

Süddeutscher Verkehrskurier

Magazin für Transportlogistik

12 | 2019

S

V

K



Die neue Seidenstraße? Auf den Spuren Marco Polos



Mautharmonisierung: Förderprogramme, DE-Minimis, Aus-Weiterbildung



Urlaubsrecht und Arbeitsverhältnis zum Jahreswechsel



BGL-Vorteilswelt KIA-Sonderaktion mit 35%



Große Belt Querung: Verhaltensregeln bei starkem Wind





Hans Ach
Präsident LBT e.V.



Prof. Dr. Dirk Engelhardt
Hauptgeschäftsführer
BGL e.V.



Rolf Hamprecht
Präsident VVW e.V.

Europäische Straßengüterverkehrsverbände appellieren an nationale Regierungen, Klage vor dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) mit Antrag auf einstweilige Verfügung einzureichen.

Die Brennerroute durch Tirol ist eine der bedeutendsten Achsen des europäischen Güterverkehrs. Der freie Warenverkehr innerhalb der EU stellt eine der wichtigsten Grundfreiheiten in der Europäischen Union dar und trägt wesentlich zu Wohlstand und Beschäftigung in Europa bei.

Leider ist festzustellen, dass die Tiroler Landesregierung seit Jahren versucht, der Grundfreiheit des freien Wa-

renverkehrs auf der Brennerroute - zu Lasten der betroffenen Wirtschaft und des Fahrpersonals - Fahrverbotsblockaden in den Weg zu legen.

Jüngstes Beispiel ist die von der Tiroler Landesregierung zum 01. Januar 2020 beschlossene Verschärfung des sogenannten Sektoralen Fahrverbotes auf der Inntalautobahn.

Dieses schreibt vor, dass bestimmte Gütergruppen, die von der Tiroler Landesregierung als „bahnaffin“ angesehen werden, nicht mehr zwischen Deutschland und Italien über den Brenner auf der Straße befördert werden dürfen.

Hinzu kommt, dass ab 01. Januar 2020 nur noch Euro-VI-

Sektorales Fahrverbot in Tirol

Fahrzeuge vom Fahrverbot ausgenommen werden sollen, die nach dem 31. August 2018 erstmalig zugelassen wurden.

Bereits zwei Mal scheiterte Tirol mit diesem Fahrverbot vor dem EuGH wegen Verstoßes gegen die Bestimmungen des freien EU-Warenverkehrs und 2017 hatte die EU-Kommission der Einführung eines sektoralen Fahrverbotes schließlich nur unter der Bedingung zugestimmt, dass eine dauerhafte Ausnahmeregelung für Lkw der modernsten und saubersten Schadstoffklasse (derzeit Euro-VI-Fahrzeuge), getroffen wird.

Das europäische Straßengüterverkehrsgewerbe bekennt sich zur ökologischen Ausrichtung von Verkehren.

Um jedoch 2,4 Mio. Lkw, die jährlich die Brennerroute befahren, auf die Bahn zu bringen, wären **täglich 444 Züge** der Rollenden Landstraße (RoLa) notwendig. Die Bahnkapazität auf der bereits fast voll-

ständig ausgelasteten Brennerachse liegt derzeit nur bei etwa 240 Zügen pro Verkehrstag, die sich jedoch Güterverkehr und Personenverkehr teilen müssen.

Auch andere von Tirol geforderte Maßnahmen wie die Einführung einer höheren Korridormaut von München bis Verona können nicht zu einer Verringerung des Lkw-Verkehrs führen, ohne den Warenaustausch zwischen Deutschland und Italien zu gefährden. Eine viel sinnvollere, kurzfristig einführbare und wesentlich effizientere Maßnahme, zur Bewältigung des Lkw-Verkehrsaufkommens, wäre die Einführung von Lang-Lkw nach deutschem Vorbild auf dem Brennerkorridor zwischen Deutschland – Österreich – Italien. In Tirol würde dies zu einer deutlichen Reduktion der Lkw-Fahrten führen und somit eine echte Entlastung im Lkw-Transitverkehr darstellen.

Daher bitten die im Arbeitskreis „Alpentransit“ vertretenen Straßengüterverkehrsverbände aus Dänemark, den Niederlanden, Frankreich, Italien, Österreich und Deutschland ihre Regierungen nachdrücklich darum, ein Vertragsverletzungsverfahren vor dem Europäischen Gerichtshof mit einer einstweiligen Anordnung einzuleiten, sollte dies nicht seitens der EU-Kommission geschehen.

Nur so können massive Störungen des europäischen Warenaustauschs ab dem 01. Januar 2020 verhindert werden. ■

Inhalt

Zur Sache

Sektorales Fahrverbot in Tirol 1

Nachrichten

Die neue Seidenstraße?
auf den Spuren Marco Polos 3

Niederlande: Neue Umsatzsteuer-Ident-
nummer für Einzelunternehmer ab 1.1.20 4

Deutschland: Straßentransport von mit Rund-
holz beladenen Containern 4

Tschechische Republik: Ausweitung des
mautpflichtigen Streckennetzes zum 1.1.20 6

Tschechische Republik: Anleitung
zur Rückgabe alter OBUs 8

Deutschland: Enttäuschung / Maut-Freifahrt-
schein für Kleintransporter bis 7,5t 8

Mautharmonisierung

Förderprogramme De-Minimis, Ausbildung,
Weiterbildung Fristen für 2020 10

Brandbrief Fahrverbot in Tirol

In Bezug auf die Verschärfung des Sektorales
Fahrverbotes in Tirol ab 1. Januar 2020 12

Pressemitteilung vom 14.11.2019
Sektorales Fahrverbot in Tirol 13

Entsorgung

Zoll-Information zur Alkoholsteuer im
Zusammenhang mit der Aufbereitung und dem
Handel mit zur Entsorgung überlassenen
Alkoholerzeugnissen 14

Pauschbeträge

Übersicht über die ab 2020 geltenden Pausch-
beträge für Verpflegungsmehraufwendungen
und Übernachtungskosten 16

Recht

Broschüre Grundlagen des Urlaubsrechts 18

Broschüre Arbeitsverhältnis zum Jahreswechsel
2019/2020 vom vbw 20

Verkehrs-Rundschau-Awards

Bewerbungsfrist läuft 22

Lohn-Illusion

Im Schneckentempo 23

BGL-Betriebshofkonzept

Mehr Lkw-Stellplätze durch BGL-Betriebshof-
konzept 24

BGL-Vorteilswelt

KIA-Sonderaktion mit 35% 24

Nöte der LKW-Fahrer

Was tun Sie dagegen? 26

Mautharmonisierung

Gemeinsame Pressemitteilung: Große Koalition

enttäuscht bei Mautharmonisierung 27

Große Belt Querung

Dänemark Verhaltensregeln für Lkw-Fahrer
bei starkem Wind 28

Schweinepest

Merkblatt des Landes Brandenburg zur
Afrikanischen Schweinepest 29

Unternehmensfortbestand sichern durch früh-
zeitigen Erwerb der Fachkunde 29

LSVA-Tarife

Schweiz: Unveränderte LSVA-Tarife
im Jahr 2020 30

Statistiken

Wachstumsschwäche in der Industrie 31

5 Millionen Arbeitsplätze im Handwerk 31

Incoterms BGL

Neue Incoterms zum 1.1.2020 32

Unternehmer- und Juniorenkreis

bei Schmitz Cargobull 34

Vermischtes

Geburtstage 35

Plakate und Aufkleber zu bestellen bei LBT 35

LBT und VVW wünschen Ihnen besinnliche
Weihnachten und ein gutes neues Jahr! 36



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

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.
Titelbild: Adobe Stock/m.photo, Seite 36: Adobe Stock/Elena Kolchina

Anzeigenschluss:

Ausgabe 1-2/2020: 17. Januar 2020

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 Ach, 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, Tilmann Mager,
Brigitte Fabis, 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@lpmedien.de

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

Die neue Seidenstraße? auf den Spuren Marco Polos



Ein aus Belgien kommender Zug, des China-Europe Railway Express, erreicht die Stadt Xi'an in China. 16 Tage brauchte der Zug für die Strecke.

Schon vor rund 2000 Jahren verband ein Netz aus Karawanen-Wegen drei Kontinente und ermöglichte so den Austausch von Waren und Informationen. Der in der westlichen Welt wohl berühmteste Bericht über die Reise, über die fast 6.400 Kilometer lange Handelsroute, stammt aus der Feder des venezianischen Kaufmannes Marco Polo, der für seine Reise im 13. Jahrhundert fast 25 Jahre benötigte.

Erstmals Erwähnung in der Öffentlichkeit fand der „Silk Road Economic Belt“, eine Güterzugstrecke, die teilweise von Gaspipelines und Elek-

trizitätsleitungen begleitet wird, in einer Rede des chinesischen Staatspräsidenten Xi Jinping an der kasachischen Nazarbayev-Universität im September 2013.

Auf dem ASEAN-China Gipfel in Brunei stellten chinesische Politiker das Projekt unter den Namen One Belt, One Road (OBOR) und Belt and Road Initiative (BRI) vor.

Dabei sollen logistische Infrastrukturen und Netzwerke entstehen, die einen Wirtschaftsraum mit 60 Prozent der Weltbevölkerung und 35 Prozent der Weltwirtschaft umfassen.

Mit geplanten Investitionen in Höhe von unglaublichen 900 Milliarden bis zu einer Billion US\$ stellt die BRI das größte Infrastruktur-Projekt der Menschheitsgeschichte dar.

Dabei wird die Finanzierung aber

keineswegs allein von China getragen werden, sondern ein breites Feld von Akteuren umfassen – inklusive der Europäischen Union.

Die Architektur der Welt sei durch eine Rivalität zwischen zwei großen Mächten unter Druck geraten, sagte Bundeskanzlerin Angela Merkel auf der Sicherheitskonferenz 2019.

Diese Aussage belegt die Einschätzung, dass sich die Welt von dem atlantischen 20. Jahrhundert, das geprägt war durch die Beziehungen zwischen Europa und den USA in ein pazifisches 21. Jahrhundert wandelt, indem die USA und China konkurrenzlos um die Vorherrschaft ringen.

Fraglich ist, was die USA und die EU dem neuen selbstbewussten Auftreten Chinas entgegensetzen werden. ■



Nieder-
lande:

Neue Umsatzsteuer-Identnummer für Einzelunternehmer ab 01.01.2020

Im Rahmen des innergemeinschaftlichen Waren und Dienstleistungsverkehrs benötigen deutsche Unternehmen oft auch die Umsatzsteueridentnummer (UStId-Nr.) ihrer Geschäftspartner im EU-Ausland.

Das Bundesministerium der Finanzen weist darauf hin, dass niederländischen Einzelunternehmen derzeit eine neue UStId-Nr. erteilt wird, die ab dem 01.01.2020 verpflichtend verwendet werden muss.

Insbesondere im Rahmen von Rechnungsstellungen ins EU-Ausland benötigen auch deutsche Unternehmen die Umsatzsteuer-Identnummer (UStId-Nr.) ihrer ausländischen Geschäftspartner.

Das Bundesministerium der Finanzen macht darauf aufmerksam,

dass in den Niederlanden registrierten Einzelunternehmen derzeit eine neue UStId-Nr. erteilt wird, die ab dem 01.01.2020 verpflichtend bei innergemeinschaftlichen Umsätzen zu verwenden ist.

Ab diesem Datum müssen auch deutsche Unternehmen bei innergemeinschaftlichen Umsätzen die neue UStId-Nr. niederländischer Geschäftspartner benutzen.

Bis zum 31.12.2019 muss dagegen noch die bisherige UStId-Nr. Anwendung finden.

Bei Lieferungen und Leistungen im Jahr 2019, die erst im Jahr 2020 abgerechnet werden, kann sowohl die alte als auch die neue UStId-Nr. verwendet werden. ■



Deutsch-
land:

Straßentransport von mit Rundholz beladenen Containern

**Polizei und BAG-
Straßenverkehrskontrollen
von mit Rundholz beladenen Containern.**

Gegenwärtig finden von der Polizei und dem BAG verstärkt Straßenverkehrskontrollen von Fahrzeugen

statt, die mit Rundholz beladene Container transportieren.

Hierbei wird oftmals festgestellt, dass die Holzbeladung im Container i.d.R. lose Schüttung – für den sachgerechten Straßentransport nicht geeignet ist und die Verkehrssicherheit nachteilig beeinträchtigen kann.

In der Folge wird die Weiterfahrt des Transports untersagt und es erfolgt eine Umladung auf geeignete Transportmittel.

Der nicht sachgerechte Transport ergibt sich aus einer möglichen kritischen Belastung der Containerwände, die über den bauartbedingten zulässigen Belastungswerten liegt sowie einer Beeinträchtigung der Betriebssicherheit des Fahrzeugs durch verrutschende Ladung.

Sind deshalb Containertransporte mit Rundholzladungen verboten? Klare Antwort: Nein.

Um einen sicheren Transport von mit Rundholz beladenen Containern durchzuführen, ist im Vorfeld des Transports sicherzustellen:

- Die Containerbeladung muss derart durchgeführt werden, dass kritische Belastungen der Containerwände (sowohl vollflächig als auch teilflächig) ausgeschlossen sind.
- Die Rundholzladung im Container darf die Betriebssicherheit des Fahrzeugs durch bspw. kritische Ladungsverschiebe nicht nachteilig beeinflussen.

Beladung eines Containers

Zu empfehlen ist, dass die Beladung des Containers anhand einer entsprechenden Verladeanweisung