

Fragen + Antworten

Journalisten fragen – der BGL antwortet: Die kompletten BGL-Interviews

In dieser Ausgabe hat der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. bislang nur bruchstückhaft veröffentlichte Interviews zusammengestellt. Lesen Sie heute, was bisher nicht in der Zeitung zu lesen war:

Energiewende/Schwergut/Gefahrgut

Frage: Deutsche Speditionen transportieren viele unterschiedliche schwere Güter. Gibt es einen besonders außergewöhnlichen Transport über die Straße, der in der letzten Zeit stattgefunden hat, der innerhalb der Branche für Aufsehen gesorgt hat?

BGL: Besondere Beachtung finden Transporte von Rotorblättern für Windkraftanlagen, die mittlerweile solche Dimensionen angenommen haben, dass jedes Rotorblatt einzeln auf einem separaten Sattelaufleger verladen werden muss (siehe beigefügtes Foto). Dabei erreichen diese Rotorblätter oft mehr als die doppelte Länge eines Lang-Lkw. Dennoch werden sie von darauf spezialisierten Transportlogistikunternehmen bis an die entlegensten Standorte auch durch engste Ortsdurchfahrten gebracht. Ohne den Lkw wäre die Energiewende nicht realisierbar.



Keine Energiewende ohne Lkw!

Foto: Universal Transport Michels, Paderborn

Frage: Gibt es auch regelmäßige Transporte von schweren oder gefährlichen Gütern, die der Normalbürger vermutlich nicht bei einem Lkw-Transport vermuten würde?

BGL: Es gibt sehr viele Stoffe, die man als „Normalbürger“ nicht ohne weiteres auf einem Gefahrgut-Lkw erwarten würde: Sägespäne zum Beispiel, denn diese können explosionsartig verpuffen. Aus demselben Grund zählt Kohlenstaub zu den Gefahrgütern. Aber auch Gegenstände aus dem alltäglichen Gebrauch gehören dazu, wie etwa Spraydosen. Und sogar Lebensmittel wie höherprozentige Alkoholika oder auch der Cola-Grundstoff Phosphorsäure verbergen sich auf Lkw mit Gefahrgut-Beschilderung.

Frage: Welche Vor- und Nachteile hat ein Transport von Gefahrgut mit dem Lkw gegenüber einem auf der Schiene oder über Wasserstraßen? Gibt es Güter, die zum Beispiel nur auf einem der Wege transportiert werden dürfen?

BGL: Ein Vorteil des Straßentransportes liegt klar auf der Hand: Der Lkw kommt überall hin, die Eisenbahn nur dorthin, wo Schienen liegen und das Binnenschiff nur auf schiffbaren Flussabschnitten und Kanälen. An deren Ende muss auch wieder der Lkw weiterhelfen, so z.B. bei der Treibstoffversorgung des bundesweiten Tankstellennetzes. Ein weiterer Vorteil des Lkw ist, dass der Fahrer stets bei der Ladung verweilt, während Eisenbahnwaggons oft tagelang unbeaufsichtigt auf unübersichtlichen und abgelegenen Rangierbahnhöfen für jedermann zugänglich abgestellt sind. Zudem ist die Ladung beim Eisenbahntransport viel höheren Belastungen ausgesetzt: zum einen erreichen Güterzüge oftmals 120 km/h auch bei Kurvenfahrten und zum anderen kann sie durch Rangierstöße beschädigt oder auch zerstört werden, ohne dass es von außen erkennbar wäre. Ein Vorteil des Eisenbahntransportes ist dagegen die Schienenführung, die ein Abkommen vom Weg unwahrscheinlicher macht als auf der Straße. Ein Vorteil des Straßentransportes ist demgegenüber die geringere Menge, die pro Fahrt transportiert wird. Katastrophen wie jene von 2009, als im Bahnhof von Viareggio ein Zug mit Butangas explodierte und 32 Menschen ums Leben kamen, sind in dieser Dimension auf der Straße nur sehr schwer vorstellbar. Ebenso zeigt das Gefahrgut-Unglück von 2011, als das Tankschiff „Waldhof“ mit mehr als 2.000 t Schwefelsäure an der Loreley kenterte und eine wochenlange Rheinsperrung auslöste, die Grenzen wie auch das Risikopotenzial des Gefahrgut-Transportes mit Binnenschiffen auf.

Frage: Anhand von Statistiken zeigt sich, dass es in den 1990er Jahren noch verhältnismäßig viele Unfälle mit Gefahrgut gab. Die Zahlen gingen zwar zurück, aber spürbar erst ab den 2000er Jahren. Können Sie aus der eigenen Erfahrung innerhalb der Branche sagen, wie sich diese Zahlen erklären?

BGL: Der dauerhafte Trend zu weniger Gefahrgut-Unfällen geht auf eine bessere Schulung der Fahrer zurück, aber auch auf ein immer moderneres Equipment. Eine permanente Fortentwicklung der gesetzlichen Vorschriften wie auch der Verladeranforderungen tun ihr Übriges. Momentan kämpft der BGL für die Sicherung eines dauerhaft hohen Ausbildungsstandes auch und gerade im Gefahrgut-Bereich. Voraussetzung dafür ist, dass das von ihm initiierte Förderprogramm „Aus- und Weiterbildung“ gegen bürokratischen Widerstand aufrecht erhalten werden kann. Ein hoher Ausbildungsstand und umfassende Kenntnisse bei Ladungssicherung und Gefahrgut-Transporten sind auch für die Allgemeinheit von überragendem Interesse.

Frage: Erinnern Sie sich an Unfälle mit Gefahrgut oder schweren Gütern, die nach heutigen Sicherheitsstandards nicht mehr denkbar wären?

BGL: Wir alle erinnern uns noch an das schlimme Tankwagenunglück von Herborn aus dem Jahre 1987 mit sechs Toten. Die Fahrzeugtechnik ist in der Zwischenzeit weit fortgeschritten: Mit z.B. Retardern (berührungs- und verschleißfreie Dauerbremsen) und ABS ist heute ein wesentlich höheres Sicherheitsniveau erreicht als es vor über einem Vierteljahrhundert möglich war. Ein unvermeidbares Restrisiko bleibt allerdings immer. Das gilt auch für das Versagen von Sicherheitseinrichtungen, weil kein Mensch immer und überall absolut fehlerfrei arbeitet.

Frage: Für den Transport von Brennelementen gibt es mit dem Castor einen vorgegebenen und standardisierten Behälter. Gibt es Güter, für die Sie sich auch einen solchen einheitlichen Behälter wünschen würden?

BGL: Gefahrgut darf nur in dafür zugelassenen Behältern bzw. Verpackungen transportiert werden. Diese Thematik ist gelöst und permanente Verbesserungen beschäftigen Sicherheitsexperten und Gefahrgutgremien.

Umweltbundesamt Teil 1

Frage: Die UBA-Präsidentin Krautzberger hat sich ziemlich kritisch zum LKW-Verkehr geäußert. Es werde zu viel auf der Straße transportiert, die Maut müsse ausgeweitet werden und anspruchsvolle Regelungen für CO₂ auch beim LKW seien nötig. Wie steht der BGL zu diesen Äußerungen? Ist der LKW tatsächlich der „Umwelt-Buhmann“? Und wie könnte der Emissionsausstoß auf der Straße noch verringert werden – geht da technisch noch was? Oder was könnte organisatorisch gemacht werden?

BGL: Das Umweltbundesamt fordert eine Ausweitung der Lkw-Maut auf die Fahrzeugkategorie von 3,5 t bis 7,5 t zGG und erwartet sich davon eine Verkehrsverlagerung auf Schiene und Binnenschiff. Die Fahrzeuge dieser Kategorie werden jedoch in erste Linie von Handwerksunternehmen und bei Verteilerverkehren genutzt. Die Vorstellung, dass nach einer Mauteinführung für Lkw von 3,5 t bis 7,5 t zGG der Dachdecker mit der Lokomotive vorfährt oder der Fliesenleger mit dem Binnenschiff anlandet ist einfach nur weltfremd.

Das Umweltbundesamt schreibt in seiner Pressemitteilung vom 04.08.2015, dass zwischen 2000 und 2013 der Güterverkehrsaufwand auf der Straße um rund 31 Prozent gestiegen sei. Wörtlich heißt es: „Wir raten dringend dazu, mehr Gütertransport von der Straße auf die Schiene und das Schiff zu verlegen – das Aktionsprogramm Klimaschutz setzt hier schon die richtigen Akzente. Es wäre auch sinnvoll, die LKW-Maut auf Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen auszuweiten.“ Auch das UBA weiß, dass im Jahre 2005 die Lkw-Maut ab 12 t zGG eingeführt wurde. Trotzdem hat die Güterverkehrsleistung (in UBA-Sprech: der Güterverkehrsaufwand) auf der Straße von 2000 bis 2013 um 31 % zugenommen. Wenn die Lkw-Maut für die großen Fahrzeuge nicht zu einer Verkehrsverlagerung auf Schiene und Binnenschiff geführt hat, warum ist es dann sinnvoll, die Lkw-Maut auf kleine Fahrzeuge auszuweiten? Vielleicht kann Ihnen das UBA diese Frage beantworten. Auch in der Schweiz ist der Anteil der Schiene NACH Einführung der für Lkw ab 3,5 t zGG geltenden LSVA – die um ein Mehrfaches höher ist als die deutsche Lkw-Maut – niedriger als vorher, und zwar sowohl im rein alpenquerenden Verkehr, als auch im gesamten Güterverkehr in der Schweiz.

Wenn man einen Blick auf Seite 114 der UBA-"Daten zur Umwelt 2015" wirft, sieht man, dass die spezifischen Kohlendioxid-Emissionen pro tkm von 1995 bis 2013 "nur" um 30 % zurückgegangen sind, dagegen die der eigentlichen Schadgase Stickstoffoxid um 77 %, Feinstaub um 88 %, NMVOC um 90 % und Schwefeldioxid um fast 100 %. Diese unterschiedlichen Entwicklungen hängen kausal eng zusammen: Durch die Emissionsklassen EURO I bis EURO VI wurden in den vergangenen beiden Jahrzehnten die Treibstoffeffizienzgewinne jeder neuen Motorengeneration teilweise durch die Einhaltung immer strengerer EURO-Normen aufgrund chemisch-physikalischer Gesetzmäßigkeiten wieder aufgeessen. Da der CO₂-Ausstoß linear mit dem Treibstoffverbrauch einhergeht, sind die Transportlogistikunternehmen von jeher darauf geeicht, möglichst verbrauchsarme Fahrzeuge anzuschaffen. Ökonomie und Ökologie gehen hier also schon immer Hand in Hand.

Was das UBA vergessen hat: 1 Tonne CO₂, die aus der Verbrennung von Diesel entsteht, liefert Vater Staat Energiesteuern in Höhe von 167 €. Dagegen erhält der Fiskus von 1 Tonne CO₂, die aus dem Verbrauch von Bahnstrom resultiert, lediglich Energiesteuern und EEG-Umlagen in Höhe von 43 €.

NOx-Emissionen

Frage: Nach meiner Kenntnis überwacht eine NOx-Sonde permanent die Stickoxidemissionen eines Lkw. Was passiert bei einer kurzfristigen oder permanenten Überschreitung des Grenzwertes (oder eines davon leicht abweichenden Schwellenwertes)? Wird der Fahrer gewarnt und falls ja, wie? Und ist diese Warnung eine KANN-Option

oder vom Gesetzgeber vorgeschrieben?

BGL: Es ist zutreffend, dass die Stickoxidemissionen permanent von einer NOx-Sonde überwacht werden. Das On-Board-Diagnosesystem (OBD-System) muss "...so ausgelegt, gebaut und im Fahrzeug eingebaut sein, dass es in der Lage ist, während der gesamten Lebensdauer des Fahrzeugs die Arten von Verschlechterungen oder Fehlfunktionen zu erkennen, aufzuzeichnen und zu übermitteln..." heißt es in der hierfür maßgeblichen "VERORDNUNG (EU) Nr. 582/2011 DER KOMMISSION". Der Fahrer wird also in den von Ihnen genannten Fällen von einem optischen Störungsmelder gewarnt. Ohne Erfüllung dieser Vorschrift gibt es keine Typp Genehmigung der zuständigen Genehmigungsbehörde (in Deutschland: das Kraftfahrt-Bundesamt in Flensburg) für die Hersteller.

Frage: Was passiert, wenn der SCR-Tank alle ist und der Fahrer versäumt, AdBlue nachzufüllen?

BGL: Geht der AdBlue-Vorrat zur Neige, muss der Fahrer spätestens gewarnt werden, wenn der Füllstand unter 10 % sinkt bzw. wenn die verbliebene AdBlue-Menge nicht mehr für die Fahrstrecke ausreicht, die mit der vom Hersteller angegebenen Reservekraftstoffmenge möglich ist. Sollte dennoch das AdBlue ausgehen, erkennen das die im Abgasstrom liegenden Sonden am Anstieg des NOx-Wertes und der ebenfalls vorgeschriebene Drehmomentbegrenzer setzt die Motorleistung deutlich herab. Der Lkw kann also noch weiterfahren, ist aber nur noch begrenzt einsatzfähig. Eine normale Tourenplanung ist damit nicht mehr möglich und die Fahrt zur Tankstelle oder in die Werkstatt die zwangsläufige Folge. Wenn das OBD eine NOx-Überschreitung feststellt, wird diese also aufgezeichnet und dem Fahrer mit einer optischen Warnung angezeigt.

Frage: Entscheidend ist nun die Frage, was passiert, wenn es häufige NOx-Überschreitungen gibt: Wird das Fahren mit der Zugmaschine technisch sanktioniert, also ähnlich wie bei einem leeren SCR-Tank zum Beispiel mit einer Leistungs drosselung, oder bleibt die Überschreitung analog zum Pkw faktisch folgenlos, wird also bei der nächsten Wartung bemerkt und übergangen? Bitte sagen Sie auch, wo genau das gesetzlich geregelt ist! Mir geht es vor allem um die Abgrenzung zum Pkw. Wo und wie werden Lkw schärfer und strenger überwacht, das ist die Kernfrage.

BGL: Es ist nicht maßgeblich wie oft NOx-Überschreitungen eintreten, sondern allein dass der Schwellenwert überschritten worden ist, um den Drehmomentbegrenzer zu aktivieren. In der "Regelung Nr. 49 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UN/ECE) - Emissionen von Selbstzündungsmotoren und von mit Erdgas oder Flüssiggas betriebenen Fremdzündungsmotoren" – veröffentlicht im Amtsblatt der EU L 103 vom 12.4.2008 – lautet Punkt 5.5.3.4: "Überschreitet die NOx-Konzentration die in der Tabelle in Absatz 5.4.4 genannten OBD-Schwellenwerte, so muss die Motorleistung nach Absatz 5.5.5 durch einen Drehmomentbegrenzer für den Fahrer deutlich spürbar herabgesetzt werden. Wenn der Drehmomentbegrenzer aktiv ist, muss der Fahrer weiterhin nach den Bestimmungen von Absatz 5.5.3.2 gewarnt werden, und ein nicht löschbarer Fehlercode muss nach Absatz 5.5.3.3 gespeichert werden." Letzteres muss für "mindestens 400 Tage oder 9.600 Motorbetriebsstunden" gewährleistet sein. Zu der Frage, inwiefern sich die Regelungen für Pkw von denen für Lkw unterscheiden, können am besten die Experten vom Kraftfahrt-Bundesamt in Flensburg (der zuständigen Genehmigungsbehörde) Auskunft geben.

Diesel

Frage: Der Steuervorteil für Diesel-Kraftstoff steht zur Diskussion, er könnte sogar komplett abgeschafft werden.

BGL: Das sehen wir nicht in dieser Konsequenz. Dieseldieselkraftstoff wird nicht nur im (Straßen-)Verkehr benötigt. Fast alle schweren Arbeitsmaschinen werden damit angetrieben. Die Besteuerung von Diesel-Kraftstoff ist deshalb ein Thema der Standortkosten für die Wirtschaft. Der Steuervorteil für Dieseldieselkraftstoff ist aufgrund der höheren Energieeffizienz im Vergleich zum Verga-

ser-Kraftstoff auch ökologisch begründet. Eine Abschaffung dieses Vorteils entspräche einer Energiesteuererhöhung auf Diesel um 40 %, was momentan eine Steigerung der Kraftstoffpreise um rund 20 % nach sich zöge, die dann von den Transportlogistikunternehmen 1 zu 1 an die Auftraggeber weiterberechnet werden müsste. Im Endeffekt würde dann auch diese Steuererhöhung früher oder später beim Endverbraucher ankommen.

Frage: Verbot von Diesel Fahrzeugen in den Innenstädten? Wenn Dieselfahrzeuge in Innenstädten verboten würden: Was würde das für die Gütertransportbranche bedeuten? Wie kämen die Waren in die Innenstädte? Benzin-Elektro-LKW? Oder über Wasser, Schiene, Luft (Drohnen, Helikopter)? Oder andere Möglichkeiten? Wie schnell wäre eine Umstellung zu erreichen? Wer könnte bremsen, wer so etwas fördern wollen?

BGL: Die Frage müsste wohl eher lauten, was ein Verbot von Dieselfahrzeugen in Innenstädten für die Innenstädte bedeuten würde: den umgehenden Zusammenbruch der Versorgung. Kurzfristig könnten allenfalls Benzinfahrzeuge einen wenn auch nur geringen Anteil der bislang von Dieselfahrzeugen in die Innenstädte transportierten Güter übernehmen. Alle anderen denkbaren Alternativen sind zahlenmäßig viel zu unbedeutend oder können – Beispiel Bahn oder Binnenschiff – keine flächendeckende Versorgung der Innenstädte sicherstellen. Zudem muss daran gezweifelt werden, ob beispielsweise Benziner, Dieselloks mit ihren vorsintflutlichen Emissionswerten oder Hub-schrauber umweltfreundlicher unterwegs wären als moderne, hocheffiziente Diesel-Lkw. Eine andere Entwicklung ist laut Umweltbundesamt für eine saubere Innenstadtluft von wesentlich größerer Bedeutung: Bereits am 19.12.2007 (!) schrieb es in seinem Newsletter „UBA aktuell 5/2007“ über die gemeinhin als klimafreundlich geltenden Kaminöfen und Holzpellettheizungen: „Allerdings stoßen kleine Holzfeuerungen auch erhebliche Mengen an Feinstaub und anderen gefährlichen Schadstoffen (etwa polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe) aus. Mittlerweile entweicht aus den Millionen deutscher Holzheizungen eine größere Feinstaubmenge als aus den Auspuffrohren aller Diesel-Pkw und Lkw zusammen.“ Lüften im Winter wird deshalb in immer mehr Innenstadtlagen zu einer „Mission impossible“.

Frage: Neue Abgastests. Da geht es vor allem um die Abgastests für PKW. Warum spricht man nicht auch über die Abgastests für LKW? Sind sie so gut und zuverlässig, dass man sie nicht in Frage stellt? Wie steht der BGL zu diesen LKW-Tests?

BGL: Die Abgasvorschriften für Lkw sind sehr detailliert gefasst und gehen weit über reine Prüfstandtests hinaus. Die Kontrolle erfolgt quasi „lebenslanglich“. Das On-Board-Diagnosesystem muss „...so ausgelegt, gebaut und im Fahrzeug eingebaut sein, dass es in der Lage ist, während der gesamten Lebensdauer des Fahrzeugs die Arten von Verschlechterungen oder Fehlfunktionen zu erkennen, aufzuzeichnen und zu übermitteln...“ heißt es in der hierfür maßgeblichen „VERORDNUNG (EU) Nr. 582/2011 DER KOMMISSION“. Der Fahrer wird in solchen Fällen von einem optischen Störungsmelder gewarnt. Ohne Erfüllung dieser Vorschrift gibt es keine Typp Genehmigung der zuständigen Genehmigungsbehörde (in Deutschland: das Kraftfahrt-Bundesamt in Flensburg) für die Hersteller. Erkennen z.B. die im Abgasstrom liegenden Sonden einen Anstieg des NOx-Wertes bzw. der Partikelemissionen setzt der ebenfalls vorgeschriebene Drehmomentbegrenzer die Motorleistung deutlich herab. Der Lkw kann also noch weiterfahren, ist aber nur noch begrenzt einsatzfähig. Eine normale Tourenplanung ist damit nicht mehr möglich und die Fahrt zur Tankstelle (nachfüllen von AdBlue) oder in die Werkstatt zur Fehlerbeseitigung die zwangsläufige Folge.

Frage: Wenn Diesel als Treibstoff ganz abgeschafft würde: Was würde das für die LKW-Branche bedeuten, die ja hauptsächlich mit Diesel fährt? Welche Alternativen stünden bereit und könnten Diesel von heute auf morgen ersetzen? Gibt es sie schon? Oder würde es das Ende des aktuellen LKW-Transportwesens bedeuten? Was müsste geschehen?

BGL: Von heute auf morgen gibt es u.E. keine vernünftigen Alternativen zum Diesel als Kraftstoff. Mittelfristig, d.h. im Laufe der nächsten 5 bis 10 Jahre, könnten in erster Linie auf Kurz- und Mittelstrecken vermehrt Gas- und Elektro-Lkw zum Einsatz kommen – entsprechende Fortschritte bei deren

Energieeffizienz und Alltagstauglichkeit vorausgesetzt. Doch auch bei diesen Antriebsarten gilt: Keine Rose ohne Dornen, denn sie verursachen ebenfalls nicht unerhebliche Emissionen – auch wenn diese ganz oder teilweise an anderer Stelle entstehen. Beim Elektroantrieb entstehen sie bei den Kraftwerken und beim Gasantrieb neben der Verbrennung auf der sog. „Vorkette“, d.h. beim Fördern und Transport z.B. von Sibirien über Tausende von Kilometern mit vielen Leitungslecks durch die das Erdgas (= „Klimakiller“ Methan) in großen Mengen in die Atmosphäre entweicht. Mit Blick auf die für 2050 formulierten Ziele werden alternative Antriebssysteme ihren pränatalen Status abgelegt und den Kinderschuhen entwachsen sein. Vielversprechend sind Oberleitungs-Lkw, regenerativ gewonnene Kraftstoffe und Hybridtechnologien.

Klimaschutz

Frage: Welche Erfolge konnte die Branche bei der Reduktion von klimaschädlichen Emissionen bereits erreichen?

BGL: Das Transportlogistikgewerbe ist bei der Reduktion klimaschädlicher Emissionen weitgehend von den Produkten abhängig, die die Automobilindustrie liefert. Dazu ist festzustellen, dass in den vergangenen 20 Jahren der Abgasreinigung Priorität beigemessen wurde, was zu Lasten des optimierten Kraftstoffverbrauchs ging. Dies betrifft insbesondere die Motorgenerationen Euro V und Euro VI. Dennoch kann festgestellt werden, dass moderne Nutzfahrzeuge gegenüber dem Stand der 90-iger Jahre heute gut ein Viertel weniger Kraftstoff verbrauchen. Darüber hinaus hat das Transportlogistikgewerbe durch Tourenoptimierung und Fahrerschulung beträchtliche Effizienzvorteile erreichen können. Die Leerfahrtenquote im Fernverkehr liegt bei ca. 10 Prozent und damit an einer kaum noch verbesserungsfähigen Grenze. Durch eine Entkopplung des Transportaufkommens von der Wirtschaftsentwicklung ergeben sich weitere positive Umwelteffekte. So stieg das Bruttoinlandsprodukt preisbereinigt seit 1999 um 19,5 Prozent. Die im Straßengüterverkehr beförderte Gütermenge dagegen lediglich um 2,4 Prozent. Dass die Beförderungsleistungen (tkm) auf der Straße deutlich stärker angestiegen sind als das BIP und im gleichen Zeitraum um mehr als 35 Prozent zugenommen haben, ist nicht dem Transportlogistikgewerbe, sondern der Globalisierung der Wirtschaft zuzuschreiben. Fest steht, dass ein immer höheres BIP nahezu mit der Bewegung der gleichen Gütermenge verbunden war. Wer Zulieferer ist, oder wohin weltweit geliefert wird, entscheiden jedoch die Kunden des Transportlogistikgewerbes. Deren Entscheidungen liegen außerhalb unserer Einflussmöglichkeiten.

Frage: Welche Antriebstechnologien erscheinen Ihnen derzeit am aussichtsreichsten, um im Straßengüterverkehr den CO₂-Ausstoß zu mindern?

BGL: Am schnellsten umsetzbar erscheint im Augenblick der Einsatz von Gasmotoren oder Gashybridmotoren, die bei Zumischung von regenerativ gewonnenem Gas und neuester Einspritztechnologie zu einer bedeutenden CO₂-Minderung beitragen könnten. Allerdings liegen die Anschaffungskosten für Gasmotore deutlich über konventionellen Antrieben, so dass die Kraftstoffpreisentwicklung und die steuerliche Behandlung marktentscheidend werden könnten.

Frage: Durch welche weiteren Maßnahmen könnte kurz- bis mittelfristig die CO₂-Bilanz des LKW verbessert werden? Wie kann die Politik hier unterstützen?

BGL: Hierbei kommt insbesondere der Kraftstoffstrategie der Bundesregierung eine große Bedeutung zu. Sofern es wirtschaftlich darstellbar wäre, Überschussproduktion in der regenerativen Stromerzeugung für die Herstellung synthetischer Kraftstoffe (Methangas) zu nutzen, könnte damit die Klimabilanz des Lkw-Transports verbessert werden. Auch die direkte Elektrotaktion, wie beispielsweise im Projekt ENUBA, das in der Praxiserprobung ist, könnte die CO₂-Bilanz des Lkw nachhaltig verändern. Die Politik muss allerdings die Weichen stellen, weil die Infrastruktur bei der Erzeugung und Bereitstellung regenerativer Kraftstoffe sowie der Aufbau von Oberleitungssystemen, etwa an Autobahnen, nicht allein privatwirtschaftlich zu organisieren sind.

Frage: Die CO₂-Emissionen der LKW sind in den Jahren seit Einführung der Euro-Schadstoffnormen insbesondere bis zur Euro IV-Norm stark gesunken. Wie weit lässt sich dieses Spiel noch treiben?

BGL: Beim Dieselmotor sind physikalische Grenzen gesetzt und fast erreicht. In Betracht kommen deshalb, wie bereits in den vorausgegangenen Fragen dargelegt, nur neue Antriebs- und Kraftstoffkonzepte, wenn politisch gewollte Quantensprünge zum nahezu CO₂-freien Verkehr bis 2050 erreicht werden sollen. Im Extremfall ließe sich mit äußerst aufwändigen Mitteln die CO₂-Bilanz langfristig um gut 80 Prozent verbessern. Allerdings müssten dann Kraftstoffpreise nach derzeitigen Kostenschätzungen von 8 bis 10 Euro pro Liter Dieselequivalent in Kauf genommen werden.

Frage: Andere Verkehrsträger oder auch Unternehmen versprechen in Werbebroschüren CO₂-freie Transporte. Wie ehrlich ist aus Ihrer Sicht dieses Versprechen?

BGL: Es sind die gleichen Unternehmen, die sich bei der Einspeisung regenerativer Energie Sonderprivilegien zu Lasten der allgemeinen Stromverbraucher gesichert haben. Ein nicht unerheblicher Anteil stammt immer noch aus Kernkraftwerken und der Löwenanteil der Stromerzeugung, gerade wenn es um Spitzenlasten geht, kann in Deutschland nicht mit regenerativ gewonnenem Strom bedient werden. Trotzdem bleibt nirgendwo eine Bahn stehen. Dass darüber hinaus die CO₂-Emissionen bei der Erzeugung von Strom dem Energiesektor zugerechnet werden, bedeutet noch lange nicht, die Abnehmer von Strom erbrächten CO₂-freie Leistungen. Wenn das TREMOD-Modell für die Bewertung und Umrechnung der Energieverbräuche in CO₂-Äquivalente zugrunde gelegt wird, sind die CO₂-spezifischen Emissionen elektrisch betriebener Mobilitätssysteme 10 Mal höher als in den „Schönwetterrechnungen“ einzelner Verkehrsträger. Diese sind nur stimmig, wenn der Großteil der mobilitätsbedingten CO₂-Emissionen dem Kraftwerkssektor zugeschoben wird.

Frage: Angesichts des prognostizierten Wachstums des Güterverkehrs steigt insgesamt betrachtet der CO₂-Ausstoß des Straßenverkehrs trotz aller Erfolge beim einzelnen Fahrzeug immer weiter. Fürchten Sie, dass die Politik den Druck erhöhen wird?

BGL: Transport ist eine abgeleitete Nachfrage. Wer Transporte vermeidet, vermeidet Wertschöpfung und damit im Wesentlichen die Grundlagen, von denen die Menschen in einem moderner Wirtschaftsstandort wie Deutschland leben. Bei einer Staatsquote von etwa 45 Prozent des BIP trifft jeder vermiedene Transport zunächst einmal den Fiskus am allermeisten. Gleich danach kommen die Produzenten und Händler der Ware. Der eigentliche Transport hat nach der volkswirtschaftlichen Wertschöpfungsrechnung lediglich 1,5 Prozent Anteil an der gesamten Wertschöpfungskette. Wenn die Politik den Druck im Sinne von Verkehrsvermeidung erhöht, Verlagerung kommt mittel- und kurzfristig ohnehin nicht in Betracht, sägt man am Ast auf dem die Wohlstandsgesellschaft in Deutschland sitzt.

Frage: Rechnen Sie mit Ergebnissen bei der Pariser UN-Klimakonferenz die Auswirkungen auf die Transportbranche haben werden?

BGL: Die Pariser UN-Klimakonferenz hat freiwillige Selbstverpflichtungen der Staaten, aber kein sanktioniertes Regelwerk hervorgebracht. Deshalb ist die deutsche Transportbranche weniger durch die Ergebnisse der Pariser UN-Klimakonferenz betroffen als durch nationale Klimaschutzziele. Hier soll bereits bis 2020 eine Sonderquote der deutschen Wirtschaft mit hohem Kostenaufwand erbracht werden. Deutschland hat sich selbstverpflichtet, im Gegensatz zur gesamten EU, die CO₂-Emissionen bis 2020 nicht um 30 Prozent, sondern um 40 Prozent gegenüber 1990 zu senken. Da der Verkehr seinen Anteil leisten soll, werden auf das deutsche Transportlogistikgewerbe Mehrbelastungen in beträchtlicher Größenordnung zukommen. Offen ist, wer das alles bezahlt.

Flüchtlinge als Arbeitskräfte

Frage: Welche Voraussetzungen wären nötig, damit Flüchtlinge etwa

als Fahrer oder Lagermitarbeiter in der Transport- und Logistikwirtschaft arbeiten könnten?

BGL: Zunächst ist der Aufenthaltsstatus der Flüchtlinge von Bedeutung: Während der Prüfungsphase der Erstanträge erhalten Asylbewerber bzw. Flüchtlinge den Aufenthaltsstatus der Aufenthaltsgestattung. Diese ist mit einem Beschäftigungsverbot während der ersten drei Monate verbunden. Allerdings dauert es bis zum Asylbescheid oft deutlich länger. Für den dann theoretisch möglichen Arbeitsmarktzugang gelten dieselben rechtlichen Voraussetzungen wie für andere Branchen, welche in § 32 („Beschäftigung von Personen mit Duldung“) der Beschäftigungsverordnung geregelt sind. Hinzu kommen für die Transportlogistikbranche die Notwendigkeit angemessener deutscher Sprachkenntnisse für den Kunden- und Kollegenkontakt sowie die vom Gesetzgeber im Rahmen des BKrFQG verlangten Qualifizierungsnachweise.

Frage: Sehen Sie hier eine Möglichkeit, dem Fahrermangel zu begegnen? Welche Punkte sprechen dagegen?

BGL: Zunächst sind die deutschen Transportlogistikunternehmen darum bemüht – und auch von der Gesetzeslage dazu angehalten – freie Stellen mit deutschen Arbeitskräften zu besetzen bzw. – falls dies nicht möglich ist – mit solchen aus den EU-Mitgliedsstaaten. Dies ist auch wegen der im Kundenkontakt und im Kollegenkreis unerlässlichen deutschen Sprachkenntnisse die logische Reihenfolge. Allerdings muss sich jeder Unternehmer, der an der Einstellung eines Flüchtlings VOR einem positiven Asylbescheid interessiert ist, darüber im Klaren sein, dass es vor Anerkennung der Asylanten- oder Flüchtlingseigenschaft keine Planungssicherheit über dessen Aufenthaltsdauer gibt. Es macht in der Regel keinen Sinn, den zeitaufwändigen Behördenmarathon mit Ausländerbehörde und Bundesanstalt für Arbeit anzugehen, wenn der Kandidat in drei oder sechs Monaten mit seiner Abschiebung rechnen muss.

Frage: Inwiefern sind ausländische LKW-Führerscheine insbesondere aus Ländern des Nahen Ostens, Nordafrika oder Afghanistan umschreibbar?

BGL: Hierzu liegen uns keine grundsätzlichen Informationen vor. Im Einzelfall müsste dies von der Fahrerlaubnisbehörde geprüft werden.

Fachkräftemangel

Frage: Wie sieht die Ausbildungs- und Fachkräftesituation in der Logistikbranche aus? Inwieweit hat sich die Situation in den vergangenen drei Jahren verändert?

BGL: Die Situation in der Logistikbranche ist vergleichbar mit Handel und Handwerk. Aufgrund der geburtenschwachen Jahrgänge, nimmt die Zahl der Ausbildungsplatzbewerber stetig ab. Der Trend zu höheren Bildungsabschlüssen lässt die Zahl der Bewerber für eine klassische Berufsausbildung noch stärker zurückgehen. Dennoch ist es der Logistikbranche mit großen Anstrengungen und Unterstützung des BGL, seiner Landesverbände, den Straßenverkehrsgenossenschaften, den brancheneigenen Berufsbildungseinrichtungen, sowie der 2013 gestarteten Image-Kampagne „Mach was Abgefahrenes!“ gelungen, den Abwärtstrend zu brechen: Von 2012 auf 2013 ging die Zahl der neu abgeschlossenen Ausbildungsverträge im Transportlogistikgewerbe (alle Berufe) noch um 6,2 % von 29.003 auf 27.203 zurück. Im Jahre 2014 waren es 27.044 und damit lediglich 0,6 % weniger. Die Branche lag sogar besser als die allgemeine Entwicklung, die ein Minus von 1,4 % verzeichnete.

Frage: Ist Ihnen Näheres zur Lage in der Region Frankfurt/RheinMain bekannt?

BGL: Die Region Frankfurt/RheinMain weist von jeher eine Besonderheit auf: Durch die räumliche Nähe des größten Arbeitgebers Deutschlands, des Frankfurter Flughafens, haben sich in diesem Umfeld zahlreiche Logistikdienstleister niedergelassen. Ein großes Angebot an Logistikarbeitsplätzen schafft gute Beschäftigungsbedingungen für Bewerber und zieht junge Menschen an. Der Fachkräftemangel und der Bedarf an qualifizierten jungen Menschen bleibt allerdings akut und ein Grundproblem.

Frage: In welchen Bereichen bzw. Berufen der Logistik ist die Nachfrage nach Fachkräften besonders groß – und warum? Wie viele Lkw-Fahrer gehen pro Jahr in den Ruhestand – und wie viel Prozent können aktuell durch neue Auszubildende ersetzt werden?

BGL: Es sind vor allem gewerblich technische Berufe betroffen. Qualifizierter Lkw-Fahrernachwuchs ist dabei ein besonderes Problemfeld. Rund 40 % aller Fahrer sind 50 Jahre und älter. Ein Großteil von ihnen tritt mit knapp 60 Jahren in den wohlverdienten Ruhestand ein. So gesehen ist es ein relativ einfaches Rechenexempel, wenn für die nächsten 10 Jahre bundesweit ein durchschnittlicher Nachwuchsbedarf von 20.000 bis 30.000 Lkw-Fahrern pro Jahr ermittelt wird. Momentan kommen jährlich etwa 12.000 bis 14.000 Lkw-Fahrer durch Absolventen des dreijährigen Ausbildungsberufs „Berufskraftfahrer/Berufskraftfahrerin“ sowie diverser Qualifizierungsmaßnahmen (sog. „Umschüler“) hinzu. Ein Teil der Differenz wird derzeit noch durch Fahrer aus den EU-Beitrittsländern geschlossen, die im Rahmen der von der EU gesetzlich garantierten Arbeitnehmerfreizügigkeit ganz regulär nach Deutschland kommen und hier eine berufliche Tätigkeit nach deutschen Lohn-, Arbeits- und Sozialbedingungen aufnehmen.

Frage: Was ist aus Sicht des BGL die größte Herausforderung bei der Fachkräftesicherung? Was hält der BGL für wichtig, um den Fachkräftebedarf in der Logistikbranche zu decken?

BGL: Es muss gelingen, Logistikberufe bekannter und attraktiver zu machen. Dazu gehört gerade für den Fahrerberuf nicht nur das Thema Entlohnung, sondern auch die bessere Vereinbarkeit der Arbeitszeiten mit Familienleben und Sozialkontakten, bessere Bedingungen bei Unterwegsaufenthalten und an den Be- und Entladerampen von Industrie und Handel sowie die soziale Akzeptanz des Berufes bis hin zu einem besseren Image der ganzen Branche. Zudem können die Vorteile des Berufes noch stärker herausgestellt werden: Modernste Lkw-Technik, anspruchsvolle, herausfordernde Aufgaben und ein hohes Maß an Selbständigkeit und Zukunftssicherheit sprechen für sich. Wer nicht Dienst nach „Schema F“ sucht und nicht jeden Tag den gleichen Trott machen will, der ist im Transportlogistikgewerbe richtig aufgehoben.

Frage: Inwieweit können Logistikunternehmen selbst daran mitwirken, um für Fachkräfte attraktiv zu sein?

BGL: Wer selbst ausbildet und seinen Azubis eine langfristige Perspektive bietet, hat definitiv bessere Chancen mit dem Fachkräftemangel in seinen verschiedenen Ausprägungsformen fertig zu werden. Tage der offenen Tür, Bildungs- und Hausmessen oder Verkehrssicherheitsaktionen, z.B. zum Thema „Toter Winkel“, sorgen für Aufmerksamkeit und positive Resonanz bei den anvisierten Zielgruppen sowie deren Familien.

Frage: Sind Ihnen besondere Aktivitäten speziell in der Region Frankfurt/RheinMain bekannt, um Fachkräfte zu gewinnen bzw. zu sichern?

BGL: Es gibt eine Reihe von regionalen Bildungsmessen und Unternehmenskooperationen, die speziell Nachwuchskräfte ansprechen. Daneben veranstalten große Unternehmen Logistiktage, Girls-Days etc.. Es lohnt sich, hier jeweils die regionale Presse zu studieren oder auch Aushänge in den Schulen zu beachten.

Frage: Zu Ihrer Initiative mach-was-abgefahrenes.de: Wie zufrieden ist der BGL mit der Resonanz der Webseite und speziell des Videos (Rasthof wird zum dancefloor)?

BGL: Mit der Resonanz sind wir sehr zufrieden. Alleine am Gewinnspiel, bei dem 3 iPads verlost wurden, haben über 50.000 Menschen teilgenommen. Das Video „Der Rasthof wird zum Dancefloor“ haben auf Youtube bereits mehr als 25.000 angesehen, den d. Dass das nicht jeder in gleichem Maße lustig findet, haben wir in Kauf genommen. Das Feedback junger Menschen ist allerdings weit überwiegend positiv, wenngleich der eine oder andere "alte Hase" sich nicht mit dieser Art der Werbung anfreunden kann. Der Köder muss allerdings nicht dem Angler, sondern dem Fisch schmecken; so gesehen ist unsere Bilanz positiv. Und obwohl die Website www.mach-was-abgefahrenes.de jetzt schon bald zwei Jahre im Netz steht, bekommen wir

noch laufend Anfragen über das Kontaktformular – zumeist Anfragen nach Ausbildungsstellen. Der auf der Website ebenfalls eingestellte Imagefilm „Was ist eigentlich Logistik?“ hat auf Youtube bereits über 20.000 Interessenten gefunden und wird auf vielen Veranstaltungen gezeigt, bei denen die Logistikberufe bekannt gemacht werden sollen. Dieser Film ist auch innerhalb der Branche ein „Ankommer“.

Mindestlohn

Frage: Wie wurde der Mindestlohn im Güterkraftverkehr zu Beginn angenommen? Was hat sich seit Einführung des Mindestlohns konkret geändert?

BGL: Die Unternehmen des Güterkraftverkehrs-/Transportlogistikgewerbes hatten mit der Mindestlohnhöhe von 8,50 Euro/Stunde aufgrund der darüber liegenden Tariflöhne in der Regel keine Probleme. Im Gegenteil: Große Hoffnungen wurden von den deutschen Transportlogistikunternehmen in das MiLoG gesetzt hinsichtlich einer gewissen Angleichung der Wettbewerbsverhältnisse zur den osteuropäischen Anbietern, die mit niedrigen Lohn- und Sozialstandards antreten. Diese Hoffnungen wurden jedoch enttäuscht, und die deutschen Transportlogistikunternehmen verlieren weiter Marktanteile, da eine wirksame Mindestlohnkontrolle gebietsfremder Lkw auf Grundlage der bestehenden Verordnung nicht möglich ist. Nach aktueller Rechtslage müssen ausländische Transportunternehmen bei Transporten von, nach oder in Deutschland lediglich ein Fax (!) mit einem Einsatzplan für die nächsten sechs Monate an die „Finanzkontrolle Schwarzarbeit“ in Köln schicken – Änderungen müssen nicht (!) nachgemeldet werden. D.h., wer einen Lkw und einen Fahrer per Fax meldet, kann in der Folge Dutzende Lkw einsetzen und hat dennoch seiner gesetzlichen Meldepflicht Genüge getan! Ohne Kontrollmöglichkeiten, vor allem auf der Straße, bleibt der Mindestlohn ein Papiertiger. Der BGL fordert ein Online-Portal im Internet, in das gebietsfremde Transportunternehmen aktuell Fahrer und Kfz-Kennzeichen eingeben müssen, ganz ähnlich, wie dies bei der Lkw-Maut seit 10 Jahren erfolgreich praktiziert wird. Sollte eine adäquate Kontrollmöglichkeit weiterhin nicht umgesetzt werden, wird das MiLoG im Transportwesen nicht dem Ziel für mehr Lohngerechtigkeit dienen, sondern zu einem Inländerdiskriminierungsinstrument verkommen.

Ein weiterer wesentlicher Aspekt des MiLoG ist neben der Lohnhöhe die verschuldensunabhängige (!) Auftraggeberhaftung. Diese besagt, dass ein Arbeitnehmer, der sich um seinen Mindestlohn geprellt fühlt, diesen nicht nur bei seinem eigenen Arbeitgeber, sondern bei jeder Firma, die Glied in der Supply Chain ist, einklagen kann – auch wenn drei oder vier Firmen dazwischen liegen. Die Folge war, dass sich tausende Firmen mit Vordrucken in Millionenaufgabe von ihren Geschäftspartnern bestätigen lassen wollten, dass diese den Mindestlohn zahlen und auch für ihre Unterauftragnehmer eine entsprechende Garantie abgeben. Wie kann man das aber kontrollieren, ohne gegen Datenschutz- und sonstige Gesetze zu verstoßen? Hier hat der Gesetzgeber nicht gründlich genug nachgedacht. Der BGL plädiert deshalb für eine Begrenzung der Auftraggeberhaftung auf das nächste Glied in der Auftragskette. Alles andere würde bedeuten, die Unternehmen vor die Wahl zu stellen, gegen welches Gesetz sie denn nun verstoßen sollen.

Bewegung gab es auf Druck der EU-Kommission und der Verbände beim Schwellenwert für den Bruttomonatslohn, ab dem die im Transportwesen zeitlich sehr aufwendigen Arbeitszeitaufzeichnungen vorgeschrieben sind. Dieser liegt bei 2.000 Euro monatlich. Zuvor lag er bei 2.958 Euro, die sich folgendermaßen errechneten: 8,50 Euro/Stunde x 29 Tage x 12 Stunden = 2.958 Euro. Wenn Sie sich jetzt denken sollten, dass so lange Arbeitszeiten einfach nur unrealistisch und sowieso verboten sind, verraten wir Ihnen, wo der Schwellenwert in der Ursprungsfassung des MiLoG lag: bei 4.500 Euro. Das MiLoG ist ein typisches Beispiel dafür, dass die oft gescholtene Arbeit von Lobbygruppen zuweilen zwingend erforderlich ist, um zu realitätsnahen Gesetzen zu kommen, die in der Praxis überhaupt erst umgesetzt werden können und überdies nicht gegen andere Gesetze verstoßen.

Autonomes Fahren

Frage: Für wie realistisch halten Sie das Szenario, dass Lastwagen bald automatisiert gesteuert über deutsche Straßen rollen? Über welches Zeitfenster reden wir Ihrer Ansicht nach?

BGL: Selbstfahrende Lastwagen sind über das Stadium der kontrollierten Laborversuche noch nicht hinausgekommen. Man darf deshalb nicht eine Entwicklungszeit zur Serienreife von einigen Jahren zugrunde legen und von „bald“ sprechen. Klar ist: Bestimmte Komponenten des selbstfahrenden Trucks besitzen aus Sicht des Gewerbes hohe Dringlichkeit. So z. B. der Abbiegeassistent, um dramatische Unfallfolgen durch den Toten Winkel bei Abbiegevorgängen von Nutzfahrzeugen zu verhindern. Dieses sicherlich „kleinere Accessoire“ als Teil des selbstfahrenden Trucks wurde vorgestellt, ist aber bis auf Weiteres nicht einmal als Sonderausstattung lieferbar. Die Frage, wann diese Komponente zur Verfügung steht, wurde mit „möglicherweise zur nächsten IAA“ beantwortet. Auf absehbare Zeit ist der selbstfahrende Truck so gesehen eher ein PR-Gag als eine „bald“ greifbare Zukunftstechnologie.

Frage: Zum Beispiel bei Daimlers Future Truck 2015 ist bisher davon die Rede, dass der Fahrer weiterhin in der Fahrerkabine sitzt. Sind dann die Vorteile des automatisierten Fahrens überhaupt lohnenswert? Oder ist es das Ziel, dass der Fahrer irgendwann komplett verschwindet? Wie könnte ein solches (realistisches) Szenario aussehen (z.B. wenn man bedenkt, dass der Lkw am Ende seiner Reise durch die Stadt fahren muss)?

BGL: Ohne den Fahrer wird es nach unserer Ansicht auch in Zukunft nicht gehen. Fahrerassistenzsysteme werden den Fahrer nicht überflüssig machen, sondern ihn bei seiner verantwortungsvollen Arbeit unterstützen. Dies gilt speziell für Systeme, die Konzentrationsschwächen und temporäre Ermüdungserscheinungen bei monotonem Fahren in Kolonnen ausgleichen. Große Fortschritte wurden beispielsweise mit einem Brems- und Notbremsassistenten gemacht, der ein Auffahren auf ein Stauende verhindern soll. Aber auch hier fehlt es an einer wirklich EU-weit ausgereiften Technologie, die alle Hersteller anbieten. Der EU-Zulassungsstandard ist noch weit vom Idealzustand entfernt.

Frage: Was vermuten Sie: Lassen sich durch das pilotierte Fahren vielleicht die Fahrzeiten der Lkw stark ausdehnen, weil der Fahrer weniger zu tun hat und deshalb auch während des Fahrens Pause machen kann? Oder werden die Pausenzeiten weiterhin gleich bleiben?

BGL: Die europäischen Sozialvorschriften lassen Schichtzeiten von regulär 12 Stunden zu. Innerhalb dieser Schichtzeiten darf maximal 9 (ausnahmsweise 10 Stunden) gelenkt werden. Dann folgt eine Ruhezeit von 11 Stunden. Der Rest verteilt sich auf mindestens eine Pausenlänge von 45 Minuten und sonstige Arbeitszeiten. Selbst bei Fahrerassistenzsystemen ist somit nicht mit einer signifikanten Ausweitung der Schichtzeiten und kürzeren Pausen zu rechnen. Schließlich braucht der Fahrer seine Ruhezeiten und kann auch nicht beliebig lange im Fahrerhaus verweilen. So wie bei jedem anderen Arbeitnehmer muss ein vernünftiges Maß zwischen Arbeits- und Freizeit gewährleistet bleiben.

Frage: Ist vielleicht der Lastenverkehr ein Vorreitermarkt im Bereich autonomes Fahren, weil hier die Einsparungen besonders groß sein könnten und der Fahrspaß ohnehin nicht ins Gewicht fällt?

BGL: Wirklich autonomes Fahren, das einen Fahrer entbehrlich macht, ist und bleibt Zukunftsmusik. Nach unserer Auffassung wird sich Derartiges aus Kostengründen allerdings im Premium-Pkw-Segment als erstes etablieren lassen. Für den Einsatz in Nutzfahrzeugen wären zudem das Versagen der Technologie oder der temporäre Ausfall deutlich fataler. Die Erstanwendung autonomer Systeme, die ohne Fahrer auskommen, sind deshalb keine Frage des „vorhandenen Fahrspaßes“ oder der Einsparung von Personalkosten. Letztendlich entscheidend sind die Praxistauglichkeit, das verbleibende Restrisiko bei Technikversagen und die Kosten derartiger Systeme. Zwischen dem, was wünschenswert und machbar ist, klafft noch lange Zeit eine erhebliche Lücke.

Ob sie je ganz geschlossen wird, ist keine Frage von Jahren, sondern von Generationen.

Lkw-Maut: Veränderungen 2015

Frage: Welche Unternehmen sind vor allem von der Absenkung der Mautpflichtgrenze auf 7,5 t Gesamtgewicht betroffen?

BGL: Betroffen sind sicherlich mehr Unternehmen als vermutet, und die Mautausweitung gilt zweifellos auch für den Einsatz von Fahrzeugen unterhalb 7,5 t GG, wenn diese mit Anhängern zum Einsatz kommen. Das dürfte viele Handwerker treffen. Da die „neue Maut“ achsbezogen ist, kann es sein, dass z.B. ein Fahrzeug mit 4,5 t Gewicht mit einem entsprechend leichten Anhänger, auch wenn dieser leer ist, die gleiche Maut wie ein voll beladener 38 t-Lkw zahlt. Schaut man in die Statistik, gibt es rd. 79.000 Fahrzeuge in Deutschland, die mit einem zulässigen Gesamtgewicht zwischen 7,5 t bis 11,99 t mautpflichtig werden. Groteskerweise bleiben 165.000 Fahrzeuge mautfrei, weil ihr zulässiges Gesamtgewicht auf 7,49 t begrenzt wurde, damit diese mit der alten Führerscheinklasse Klasse 3 gefahren werden dürfen. 10 kg „abgelastetes“ zulässiges Gesamtgewicht lassen so gesehen etwa doppelt so viele Fahrzeuge aus der Mautpflicht „herausfallen“, wie demnächst zusätzlich bemaute werden.

Frage: Ist noch ein Ausweichen auf mautfreie Bundesstraßen möglich?

BGL: Ein Ausweichen auf mautfreie Bundesstraßen war für das deutsche Transportlogistikgewerbe noch nie ein Thema. Das zeigen auch die einschlägigen Untersuchungen des BMVI. Auf weniger als 1 Prozent der Streckenanteile der Bundesstraßen konnte derartiger Mautausweichverkehr festgestellt werden. Diese Bundesstraßen sind längst bemaute oder für den Durchgangsverkehr gesperrt. Auch war zu erkennen, dass dort, wo Mautausweichverkehre beobachtet wurden, Kostenersparnisse zwischen 1 und 10 Euro bei den Mautkosten zu verzeichnen waren. Stellt man die weitaus geringere Systemgeschwindigkeit und die zeitliche Verlängerung der Touren dagegen, ist das Befahren mautfreier Bundesstraßen betriebswirtschaftlich ein großes Verlustgeschäft. Mautersparnisse werden um ein Vielfaches von Personalmehrkosten und Halterkosten übertroffen.

Frage: Was machen die Unternehmen jetzt mit ihren 11,99-t-LKW?

BGL: Diese Fahrzeuge werden mautpflichtig. Für den einen oder anderen stellt sich die Frage, ob eine aus Mautgründen erfolgte Ablastung des Fahrzeugs wieder aufgehoben wird, da die Mauthöhe lediglich an der Achszahl aber nicht am Gewicht festgemacht wird. Die zu befördernde Nutzlast könnte für das gleiche Fahrzeug bedeutend erhöht werden, ohne dass dies einen Cent Maut mehr kostet.

Frage: Ist jetzt ein Run auf 7,5-Tonner zu erwarten?

BGL: Ein Run auf 7,5-Tonner ist nicht zu erwarten, weil diese Fahrzeuge im Vergleich zu den bisherigen 12-Tonnen-Fahrzeugen eine unverhältnismäßig hohe Maut zu bezahlen haben.

Frage: Bedeutet das für viele selbstfahrende Unternehmer das Aus?

BGL: Selbstfahrende Unternehmen, soweit sie mit Fahrzeugen zwischen 7,5 t und 12 t unterwegs sind, bedienen vornehmlich den Bezirks- und Verteilerverkehr. Es ist klar, dass von diesen Kleinbetrieben die Maut nicht aus der Portokasse bezahlt werden kann. Deshalb ist es notwendig, Mehrkosten an die Auftraggeber weiterzugeben. Andernfalls würde die Mauteinführung für 7,5 t tatsächlich das Aus für viele Unternehmen bedeuten. Tatsache ist aber auch, dass die Auftraggeber in Industrie und Handel sowie auftraggebende Speditionen ohne diese Unternehmen nicht auskommen und schon jetzt ein Mangel an selbstfahrenden Unternehmern beklagt wird.

Frage: Hat die Senkung der LKW-Maut zu Jahresbeginn nicht zu einer Entlastung im Transportgewerbe geführt?

BGL: Die Absenkung der Lkw-Maut zu Jahresbeginn hat zu einer geringfügigen Entlastung an der Mautfront geführt, die durch die gleichzeitig eingeführte Luftverschmutzungsabgabe auch bei den Euro V-Fahrzeugen überkompensiert wurde. Im Wesentlichen bleibt es lediglich für Euro VI-Fahrzeuge, die in der Anschaffung und auch im Betrieb etwas teurer sind, bei einer leicht abgesenkten Maut. Unter dem Strich sind Euro V-Fahrzeuge und Euro VI-Fahrzeuge in Bezug auf Halter- und Betriebskosten vergleichbar. Das, was ein Euro VI-Fahrzeug gegenüber einem Euro V-Fahrzeug an Maut spart, wird durch höhere Anschaffungs- und auch Betriebskosten weitestgehend kompensiert. Alles in allem hat die Lkw-Maut somit zu keiner Kostenentlastung im Transportgewerbe geführt.

Frage: Wie hat die Transportbranche seit dem 1. Juli die Mautausweitung auf weitere Bundesstraßen bewältigt?

BGL: Die Transportbranche ist nicht gleichermaßen von der Mautausweitung auf Bundesstraßen betroffen. Im Durchschnitt erweitert sich damit das mautpflichtige Netz um ca. 7 Prozent. Die Verkehrsstärke ist dort aber nicht einmal halb so hoch wie auf Autobahnen. Allerdings sind einige Betriebe extrem hart getroffen. Nicht selten kommen seit dem 01.07.2015 60 und 70 Kilometer Bundesstraßen zu wichtigen Kunden oder auch zur eigenen Betriebsstätte hinzu, die mautpflichtig werden. Diese Unternehmen haben je nach Fuhrparkgröße Mehrkosten in sechsstelliger Größenordnung zu tragen. Andere Unternehmen, die kaum auf zusätzlich bemauteuten Bundesstraßen unterwegs sind, verzeichnen zwar Kostensteigerungen, die aber nicht existenzbedrohend sind.

Frage: Die Absenkung der Mautpflichtgrenze und die Ausweitung des mautpflichtigen Streckennetzes soll dem Bundesverkehrshaushalt von 2015 bis 2017 rund 850 Millionen Euro einbringen; wer zahlt dann am Ende die Zeche?

BGL: Trotz systematischer Verteuerung des Straßengüterverkehrs ermöglicht es das Lohndumping von Unternehmen aus den EU-Beitrittsländern nicht immer, Mehrkosten an die Auftraggeber weiterzugeben, um ein Betriebsergebnis mit einer mindestens „Schwarzen Null“ zu schreiben. Dies hat zahlreiche Unternehmen dazu veranlasst, die Pforten zu schließen. Meist finden mittelständische Unternehmen aufgrund der Ertragslage keinen Nachfolger und stellen ihre Geschäftstätigkeit ein. In die hinterlassene Bresche springen gebietsfremde Transporteure, die mit niedrigeren Kosten auch höhere Mautkostenanteile bei gegebenen Marktpreisen kalkulatorisch „wegdrücken“. Gebietsfremde Unternehmen aus diesen Ländern haben so ihre Marktanteile in rasantem Tempo erhöht. Auf Fahrzeugeinheiten umgerechnet ergibt sich, dass je nach Betrachtungsjahr zwischen 7.000 und 10.000 schwere Lkw nicht mehr mit einem Kennzeichen „D“ in den Frachtmärkten tätig sind. Alles in allem wird aber auch ein Teil der Mautausweitung an den Verbrauchern hängen bleiben müssen. Immer dann, wenn deutsche Unternehmen in der Leistungserstellung unverzichtbar und nicht durch den „Billigen Jakob“ zu ersetzen sind, müssen diese in existenzsichernden Frachten Mehrkosten überwälzen.

Frage: Wie geht die Mautgeschichte aus Ihrer Sicht 2018 weiter?

BGL: Das ist die Preisfrage. Die Politik hat angekündigt, 2018 die Maut auf alle Bundesstraßen auszudehnen. Damit werden je nach Mautsatz Milliardenbelastungen für Wirtschaft und Verbraucher verbunden sein. Da Ankündigungen und Taten in der Politik nicht immer übereinstimmen und noch eine Menge Vorarbeit zur Umsetzung dieses Vorhabens zu leisten ist, darf man wie ein bekannter Fußballspieler antworten: „Schaun’ wir mal“.

Umweltbundesamt Teil 2

Frage: Das UBA benennt den Lkw als einen Hauptsünder in Sachen Klimaschutz. Ist diese Kritik gerechtfertigt?

BGL: Den "Daten zur Umwelt 2015" des UBA ist zu entnehmen, dass 2013 von den 953 Mio. t Treibhausgasen in Deutschland 38,7 Mio. t vom Lkw stammten (Seiten 10 und 114). Das sind 4,1 %. Ob eine Branche mit einem Anteil von weniger als 5 % schon zu den Hauptverursachern zählen darf, ist zu bezweifeln. Außerdem könnte das UBA, anstatt den Lkw zu brandmarken

(Rückgang der spezifischen CO₂-Emissionen seit 1995 "nur" um gut 30 %), anhand der eigenen Statistik zu den "Spezifischen Emissionen Lkw" darauf hinweisen, dass diese seit 1995 beim Stickstoffoxid um 77 % (seit 1990 um 97,5 %) und beim Feinstaub um 88,4 % (seit 1990 ebenfalls um 97,5 %) gesunken sind.

Frage: Eine der konkreten Maßnahmen, die das UBA fordert, ist das Schließen der Mautlücke von 3,5 bis 7,5 Tonnen – ist der BGL auch dieser Ansicht?

BGL: Lkw zwischen 3,5 t zGG und 7,5 t zGG werden überwiegend von Handwerksbetrieben und in Verteilerverkehren genutzt. Die Erwartungshaltung des UBA, dass mit einer Mauteinführung für diese Fahrzeugkategorie eine Verkehrsverlagerung auf Schiene und Binnenschiff erreichen kann, ist völlig unrealistisch. Der Landschaftsgärtner wird aller Wahrscheinlichkeit nach ebenso wenig den Kombinierten Verkehr nutzen wie der Paketbote. Das UBA mag zwar beklagen, dass von 2000 bis 2013 die Straßengüterverkehrsleistung um 31 % zugenommen hat. Allerdings ist dies eine von den Transportkunden entschiedene Realität, die auch durch die 2005 eingeführte Lkw-Maut für schwere Lkw nicht verhindert wurde. Warum soll dann eine Lkw-Maut für leichte Lkw eine verkehrsverlagernde Wirkung entfalten? Selbst in der Schweiz, wo seit 2001 für Lkw ab 3,5 t zGM mit der LSWA eine Straßenbenutzungsgebühr in mehrfacher Höhe der deutschen Lkw-Maut gilt, hat dies nicht zu einer Verlagerung auf die Schiene geführt: Der Marktanteil der Schiene in der Schweiz war und ist seit Einführung der LSWA niedriger als vorher – sowohl im rein alpenquerenden Verkehr, als auch im gesamten Güterverkehr in der Schweiz.

Frage: Insgesamt spricht der UBA-Bericht an ganz vielen Stellen von „Verkehrsvermeidung“ und „Verkehrsverlagerung“. Ist das realistisch?

BGL: Wie man in einer zunehmend arbeitsteiligeren und globalisierteren Wirtschaft Verkehrsvermeidung praktizieren soll – außer als unerwünschte Folge von Wirtschaftskrisen – ist nicht nachvollziehbar. Die deutsche Wirtschaft wurde zu Recht nach der Weltwirtschaftskrise noch vor wenigen Jahren als Wachstumsmotor für die EU-Wirtschaft gefeiert. Ohne funktionierendes Verkehrssystem, an dem der Lkw-Verkehr aufgrund von Verlagerungsentscheidungen einen großen Anteil hat, sind Wachstum, Wohlstand und Arbeitsplatzertretung undenkbar. Zur Verkehrsverlagerung: Versuchen Sie doch einmal bei der aktuellen Niedrigwasserlage der deutschen Flüsse Verkehre aufs Binnenschiff zu verlagern. Gleiches gilt bei Hochwasser oder bei Eisgang. Mit dem Binnenschiff kommen Sie auch nicht überall dahin, wo Sie mit der Bahn hinkommen. Und mit der Bahn kommen Sie nicht überall dahin, wo Sie mit dem Lkw hinkommen. In der Praxis sind die Verlagerungsmöglichkeiten also von vornherein begrenzt. Zudem fährt die Bahn schon heute auf vielen "Rennstrecken" an der Kapazitätsgrenze. Dies gilt ebenso für viele Umschlagterminals. Das UBA möchte eine Verkehrsverlagerung auch durch "die Einführung fairer Kostenstrukturen" erreichen. Leider fällt ihm da als Beispiel nur die Lkw-Maut ein. Wir erlauben uns an dieser Stelle, darauf hinzuweisen, dass 1 Tonne CO₂, die aus der Verbrennung von Dieseltreibstoff stammt, dem Staat ca. 167 € Energiesteuereinnahmen bringt – hingegen erhält er aus 1 Tonne CO₂, die aus dem Verbrauch von Bahnstrom resultiert, lediglich rund 43 € aus Energiesteuern und EEG-Umlage.

Frage: Glauben Sie, als Einschätzung für Unternehmer, dass sich die Güterverkehrsbranche in den nächsten Jahren auf neue Belastungen einstellen muss?

BGL: Ja. Bei der Maut (ab Oktober 2015 für Fahrzeuge ab 7,5 t, ab 2018 auf allen Bundesstraßen) sind zusätzliche Belastungen schon beschlossen bzw. angekündigt. Außerdem sollen dem Lkw verstärkt "externe Kosten" angelastet werden. Das bedeutet aber gleichzeitig, dass sich Wirtschaft und Verbraucher auf steigende (Transport)Preise einstellen müssen. Die Margen im Transportlogistikgewerbe sind schon seit langem so niedrig, dass Abgabenerhöhungen längst nicht mehr "intern weggedrückt" werden können. Das Transportlogistikunternehmen, das nicht in der Lage ist, Kostensteigerungen zeitnah und vollumfänglich an die Auftraggeber weiterzureichen, verschwindet über kurz oder lang vom Markt.

Frage: Welchen Beitrag muss Ihrer Meinung nach die Transportbranche zum Klimaschutz leisten? Leistet die Branche genug?

BGL: Bei den Transportunternehmen gehen Ökonomie und Klimaschutz schon von jeher Hand in Hand: Treibstoff ist einer der größten Kostenblöcke in jedem Transportlogistikunternehmen. Damit liegt es in dessen ureigenstem Interesse, den Treibstoffverbrauch und damit die Treibstoffkosten möglichst niedrig zu halten. Da sich die CO₂-Emissionen linear zum Treibstoffverbrauch entwickeln, zahlt sich in unserer Branche Klimaschutz beim Unternehmen inbarer Münze aus. Durch die Einführung der Schadstoffklassen EURO I bis EURO VI ging jedoch – aufgrund chemisch-physikalischer Gesetzmäßigkeiten – ein Gutteil der in den letzten zwei Jahrzehnten potenziell möglich gewesenen Fortschritte bei der Treibstoffeffizienz verloren. Zukunftsweisend für verstärkte Fortschritte auch im Klimabereich sind Projekte wie z.B. ENUBA, bei dem mit Hybridmotoren ausgestattete Lkw aus Oberleitungen mit Fahrstrom angetrieben werden. Für Streckenanteile außerhalb des Oberleitungsbereiches wird dann das Dieselaggregat zugeschaltet. Eine solche Technologie verspricht weitere Treibhausgasreduzierungen und könnte unsere Branche nicht nur bei den Schadstoff-, sondern auch bei den klimarelevanten Emissionen vom in der Öffentlichkeit noch immer vorherrschenden „Schmuddelimage“ befreien.

Rezension

Hartenstein/Reuschle, Handbuch des Fachanwalts Transport- und Speditionsrecht, 3. Aufl. 2015, Carl Heymanns Verlag

Mit der vorliegenden 3. Auflage des Hartenstein/Reuschle, Handbuch des Fachanwalts Transport- und Speditionsrecht, wird dem im Bereich dieser Rechtsgebiete tätigen Nutzer ein umfassendes und zuverlässiges Nachschlagewerk an die Hand gegeben. Die Ausführungen des Handbuchs beruhen in fundierter Weise auf den einschlägigen Quellen aus Rechtsprechung und wissenschaftlicher Literatur.

Schwerpunkt des Werkes bildet das allgemeine Transportrecht unter Darstellung der verschiedenen für die Praxis relevanten Vertragstypen unter Einbeziehung der haftungs- und versicherungsrechtlichen sowie europa- und internationalprivatrechtlichen Regelungen. Wesentliche Gesetzestexte einschließlich internationaler Übereinkommen (auch in fremdsprachlicher Übersetzung) sind im Anhang des Handbuchs abgedruckt. Ein weiteres Kapitel widmet sich den öffentlichen Rechtsvorschriften in Zusammenhang mit dem Transportrecht. Hierzu gehören Gefahrgutrecht, Zollrecht, in knapper Form auch die Darstellung des Markt- und Berufszugangsrechts und der Sozialvorschriften wie Lenk- und Ruhezeiten sowie die Darstellung der Lkw-Maut. Für den Praktiker von Interesse sein dürften vor allem auch die Abschnitte über die Besonderheiten der Prozessführung und der Schiedsgerichtsbarkeit im Rahmen des Transportrechts sowie der Abschnitt über das internationale Zivilverfahrensrecht.

Änderungen gegenüber den vorherigen Auflagen ergaben sich durch die im Jahr 2013 in Kraft getretene Reform des Seehandelsrechts, wodurch jedoch auch andere Rechtsgebiete wie das allgemeine Frachtrecht einschließlich verfahrensrechtlicher Teile berührt wurden.

Durch seine übersichtliche Gliederung und dank des ausführlichen Inhaltsverzeichnisses in Zusammenhang mit einem angehängten Stichwortverzeichnis kann das Handbuch als Nachschlagewerk benutzt werden; aber auch zur vertieften Einarbeitung in einzelne Rechtsgebiete erscheint es als sehr gut geeignet.

Hartenstein/Reuschle, Handbuch des Fachanwalts Transport- und Speditionsrecht, Carl Heymanns Verlag, 3. Aufl. 2015, 1024 Seiten, 149,- €, gebunden, ISBN: 978-3-452-28142-5

Rezension

Knorre/Demuth/Schmid, Handbuch des Transportrechts, 2. Aufl., C.H.Beck

Die nunmehr erschienene 2. Auflage des Knorre/Demuth/Schmid, Handbuch des Transportrechts, informiert den in Transport und Logistik tätigen Praktiker umfassend über transportrechtliche Fragen unter Einbeziehung des gewerberechtlichen Teils (Markt- und Berufszugangsrecht). Das Werk orientiert sich an dem Bedürfnis nach fundierten, mittels höchstrichterlicher Rechtsprechung belegten und dabei gut verständlichen rechtlichen Ausführungen. Verschiedene rechtliche Grundstrukturen und Vertragsgestaltungen werden in systematischer Form in einzelnen Kapiteln dargestellt, so dass ein schnelles Auffinden der gesuchten Problematik ohne größeren Aufwand möglich ist.

Entsprechend den Bedürfnissen der Praxis sind den Fragen der Verjährung einzelner transportrechtlicher Ansprüche, dem Schadensrechts (jeweils für die einzelnen Vertragstypen) sowie dem sog. Riskmanagement (Vorsorge für Schäden und deren Vermeidung) ein gesondertes Kapitel gewidmet. Ein weiterer Abschnitt behandelt den Bereich der Versicherungen im Bereich des Transportwesens. Außerdem enthält ein Abschnitt über die Prozessführung in Fracht- und Speditionssachen Hinweise über die Möglichkeiten der Durchsetzung eigener rechtlicher Ansprüche.

Als wesentliche Neuerungen der 2. Auflage sind neben der Einarbeitung aktueller Rechtsprechung vor allem die Reform des Seehandelsrecht aus dem Jahr 2013 zu nennen, außerdem die EU-Road-Package-Verordnungen aus dem Jahr 2009, mit denen die Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs erneuert und auf eine einheitliche Grundlage gestellt wurden.

Das vorliegende Werk ist ein nützlicher Begleiter für alle mit dem Transportrecht befassten Personen und bietet guten Ratschlag sowohl für die Benutzung als Nachlagewerk wie auch bei tiefer gehender Ergründung einzelner Bereiche.

Knorre/Demuth/Schmid, Handbuch des Transportrechts, Verlag C.H.Beck, 2. Aufl. 2015, 747 Seiten, gebunden, 125,- €, ISBN: 9783406668357

Rezension

Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 43. Auflage 2015, Verlag C.H.Beck

Die nunmehr erschienene 43. Auflage des Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, informiert den Praktiker umfassend, kompakt und kompetent über die wesentlichen Bereiche in Zusammenhang mit straßenverkehrsrechtlichen Fragestellungen. Wie gewohnt ist die einschlägige aktuelle Rechtsprechung in die Kommentierung eingearbeitet. Die einzelnen Abschnitte sind übersichtlich gegliedert, und durch sinnvolle Hervorhebungen ist ein schnelles Auffinden des gesuchten Problemfeldes garantiert.

Besonderer Schwerpunkt der vorliegenden Auflage bildet die zum 01.05.2014 in Kraft getretene Reform des Punktesystems für mehrfach auffällige Kraftfahrer und das überarbeitete, in Flensburg geführte Verkehrszentralregister, welches seit Inkrafttreten des Gesetzeswerkes den Namen „Fahreignungsregister“ trägt. Hierzu wurden umfangreiche Änderungen im Straßenverkehrsgesetz (StVG) und der Fahrerlaubnis-Verordnung vorgenommen. Einige Teilbereiche des neuen Gesetzes waren besonders umstritten, etwa die Frage Tattagsprinzip oder Rechtskraftprinzip bei der Entstehung von Punkten im Fahreignungsregister. Der Besitzer der 43. Auflage des Kommentars wird sich zu dieser Thematik in fundierter Weise informieren können.

Als weitere Neuerung soll beispielhaft genannt werden die Umsetzung der EU-Richtlinie 2011/82/EU zur Übermittlung von Fahrzeug- und Halterdaten durch Einfügung in das StVG mit Gesetz vom 28.08.2013.

Herausgeber:

**Bundesverband
Güterkraftverkehr
Logistik und Ent-
sorgung (BGL) e.V.**
Breitenbachstr. 1
60487 Frankfurt

Vervielfältigung und
Verbreitung - auch aus-
zugsweise - nur mit Quel-
lenangabe gestattet.
Über Belegexemplare
freuen wir uns.

Ihr Ansprechpartner:

Martin Bulheller
Leiter Öffentlichkeits-
arbeit und Wirtschafts-
beobachtung

Telefon
069/7919-277

Fax
069/7919-227

E-Mail
presse@bgl-ev.de

Internet
www.bgl-ev.de

BGL-Infodienst
Seite 17

Das vorliegende Werk ist ein nützlicher Begleiter für Richter und Staatsanwälte wie auch für Rechtsanwälte, Straßenverkehrs- und Polizeibehörden, Transport- und Logistikunternehmen.

Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, Verlag C.H.Beck, 43. neu bearbeitete Auflage, 2015, 1986 Seiten, in Leinen, 129,- €, ISBN: 978-3-406-67136-4

Rezension

Ovie/Berger/Harnischmacher, Praxishandbuch Transport, Bundesanzeiger Verlag, 2014

Das im Bundesanzeiger Verlag erschienene „Praxishandbuch Transport“ ist von spezialisierten Rechtsanwälten und mit der Transport- und Logistikbranche befassten Praktikern verfasst worden. Es umfasst die Bereiche Logistik, Versicherung, Zoll, Exportkontrolle und Steuern. Die Ausführungen zum nationalen und internationalen Fracht- und Speditionsrecht werden für Unternehmen besonders gut verwendbar sein, da die Darstellung sehr anschaulich nach den jeweiligen Anspruchsgrundlagen geordnet ist. So wird jeder Nutzer dieses Buches die ihn betreffenden Passagen schnell auffinden können. Auch der Abschnitt über die mit dem Transportbereich verbundenen Versicherungsverhältnisse besticht durch gute Übersicht und eine die vertraglichen Pflichten und Obliegenheiten des Unternehmers besonders herausstellende Darstellung. Ein Abschnitt über das öffentlich-rechtliche Transportrecht behandelt die für die Unternehmen so wichtigen Voraussetzungen einer nationalen Erlaubnis nach dem Güterkraftverkehrsgesetz bzw. einer EU-Gemeinschaftslizenz. Eigens aufgeführt ist jeweils auch ein Kapitel zum Verfahrensrecht, wodurch den Unternehmern Kenntnisse an die Hand gegeben werden, die zur Geltendmachung oder Abwehr von Forderungen bestimmt sind. Hierbei wird unterschieden zwischen einem Kapitel über Zivilprozessrecht, und einem anderen Kapitel über Rechtsschutz in Steuer-, Zoll- und Exportkontrollrechtsachen. Abgerundet wird das Werk durch kurze, aber sehr nützliche Abschnitte, die über die Finanzkontrolle Schwarzarbeit (FKS) sowie über die standardisierten Lieferbedingungen bei internationalen und nationalen Kaufverträgen, die sogenannten „Incoterms“ informieren.

Insgesamt zeichnet sich das Werk durch eine sehr gute Übersichtlichkeit und Praxistauglichkeit aus. Es erfolgt keine Darstellung verschiedener wissenschaftlicher Auffassungen in der Literatur, vielmehr eine fundierte und auf Verwertbarkeit ausgerichtete Darstellung der Rechtslage. Das ausführliche Inhaltsverzeichnis macht das Auffinden der gesuchten Problematik einfach. Das vorliegende Werk wird ein überaus nützlicher Begleiter für Unternehmen und Praktiker im Bereich Transport und Logistik sein.

Ovie/Berger/Harnischmacher, Praxishandbuch Transport, Bundesanzeiger Verlag, 2014, 503 Seiten, 69,- €.; ISBN: 978-3-8462-0081-0