ehret, 1. Vorsitzender

GESAMTREDAKTION UND KONZEPT

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt:
Ass. Sebastian Lechner, München
Redaktionsassistentin: Nicole Benz, München

ANZEIGENMARKETING

Verlag Süddeutscher Verkehrskurier
Anzeigenleitung Nicole Benz, München
(verantwortlich)
Anzeigentarif Nr. 15, gültig seit 1. Januar 2015
Anschrift des Verlages, der Redaktion,
aller Redakteure und der Anzeigenleitung:
Georg-Brauchle-Ring 91,
80992 München,
Telefon (089) 12 66 29-0,
Telefax (089) 12 66 29-25,
E-mail: SVK@lbt.de

HERSTELLUNG

lichtpunkt medien, Lothstraße 78a, 80797 München
Tel. (089) 32 55 72, E-Mail: info@lprmedien.de

Die Zeitschrift SÜDDEUTSCHER VERKEHRSKURIER ist das offizielle Fachorgan des Landesverbandes Bayerischer Transport- und Logistikunternehmen (LBT) e.V., München, und des Verbandes des Württembergischen Verkehrsgewerbes (V.V. Württemberg) e.V., Stuttgart. Sie erscheint im 69. Jahrgang monatlich und wird allen Verbandsmitgliedern im Rahmen der Mitgliedschaft ohne Erhebung eines besonderen Bezugsentgelts geliefert. Mit Namen gekennzeichnete Artikel stellen die Ansicht des Verfassers, nicht unbedingt die der Redaktion dar. Nachdruck ist nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Redaktion und unter voller Quellenangabe gestattet. Für unverlangt eingesandte Manuskripte wird keine Gewähr übernommen. Erfüllungsort und Gerichtsstand ist München.

Klaus-Michael Kühne – der Logistik-Milliardär kauft sich bei Hapag-Lloyd ein



Klaus-Michael Kühne hat seinen bisherigen Anteil an der Containerreederei Hapag-Lloyd deutlich erhöht. Der Logistik-Milliardär ist nun mit rund 17,15 % an Deutschlands größter Reederei beteiligt.

Der Logistikunternehmer Klaus-Michael Kühne hat seinen Anteil an der Containerreederei Hapag-Lloyd erhöht.

Die Kühne Holding habe ihre Beteiligung im Zuge des Anteilsverkaufs der Tui auf 17,15 Prozent von zuvor 14,1 Prozent aufgestockt, teilte das Unternehmen mit Sitz in Schindeldelfingen in der Schweiz mit. „Die fortschreitende Konsolidierung in der Schifffahrt bietet Hapag-Lloyd neue Wachstumsperspektiven und stärkt deren Position unter den bedeutendsten Reedereien der Welt“, erklärte Karl Gernandt, Chef der Kühne Holding.

Der Reisekonzern Tui aus Hannover hat sich komplett aus der Contain-

nerschifffahrt zurückgezogen und die restlichen rund 7,9 Prozent an Hapag-Lloyd auf dem offenen Markt verkauft.

Davon liegen nun gut drei Prozent bei Kühne. Wohin die restlichen rund 4,8 Prozent gegangen sind, ist bislang nicht bekannt.

Zu den größten Aktionären von Hapag-Lloyd gehören neben Kühne und der Stadt Hamburg die Eigner der übernommenen Containerreedereien CSAV aus Chile und UASC aus Arabien. ■



Bulgarien: Drastische Sanktionen

bei Verstößen gegen
zeitweilige Fahrver-
bote

Neben den bisher schon bekannten Geldbußen werden Zuwiderhandlungen gegen zeitlich befristete Fahrverbote in Bulgarien jetzt auch mit Führerscheinentzug und Stilllegung des betroffenen Fahrzeugs sanktioniert.

Bisher galt für Verstöße gegen zeitlich befristete Fahrverbote in Bulgarien ein Bußgeld von 300 BGN. Wie der bulgarische Verband AEBTRI jetzt mitteilt, wurde jetzt die Sanktion derartiger Verstöße mittels Entzug der Fahrerlaubnis für die Dauer eines Monats und Immobilisierung des Fahrzeugs für die Dauer von drei Monaten eingeführt.

Im Fall der Immobilisierung des Fahrzeugs soll lediglich das Motorfahrzeug (Lkw/SZM) festgesetzt werden, sodass immerhin Anhänger bzw. Sattelanhänger und die darin befindliche Ladung mit einem anderen Motorfahrzeug weiterbefördert werden können – natürlich nach Ablauf des entsprechenden Fahrverbots. Auch eine Rückführung des immobilisierten Fahrzeugs ins Heimatland soll unter bestimmten restriktiven Bedingungen möglich sein; hierzu erwarten wir noch genauere Informationen aus Bulgarien. ■



Als „zeitlich befristete Fahrverbote“ gelten nach Auskunft von AEBTRI z.B. die bulgarischen Ferien- und Wochenendfahrverbote, über die der BGL mittels Rundschreiben bzw. in seinen Länderinformationen informiert. Ebenso gehören jedoch auch Straßensperrungen wegen Bauarbeiten oder anderen Infrastrukturproblemen zu den von den neuen Sanktionen betroffenen Verstößen. AEBTRI weist darauf hin, dass alle zeitlich befristeten Fahrverbote – unabhängig von ihrer Veröffentlichung an anderer Stelle – stets ausgeschildert und damit für die Fahrer erkennbar sind. ■



Bundesrat will rechtsfrei- en Raum für Lkw unter 3,5 t zGG beibehalten/Auch der Bundesrat lehnt EU- Pläne zur Kabotage-Li- beralisierung ab

Pressemitteilung

**Ist sich der Bundesrat
eigentlich der Gefahr be-**

**wußt, dass er
mit seiner Stel-
lungnahme zu
den Brüsseler
Vorschlägen für
ein Mobilitäts-
paket der Ver-
kehrssicherheit
auf Deutsch-
lands Straßen
einen Bären-
dienst erwiesen
hat? Diese Fra-**

**ge stellt der Bundesverband
Güterkraftverkehr Logistik
und Entsorgung (BGL) e.V.
in Frankfurt am Main ange-
sichts der Tatsache, dass die
Länderkammer den Vor-
schlag der EU-Kommission**

zurückgewiesen hat, den unfallträchtigen Transport in Kleintransportern unter 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht stärker zu regulieren. Diese Fahrzeuge unterliegen nicht den strengen gesetzlichen Regelungen, die für größere Lkw gelten, d.h. die Transportfirmen benötigen z.B. keine Lizenz, mit der ein Transportunternehmer seine persönliche Eignung, seine finanzielle Leistungsfähigkeit sowie die erforderliche Sach- und Fachkunde nachweisen muss.

In den vergangenen Jahren sind immer mehr dieser Fahrzeuge aus den östlichen EU-Staaten mit 1-Mann-Schlafkabine quer über dem Fahrerhaus (sog. Topsleeper) in Deutschland und Westeuropa unterwegs. Die Fahrer dieser Kleintransporter bleiben für viele Wochen oder gar Monate fern ihrer Heimat stationiert und sind bereits zum alltäglichen Bild auf den hiesigen Autobahnrastplätzen geworden. Die Entscheidung des Bundesrates, ist