

Süddeutscher Verkehrskurier

Magazin für Transportlogistik

12 | 2018

S

V

K



Die Tankstelle der
Zukunft



Neues Kabinett
in Bayern



5 Tage statt
5 Wochen!



Zu Gast beim FDP
Parteitag



Die Anfangsjahre
des LBT





Hans Ach
Präsident LBTe.V.



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



Rolf Hamprecht
Präsident VVW e.V.

Breite Verbändeallianz aus Transport, Logistik, Industrie und Handel warnt vor Versorgungsengpässen

I. Ausgangslage

Die Tätigkeit der Berufskraftfahrer ist für Wirtschaft und Gesellschaft von größter Bedeutung. Allerdings leidet der Straßengüterverkehr in Deutschland und Europa unter einem sich stetig verschärfenden Mangel an qualifizierten Fahrern. Dadurch entstehen deutlich spürbare Engpässe im Logistiksektor, die die Versor-

gungssicherheit von Industrie, Handel und der Bevölkerung gefährden und damit die gesamtwirtschaftliche Entwicklung negativ beeinträchtigen können.

Laut Statistik des Kraftfahrtbundesamtes sind etwa eine Million ausgebildete Lkw-Fahrer 45 Jahre oder älter und gehen im Durchschnitt mit 60 Jahren in den Ruhestand. Jährlich scheiden in Deutschland somit 67.000 Fahrer altersbedingt aus dem Berufsleben aus. Demgegenüber konnten im Jahr 2017 nur knapp 27.000 Personen –

Verbändeinitiative

Fünf-Punkte-Plan gegen Logistikengpässe und Fahrermangel im Straßengüterverkehr

entweder durch Ausbildung zum Berufskraftfahrer oder Erwerb der erforderlichen Grundqualifikation – hinzu gewonnen werden. Damit fehlen in allen Branchen heute bereits 40.000 Fahrer jährlich.

Zur Beseitigung der durch diesen Fahrernotstand bereits entstandenen Engpässe in der Logistik bedarf es gemeinsamer Anstrengungen von Politik, Speditions- und Transportbranche, Industrie und Handel sowie aller mit der Berufsbildung und Nachwuchsgewinnung befassten Akteure.

Der nachfolgende Fünf-Punkte-Plan soll die zentralen Handlungsfelder und darauf aufbauenden Maßnahmen aufzeigen, die zur

Fachkräftegewinnung und zur Abwendung der gravierenden Folgen des Fahrermangels für Wirtschaft und Gesellschaft beitragen können.

Diese Maßnahmen sollten in einer gemeinsamen, interministeriellen Arbeitsgruppe unter Beteiligung der Verbände konkretisiert und ihre Umsetzung begleitet werden.

II. Handlungsfelder

1. Attraktivität des Fahrerberufs erhöhen

Der Fahrerberuf muss deutlich attraktiver werden. Hierzu sind eine angemessene Wertschätzung der Berufskraftfahrer und ein fairer Umgang insbesondere

an den Be- und Entladestellen Voraussetzung. Neben einer auskömmlichen Entlohnung in einem fairen Wettbewerbsumfeld sind ein sicherer und moderner Arbeitsplatz sowie eine „Work-Life-Balance“, die durch innovative Arbeitszeitmodelle erreicht werden kann, erforderlich. Darüber hinaus sollen auch mehr Frauen – deren Anteil liegt derzeit bei ca. 2 Prozent – für den Fahrerberuf gewonnen werden.

Die Grundlagen für einheitliche europäische Regelungen über flexiblere Lenk- und Ruhezeiten können jetzt im Rahmen des EU-Mobilitätspaketes geschaffen werden. Das Reformvorhaben bietet die Chance für ausgewogene Rechtsvorschriften, die im

Interesse der Glaubwürdigkeit, der Akzeptanz und des Sicherheitsbedürfnisses der Fahrer zwingend in allen Mitgliedstaaten gleichermaßen umgesetzt und effektiv kontrolliert werden müssen.

Unter dem Primat der effektiven Kontrollierbarkeit gilt es, die Dynamik und Flexibilität des Binnenmarktes zu erhalten und angemessene Sozialstandards europaweit festzuschreiben.

2. Ausbildung und Qualifizierung verbessern und stärken

Die Möglichkeiten zur Ausbildung und Qualifizierung von Berufskraftfahrern sollten bei Beibehaltung eines hohen Qualitätsmaßstabes stärker ausgeschöpft werden. Das bewährte Instrument der „beschleunigten Grundqualifikation“ kann hierzu einen erheblichen Beitrag leisten, ebenso wie eine attraktivere Berufsausbildung, die stärker die Veränderungen des Berufsbildes berücksichtigt. Es sollte geprüft werden, wie ausländische Berufsqualifikationen und Nicht-EU-Fahrerlaubnisse einfacher anerkannt werden können. Die Führerschein-Förde-

rung für Quereinsteiger durch Bildungsgutscheine und steuerliche Förderung sollte gestärkt werden.

3. Fahrgewinnung unterstützen

Um die Öffentlichkeit für den Fahrernotstand zu sensibilisieren, die öffentliche Wahrnehmung des Berufsbildes zu verbessern und potentielle Kandidaten auf die Chancen des Berufsbildes aufmerksam zu machen, ist eine Imagekampagne mit Unterstützung des Bundes dringend erforderlich. Insbesondere sollte jungen Menschen vermittelt werden, dass die fortschreitende Digitalisierung und Automatisierung zwar die Anforderungen an den Fahrerberuf verändern, ihn aber keineswegs überflüssig machen – im Gegenteil, der Technologiefortschritt bietet zugleich große Chancen für den Fahrerberuf und dessen Attraktivität.

Darüber hinaus muss das Berufsbild „Berufskraftfahrer“ in die bundesweite Fachkräfteengpassanalyse sowie in die „Positivliste Zuwanderung in Ausbildungsberufe“ der Bundesagentur

für Arbeit aufgenommen werden. Gleichzeitig ist ein Integrationsprogramm (inklusive Sprachförderung) zur Gewinnung und Betreuung von Nachwuchs und Quereinsteigern sowie Fahrern aus anderen EU-Mitglieds- sowie Drittstaaten notwendig.

Zudem muss es einfacher werden, Fahrer aus Drittstaaten, die in Deutschland eine verbindliche Arbeitsplatzzusage vorweisen können, mit einem Visum und den weiteren Voraussetzungen zur Ausübung des Fahrerberufs auszustatten.

Der Beruf des Kraftfahrers muss wie alle anderen Berufsbilder im Logistiksektor bei der Berufsorientierung an Schulen eine größere Rolle spielen. Auch die Berufsberater der Bundesagentur sollten den Beruf verstärkt in ihre Beratung einbeziehen, um junge Menschen und Arbeitssuchende auf den Beruf aufmerksam zu machen.

4. Infrastruktur verbessern / Planung beschleunigen

Die bestehenden Mängel in der Infrastruktur als Teil des

Arbeitsumfelds eines Lkw-Fahrers haben einen erheblichen Anteil daran, dass sich die Attraktivität des Fahrerberufs verschlechtert hat. Der Zustand der Straßen-, Parkplatz- und digitalen Infrastruktur ist dringend zu optimieren.

Das Straßen-, Verkehrs- und insbesondere auch das Baustellenmanagement (inkl. der Kommunikation bestehender Baustellen an die Nutzer) muss verbessert werden, wozu auch der Ausbau digitaler Informationssysteme beitragen kann.

Nicht zuletzt aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Verlässlichkeit der Lieferketten ist der Gesetzgeber in der Pflicht, für ausreichende Lkw-Stellplatzkapazitäten und für eine sichere Ausstattung der Parkplätze zu sorgen. Nur so können die gesetzlichen Vorgaben zur Einhaltung der Ruhezeiten erfüllt werden.

Der Rechtsrahmen für die Planung und die Genehmigung von Straßenbauvorhaben muss so novelliert werden, dass Projekte beschleunigt werden. Insbesondere marode Auto-

bahnbrücken ließen sich erheblich schneller sanieren, wenn die Rahmenbedingungen für die Anwendung des Instruments der Plangenehmigung verbessert würden.

Brücken-Ersatzneubauten, die auch mit Kapazitätserweiterungen verbunden sein können, sollten zukünftig grundsätzlich als Instandhaltungsmaßnahme aufgefasst werden.

5. Umfassend digitalisieren

Die Prozesse im Transport- und Logistiksektor müssen vernetzter, smarter und effizienter werden. Voraussetzung dafür ist der flächendeckende Ausbau der digitalen Infrastruktur, die es der Wirtschaft ermöglicht, u. a. dynamische Informations- und Steuerungssysteme verstärkt einzusetzen.

Darüber hinaus sollte das Zusammenspiel von industriellem Know-How und professioneller Logistik mit Unterstützung aller Beteiligten grundlegend verbessert werden. Der unter Federführung des Fraunhofer-Instituts stehende und

mit Bundesmitteln geförderte Industrial Data Space böte hierfür eine geeignete Plattform, die allen Branchen und Logistikdienstleistern offensteht.

Durch die umfassende Digitalisierung könnten zugleich bürokratische Hemmnisse abgebaut und behördliche Kontrollen unter Nutzung digitaler Möglichkeiten beschleunigt werden.

Der avisierte intelligente Fahrtenschreiber muss ebenso wie der elektronische Frachtbrief schnell europaweit eingeführt werden. ■

Inhalt

Zur Sache

Verbändeinitiative

Fünf-Punkte-Plan gegen Logistikengpässe
und Fahrermangel im Straßenverkehr 1-3

Die Tankstelle der Zukunft

Benzin- und Dieselmotoren haben noch Zukunft! 5

Nachrichten

Deutschland: Feiertagsfahrverbote in Deutschland
und angrenzenden Ländern 6

Deutschland: Mindestlohnanpassung 6

Luxemburg: Treibstoffversorgung 7

Österreich: Entwurf der Mauttarifverordnung
ab 1. Januar 2019 8

Großbritannien: Einführung einer Ultra Low Emis-
sion Zone (ULEZ) in der Londoner City 8

Italien: Abfalltransporte Telematiksystem SISTRI
wird zum Ende 2018 „eingestampft“ 9-10

Deutschland: Aussetzung der Kontrolle des Sonn-
und Feiertagsfahrverbots für Tanklastfahrzeuge 11

EU: Leitlinien zu bewährten Methoden beim Tier-
transport veröffentlicht 11

Neues Kabinett Bayern

Ministerpräsident Dr. Markus Söder stellt sein
neues Kabinett und Änderungen in den Ge-
schäftsbereichen der Ministerien vor 12-15

Zu Gast beim FDP Parteitag

Rückblick – Die Bayerische Wirtschaft beim
Landesparteitag der FDP 16

Weihnachtliche Impressionen

München und Stuttgart 17

Marktbeobachtung Güterverkehr

Auswertung der Arbeitsbedingungen in
Güterverkehr und Logistik 2018 18-23

Kostenentwicklung im Güterkraftverkehr

Einsatz im Fernbereich (national) 24

Einsatz im Regionalbereich 25

Einsatz im Nahbereich 26

Wohnen, Bau, Verkehr

Gemeinsam. Planen und Bauen.
Für Bayern. 27

Recht

Transportrecht 28

Arbeitnehmerhaftung: Wann und wie hoch? 29

Urlaub ohne Genehmigung: Kündigung 30

Verkehrsrecht 31

Firmen

Freudenmann Logistik in in Württemberg 32-33

5 Tage statt 5 Wochen!

Wirtschaft benötigt schnellere Genehmigungen
für Schwerlasttransporte 34-36

Plakate und Aufkleber zu bestellen bei LBT 35

AntiTransit Paket

Europäische Straßengüterverkehrsverbände weh-
ren sich gegen das vom Tiroler Landtag vorgese-
hene „AntiTransit Paket“ 37

AGG

Die Rechtsunsicherheit besteht fort 38-40

Toter Winkel

Kinderschulung – Aktion des LBT 41

Bücher

Lehrbuch Fachkunde Güterkraftverkehr 42

Wettbewerb

Deutschland punktet bei der Innovation 43

Unternehmensfortbestand sichern 43

SVK Geschichte

Die Anfangsjahre des LBT neu erzählt 44-47

Presse Spiegel

Landauer- und Deggendorfer Zeitung,
Transport Magazin, Passauer Neue Presse 48-49

Statistiken

Suche nach Mitarbeitern dauert länger 50

Auf Wachstumskurs 50

Vermischtes

Geburtstage und Sterbefälle 51

Dieselpreise

Dieselpreise ab Tankstelle 10/2018 51

Dieselpreise Großverbraucher 10/2018 52



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. w

Anzeigenschluss: Ausgabe 1-2/2019:
18. Januar 2019

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.