

Süddeutscher Verkehrskurier

Magazin für Transportlogistik

S

V

K

6 | 2018



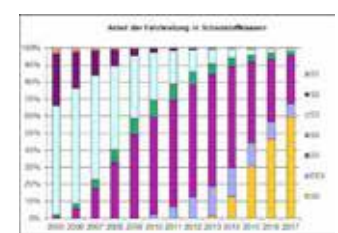
Mautstreit: Scheuer
erzielt Durchbruch



Verbote für bestimmte
Dieselfahrzeuge



Lkw-Fahrer in
Deutschland werden
knapp



BAG-
Mautstatistik



Die Anfangsjahre
des LBT





Ass. Sebastian Lechner

Es brummt allenthalben. Wo man zur Zeit hinhört, ob branchenbezogen oder regional, überall scheinen sich Konjunktur und Wirtschaft auf der Sonnenseite des Lebens zu befinden, auch vom Arbeitsmarkt hört man praktisch im Wochenrhythmus neue Rekord-Beschäftigungsmeldungen, alles steuert wohl auf ein sorgenloses restliches Jahr 2018 hin.

Wirklich? Zur Zeit hat man den Eindruck, als sollte die Wirtschaft einem Stresstest unterzogen werden, ganz nach dem Motto: Wie viel halten wir aus? Dabei sollte uns allen einerseits die Erinnerung dabei helfen, Fehler zu vermeiden und andererseits ein wenig mehr Weitblick vor neuem Ungemach bewahren. Beispiele gefällig? Zum 1. Juli 2018 und dann voraussichtlich nochmals zum 1. Januar 2019 wird die Mautkeule unerbittlich zuschlagen in

Form der Bundesstraßenmaut und im Gefolge einer weiteren „Anpassung“ der Mautsätze. Anpassung heißt in diesem Fall nichts anderes als eine abermalige Erhöhung um bis zu 60 Prozent, je nachdem mit welcher Achsklasse man unterwegs ist.

Zwischen 2,5 und 3 Milliarden Euro will der Fiskus dann so eben mal von der Wirtschaft eintreiben. Gegenleistung? Schauen mer mal, hätte der ehemalige Fußballkaiser wohl gesagt. Denn eine überbordende Umweltgesetzgebung einerseits und eine ständig kritischer werdende Öffentlichkeit andererseits wollen am Liebsten überhaupt keine neue Infrastruktur mehr haben, jedenfalls wenn sie auch nur annähernd in der Nachbarschaft gebaut oder ertüchtigt werden soll. Dabei soll doch mit eben dieser „angepassten“ Maut unsere Infrastruktur fit für die

Am seidenen Faden

Wohin steuert die Wirtschaft?

Herausforderungen der Zukunft gemacht werden. Nur wohin dann mit den zusätzlichen Milliarden? Dann die Autoindustrie: Galt der Diesel, zumal als Euro 6 bis vor einem guten Jahr noch als einer der Garanten für eine saubere Verbrenner-Technologie, hat uns die Industrie in Rekordzeit eines Besseren belehrt.

Durch Abgasmanipulationen, ständiges Lavieren, Vertuschen und Vorführen der Kunden hat man es jetzt fast geschafft, eine Erfolgsgeschichte und einen Exportschlager der deutschen Industrie innerhalb kürzester Zeit gegen die Wand zu fahren, koste es was es wolle.

Folgen für die deutsche Industrie?

Schwer abzusehen, aber sicherlich nicht positiv, zumal im Gefolge des Dieselskandals auch gleich noch unsere Branche von Fahrverboten und neuen bunten Plaketten bedroht ist. Dann last but not least die politischen Akteure, diesseits und jenseits des Atlantiks. Anstatt in kritischen Zeiten eine moralische und wirtschaftspolitische Führungsrolle zu übernehmen, gefällt sich die EU

darin, gegenüber zugegeben schwierigen Partnern als Oberlehrer zu agieren. Wer zum Beispiel das EU-Gründungsmitglied Italien inmitten einer Regierungskrise als korrupten Schnorrer denunziert, der obendrein Soll und Haben nicht voneinander unterscheiden kann, darf sich nicht wundern, wenn man dort mittelfristig „arrivederci“ zur EU und zum Euro sagen wird.

Folgen für uns? Desaströs! Und dann der transatlantische Freihandel, das Rückgrat unseres Wohlstandes und unserer Sicherheit. Auch hier ein schwieriger Partner auf der anderen Seite des Ozeans, aber die EU ist bei weitem nicht der weltweite Musterknabe in Sachen Freihandel, als den sie sich so gerne darstellt, siehe Handelsbarrieren gegenüber Afrika und eine völlig außer Kontrolle geratene Bürokratie.

Was passiert, wenn es wirklich zum ganz großen Krach mit unseren amerikanischen Freunden kommen sollte? Das wollen wir wahrscheinlich gar nicht wissen. Aber anstatt miteinander zu reden, wird ge-

droht, gespalten und die Zukunft aufs Spiel gesetzt.

Fazit: Wohlstand und Welthandel und damit letztendlich Frieden sind rohe Eier, die zur Zeit leider einem Belastungstest in Richtung Rührei unterzogen werden. Wir alle tun gut daran, uns auf Ungemach einzustellen.

Zur Sache

Am seidenen Faden. Wohin steuert die Wirtschaft? 1

Einigung im Mautstreit

Scheuer erzielt Durchbruch im Mautstreit 3

Nachrichten

Belgien: Tarifanpassung der kilometerabhängigen Lkw Maut 4

Belgien: Nächtliches Parkverbot auf dem Autobahnparkplatz Bettincourt auf der E40/A3 5

Urteil-Verkehrsverbote

beschränkten Verkehrsverboten für bestimmte Dieselfahrzeuge 6

Trucker Festival CH

Trucker Festival 9

Feiertagsfahrverbote

in Deutschland und angrenzenden Ländern 10

Straßensperrung in Hamburg

Hamburg hat zwei Straßenabschnitte für Euro 5 LKW gesperrt 11

Lkw-Fahrer gesucht

Lkw-Fahrer in Deutschland werden knapp 12

Recht

Verwertbarkeit von Dashcam-Aufnahmen als Beweismittel im Unfallhaftpflichtprozess 14

Transportrecht 15

Verkehrsrecht 16

Nutzfahrzeuge/Mautrechner

Förderrichtlinie für energieeffiziente Nutzfahrzeuge liegt vor 17

Neue Version des BGL-Mautrechners online 17

Öffentliche Warnung

Multiventile BRC VBS1 für mit Erdgas (CNG) betriebene Fahrzeuge 18

Mautsätze 2019

voraussichtlich ab 1.1.2019 (Quelle: Wegekostenstudie 2018 bis 2022) 19

EETS

Informationen zum EETS 20

Verkehrsprognose

BAG veröffentlicht Güter- und Personenverkehrsprognose für die Jahre 2018 bis 2021 22

BAG-Mautstatistik

BAG-Mautstatistik 2017: 23

IFF-Wissenschaftstage

Hier treffen sich Deutschlands Experten 24

Wann sind Fahrzeuge vom Einbau und Betrieb eines Fahrtenschreibers befreit? 25

Liste BF4

Aktualisierte Liste BF4 26

Behörden

Nachholbedarf bei E-Government 27

SVK Geschichte

Die Anfangsjahre des LBT neu erzählt 28

Juniorenkreis / CSU

Die Bundestagsabgeordnete Anka Weisgerber zu Gast 32

Hochrangig besetzter Parlamentarischer Abend mit der CSU-Landtagsfraktion. 32

Steuer

Steuer-, Abgaben- und Umlagenausfälle sowie zusätzliche Sozialkosten durch die Verdrängung eines deutschen LKW durch gebietsfremde 33

Bücher

Fuhrpark und Flotte 34

Digitaler Fahrtenschreiber in der Praxis 35

Statistiken

Statistiken 36

Vermischtes

Geburtstage

Unternehmensfortbestand

Frühzeitiger Erwerb der Fachkunde 38

Dieselpreise

Dieselpreis ab Tankstelle/ Großverbraucher 39

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.

Anzeigenschluss:

Ausgabe 7/2018: 2. Juli 2018



SVK – ein Magazin für Mitglieder des Landesverband Bayerischer Transport- und Logistikunternehmen (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 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 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.

Mautstreit: Scheuer erzielt Durchbruch im Mautstreit, 3,2 Milliarden aus Schiedsverfahren



Einigung nach 14 Jahren: Der verspätete Mautstart kostet die Toll-Collect-Gesellschafter Daimler und Telekom 3,2 Milliarden Euro.

Unerwarteter Geldsegen für Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU). Sein Ministerium hat einen Durchbruch im Schiedsverfahren wegen des verspäteten Mautstarts verkündet.

Demnach hat sich die Bundesregierung mit den Toll-Collect-Gesellschaftern Daimler und Deutsche Telekom auf einen Vergleich von rund 3,2 Milliarden Euro geeinigt.

Der Gesamtbetrag setzt sich aus unterschiedlichen Komponenten zusammen – darunter einem Barbetrag, Einbehalten, Vertragsstrafen und Zinsforderungen.

Start der Lkw-Maut wurde zweimal verschoben

Das Schiedsverfahren hatte eine Dauer von 14 Jahren. Beide Seiten hätten für Anwälte, Gutachter und Verfahrenskosten hunderte Millionen Euro ausgegeben, heißt es. Die Lkw-Maut sollte ursprünglich am 31. August 2003 starten, wegen technischer Probleme des Mautsystems wurde der Start zweimal verschoben. Mit dem Beginn der Gebührenpflicht am 1. Januar 2005 war die Pannenserie beendet.

Scheuer: Verhandlungen zur Chefsache gemacht

Minister Scheuer spricht von einem historischen Durchbruch. „Ich habe die Verhandlungen zur Chefsache gemacht, weil ich keinen Streit für die Ewigkeit wollte, sondern eine Einigung mit Anstand und gegenseitigem Respekt“, erklärte er.

Scheuer bezeichnet die Einigung als die bestmögliche Lösung für den Steuerzahler.

„Jetzt können wir unbelastet das Erfolgsmodell Lkw-Maut fortführen. Die Milliardeneinnahmen für unsere Infrastruktur sind gesichert.“

Der Geldsegen kommt zu einem Zeitpunkt, wo das Ministerium ohnehin schon über ein komfortables Finanzpolster verfügt.

Die Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen zum Juli beschert dem Bund 2,5 Milliarden Euro jährlich zusätzlich.

Hinzu kommt rund eine Milliarde Euro jährlich infolge der geplanten, aber in der Branche umstrittenen Mauterhöhung zum Januar 2019.

2017 hatte der Bund 4,7 Mrd. Euro aus der Lkw-Maut eingenommen. ■

 **Belgien:**
Tarifan-
passung
der kilometerab-
hängigen Lkw Maut
für Fahrzeuge über
3,5 t zGM in den
Regionen Flandern
und Brüssel zum
01. Juli 2018

Die Tarife der kilometerab-
hängigen Lkw-Maut für
Fahrzeuge über 3,5 t zGM
sollen in den belgischen
Regionen Flandern und
Brüssel zum 01. Juli 2018
um ca. 1 % erhöht werden.

Die Tarife der kilometerabhängigen Lkw-Maut für Fahrzeuge über 3,5 t zGM in Belgien sollen in den Regionen Flandern und Brüssel am 01. Juli 2018 um ca. 1 % erhöht werden. ■

Tarife für das gesamte Straßennetz von Brüssel ohne Autobahnen (Euro/km) ab 01. Juli 2018:

	3,5 t - 12 t	12 t - 32 t	>32 t
Euro 0-1-2	0,151 €	0,202 €	0,206 €
Euro 3	0,130 €	0,182 €	0,186 €
Euro 4	0,098 €	0,150 €	0,154 €
Euro 5	0,087 €	0,138 €	0,142 €
Euro 6	0,076 €	0,128 €	0,132 €

Tarife für Flandern und Brüssel:

In den Regionen Flandern und Brüssel wird auf Mautgebühren keine Umsatzsteuer erhoben.

	3,5 t - 12 t	12 t - 32 t	>32 t
Euro 0-1-2	0,149 €	0,199 €	0,203 €
Euro 3	0,129 €	0,179 €	0,183 €
Euro 4	0,098 €	0,148 €	0,152 €
Euro 5	0,077 €	0,127 €	0,131 €
Euro 6	0,077 €	0,127 €	0,131 €

Tarife für Wallonien (Euro/km) unverändert seit 01. Januar 2018 (zzgl. 21 % USt.):

	3,5 t - 12 t	12 t - 32 t	>32 t
Euro 0-1-2	0,194 €	0,271 €	0,301 €
Euro 3	0,168 €	0,246 €	0,276 €
Euro 4	0,136 €	0,214 €	0,244 €
Euro 5	0,123 €	0,200 €	0,230 €
Euro 6	0,102 €	0,180 €	0,209 €

(Autobahnen) (Euro/km) ab 01. Juli 2018

