

# Süddeutscher Verkehrskurier

Magazin für Transportlogistik

S

V

K

5 | 2019



Europaweit mangelt es an LKW-Parkplätzen



HDE-Logistik 20 Jahre Partner Papierlogistik



Parlamentarisches Frühstück



Parkplatz-Not: KRAVAG App



Die Anfangsjahre des LBT





Ass. Sebastian Lechner

**Die Fernsehdokumentation „Wahnsinn LKW“ am 7. Mai 2019 unternahm den Versuch, eine umfassende Bestandsaufnahme des Güterverkehrs in Europa zu liefern und nahm dabei insbesondere den LKW-Verkehr ins Visier.**

Grundsätzlich ist es lobenswert, dass sich eine Sendung, noch dazu zur besten Sendezeit um 20:15 Uhr dieses komplexen Themas annimmt und es muss anerkannt werden, dass wichtige Teilaspekte zur Sprache kamen.

So ist es richtig, dass seit der Erweiterung der Europäischen Union um die Staaten Mittel- und Osteuropas und der damit verbundenen Öffnung des Verkehrsmarktes für Logistikunternehmen aus diesen Ländern der Marktanteil der osteuropäischen Transporteure insbesondere in Deutschland an den Verkehrsleistungen massiv gestiegen ist.

So beträgt dieser bei den mautpflichtigen Fahrleistungen inzwischen über 40 Prozent, Tendenz weiterhin steigend.

Der Grund hierfür liegt unter anderem in den nach wie vor bestehenden beträchtlichen Lohnunterschieden zu Gunsten von Unternehmen aus diesen Ländern mit all den unerfreulichen, auch in dem Bericht geschilderten Begleiterscheinungen, wie überfüllten Parkplätzen, dort campierenden Fahrern und teilweise unsozialen Arbeitsbedingungen.

Diese Missstände wurden von der EU-Verkehrspolitik inzwischen erkannt.

Mit der Verabschiedung des sogenannten EU-Mobilitätspaketes im EU-Parlament im April dieses Jahres sollen diese beseitigt oder zumindest abgemildert werden, indem zum Beispiel eine regelmäßige Heimkehrpflicht für das Fahrpersonal, die möglichst baldige Einführung einer verbesserten Kontrollpraxis durch die Behörden und die Geltung von Mindestlohnstandards in den europäischen Transporten beschlossen wurden. Was jetzt noch fehlt, ist die zeitnahe Umsetzung durch die europäischen Institutionen.

# Der LKW in den Medien

von Ass. Sebastian Lechner

**Völlig unzutreffend und grob verfälschend sind hingegen sich ständig wiederholende Unterstellungen, das Transportgewerbe werde durch die Politik subventioniert und auf diese Weise gegenüber der Schiene auf Kosten des Steuerzahlers bevorzugt. Das Gegenteil ist der Fall.**

So betragen zum Beispiel in Deutschland die jährlichen Abgaben und Steuern des Straßenverkehrs über 55 Milliarden Euro pro Jahr, während sich andererseits die Verkehrsausgaben des Bundes auf lediglich circa 20 Milliarden Euro pro Jahr belaufen.

Allein durch die inzwischen auf sämtlichen deutschen Bundesfernstraßen geltende LKW-Maut nimmt der Bund netto zwischen 6,5 und 7 Milliarden Euro pro Jahr ein, damit finanziert der LKW alleine die Investitionen in das deutsche Fernstraßennetz.

Völlig undifferenziert sind außerdem die Thesen der Sendung zur Schadstoffbelastung durch den LKW. So stößt ein moderner LKW der Schadstoffklasse Euro VI zum Beispiel um fast 98 Prozent weniger Stickoxide aus, als dies noch in den 90er Jahren der Fall war, der Partikelausstoß wurde im selben Zeitraum ebenfalls um fast 98 Prozent abgesenkt.

Wie selbst Umweltverbände bestätigen haben, ist im Gegensatz zu manchem PKW im **LKW auch Euro VI drin, wo Euro VI draufsteht, dafür sorgen die sogenannten Real Driving Emission Tests beim LKW, also Motorentests unter Echtzeit- und nicht unter Laborbedingungen. In puncto Schadstoffausstoß und Feinstaubbelastung hat der LKW neuester Bauart somit seine Hausaufgaben gemacht. Eine jetzt dis-**

**kutierte, zusätzliche CO<sub>2</sub> Abgabe für den Schwerverkehr lehnen wir ab. Die Abgaben- und Steuerbelastung des Verkehrssektors hat bereits jetzt ein Niveau erreicht, welches Wirtschaft und Verbraucher grenzwertig belastet. Anstatt sich immer wieder zusätzliche Gängeleien und Belastungen auszudenken, sollte die Politik endlich seit langem liegende Probleme angehen.**

So müssen die Planungs- und Umsetzungsvorgaben für neue Bahnstrecken dringend entbürokratisiert und verschlankt und die Digitalisierung vorangetrieben werden. Dass die dringend benötigten Verbindungen durch das Rheintal sowie der Brenner-Nordzulauf für die Schiene durch das bayerische Inntal inzwischen für den Zeitraum bis 2040(!) terminiert sind, liegt nicht am Transportgewerbe, sondern an Versäumnissen und völlig überzogenen Anforderungen im Planungsbereich.

Die Zuwachsraten im kombinierten Verkehr Straße/Schiene belegen eindringlich, dass die Logistikbranche gerne mehr Verkehre über die Schiene abwickeln würde, aber dafür leider die Kapazitäten fehlen, ebenso wie im Bereich der Umschlagsterminals an den einschlägigen Transitrouten.

Genauso muss die bisher völlig misslungene Energiewende endlich seriös angegangen werden. Die in dem Film angesprochene Elektrifizierung des Verkehrssektors macht nur Sinn, wenn der dafür benötigte Strom auch aus regenerativen Energien kommt. Hierfür werden ein neuer Strommix, Leitungen und Ladestationen benötigt, die bisher noch in weiter Ferne sind. Leider wurde am Beispiel des

im Film gezeigten E-Busses nicht hinterfragt, woher der dort verbrauchte Strom kommt. Wenn dafür Kohle- und/oder Atomstrom erhalten müssen, ist für die Umwelt überhaupt nichts gewonnen. Ausserdem sind die Nutzlastanforderungen bei Omnibussen und LKW überhaupt nicht vergleichbar, so dass der reine Batteriebetrieb im schweren LKW-Fernverkehr aus jetziger Sicht problematisch sein dürfte.

**Fazit:** Es gibt in der Tat drängende Probleme im europäischen Verkehrssektor, die jetzt angegangen werden müssen. Hierfür benötigt die Transportlogistikbranche jedoch vernünftige Rahmenbedingungen und keine zusätzlichen Belastungen.

**Innovationen und Investitionen können nur realisiert werden, wenn den Unternehmen der Transportlogistik nicht buchstäblich die Luft zum Atmen genommen wird. Wir brauchen für die Bewältigung der künftigen Güterströme alle Verkehrsträger, und zwar so sinnvoll verknüpft, dass sie nicht gegeneinander, sondern ökonomisch und ökologisch optimal zusammenarbeiten können. Die politisch oder ideologisch getriebene, gezielte Benachteiligung eines Verkehrsmittels macht niemanden stärker, sondern schwächt den Standort Deutschland und Europa.**

*Sebastian Lechner*



# Inhalt

## Zur Sache

Der LKW in den Medien 1

## LKW-Parkplatzmangel

Europaweit mangelt es an Lkw-Parkplätzen 3

## Nachrichten

Deutschland: Turnusmäßige Norm-Überprüfung 4

Deutschland: Zusätzliche Leuchten an (Nutz)-Fahrzeugen 4

Nordmazedonien: Besondere Vorschriften 6

Austria: Fahrverbote bis 31. August 2019 6

Deutschland: Großraum und Schwertransporte 7

Deutschland: Kabinenverbot bei regelmäßiger Wochenruhezeit 7

Italien: Zusätzliche Fahrverbote auf der Brennerautobahn A22 von Sterzing bis zur Brennerstaatsgrenze 7

## Unternehmensfortbestand sichern

durch frühzeitigen Erwerb der Fachkunde 8

## LKW-Abfertigung star/trac

star/trac und BGL beschleunigen die Lkw-Abfertigung in der Chemiebranche 9

## Personalien / Firmen

LBT-Ehrenvorstandsmitglied Manfred Wandinger fünfundsiebzig Jahre 11

HDE-Logistik – seit zwei Jahrzehnten Partner der Papierlogistik 12

Bundestagsabgeordnete Katja Hessel zu Besuch bei Tschirschwitz Logistik 13

## Parlamentarisches

### Frühstück

Parlamentarisches Frühstück mit der CSU-Landtagsfraktion am 27. Februar 2019 14

## LKW-Kartell

Lkw-Kartell: Anmeldefrist für die dritte Klage wird auf den 31.05.2019 verlängert 15

## KRAVAG Truck Parking

Parkplatz-Not: Kostenlose KRAVAG-App unterstützt Fernfahrer 16

## Recht – Sonderteil

**Beschäftigung von Schülern und Studenten** 18

## SVK Geschichte

Die Anfangsjahre des LBT neu erzählt 30

## Daten & Fakten

Der Gewerbliche Güterkraftverkehr – eine Branche in Zahlen 35

**Geburtstage** 35

**Statistiken** 36

Steuerspirale 2018



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, Shutterstock.com; Seite 1

**Anzeigenschluss:** Ausgabe 6/2019: 3. Juni 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 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.

# Europaweit mangelt es an Lkw-Parkplätzen



**Nicht allein die Zahl der Lkw-Parkplätze europaweit lässt zu wünschen übrig, auch an deren Ausstattung und Sicherheit mangelt es häufig.**

**Seit 2008 hat demnach die Bundesregierung rund 16.600 zusätzliche Lkw-Parkmöglichkeiten geschaffen und dafür mehr als eine Milliarde Euro investiert. Insgesamt 49.000 Parkplätze gibt es zurzeit auf den Rastanlagen entlang der Bundesautobahn, für die Schaffung weiterer Parkplätze stehen im Haushaltsjahr 2019 rund 110 Millionen Euro zur Verfügung.**

**Ziel sei, dass die Fahrer ihre Fahrt sicher und erholt fortsetzen.**

**Doch der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) gibt zu bedenken, dass Fahrer sich oft gar nicht erholen könnten, weil Lkw-Parkplätze meist so gebaut seien, dass das Fahrerhaus zur Fahrbahn zeige.**

Und so fordert der Verband Parkplätze mit Lärmwänden. Bundesweit fehlen nach Einschätzung des BGL mindestens 30.000 Parkplätze für Lkw. Dieser Mangel werde zunehmend zum Sicherheitsrisiko, denn die Lkw würden in den Ein- und Ausfahrten von Rastplätzen oder auf dem Seitenstreifen der Autobahn abgestellt.

Um Unfälle zu vermeiden, drückt sogar das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) ein Auge zu: Lkw-Fahrer, die wegen der schlechten Parkplatzsituation von den maximal zulässigen Lenkzeiten abweichen müssten, würden ausnahmsweise durch die Kontrollbeschäftigten nicht geahndet, sofern es sich nicht um ein regelmäßiges Vorkommnis handle, infor-

miert das BAG auf Anfrage. Voraussetzung sei, dass dies durch den Fahrer nachvollziehbar protokolliert ist. Abgesehen vom zahlenmäßigen Mangel an Lkw-Stellplätzen ist auch die oft mangelnde Sicherheit auf Parkplätzen Gegenstand von Diskussionen. Im vergangenen Jahr bezifferte die Arbeitsgemeinschaft Diebstahlprävention in Güterverkehr und Logistik, an der mehrere Branchenverbände mitarbeiten, den Schaden durch Ladungsdiebstahl auf jährlich 1,3 Milliarden Euro – von den Kosten für Reparatur, Konventionalstrafen und Umsatzeinbußen in Höhe von weiteren 900 Millionen Euro ganz zu schweigen. Insgesamt stehlen Kriminelle jährlich Ladungen aus nahezu 26.000 Lkw.

Europaweit beziffert die Europäische Kommission die Verluste durch Ladungsdiebstähle auf mehr als 8,2 Milliarden Euro pro Jahr und unterstützt künftig sichere Lkw-Stellplätze mit 45 Millionen Euro. Laut einer Studie fehlen in der EU rund 400.000 sichere Lkw-Parkplätze. ■



## Turnus- mäßige

# Norm- Überprüfung

Die DIN Normen DIN 105021:201405 und DIN 105022:201405 stehen zur turnusmäßigen Überprüfung an.

Bitte lassen Sie uns wissen, ob Sie bei den Normen Änderungsbedarf sehen oder ob sie unverändert bestehen bleiben können. ■



## Zusätzli- che

# Leuchten an (Nutz) Fahr- zeugen

**Gemäß dem Motto: „Nicht alles was leuchtet ist erlaubt“ sind bei nachträglichem Anbau von zusätzlichen Leuchten die Vorschriften einzuhalten. Aktuell sind Fahrzeuge mit zusätzlichen lichttechnischen Einrichtungen (LTE) im besonderen Fokus der Kontrollinstanzen.**

Zunehmend unzulässige LTE an Fahrzeugen (betroffen sind alle Fahrzeugarten: Pkw, Motorräder, Lkw, etc.!) haben das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg veranlasst, eine entsprechende Anweisung an die Überwachungsorganisationen und das Ministerium für Inneres und Migration herauszugeben, damit bei der regelmäßigen technischen Fahrzeugüberwachung (Hauptuntersuchung) sowie den Kontrollen im Verkehr (Polizei, BAG) die Einhaltung der Vorschriften für LTE beachtet wird.

Mittlerweile ist diese Anweisung aus BW auch in den anderen Bundesländern angekommen, es wird zunehmend kontrolliert und der BGL und seine Landesverbände wurden bereits auf diese Anweisung angesprochen.

Eine pauschale Bewertung der nun in der Diskussion befindlichen zusätzlich angebrachten Leuchten/

Lichttechnischen Einrichtungen am Lkw im Straßenverkehr ist nicht möglich:

Jede Nachrüstung bedarf einer Einzelbetrachtung. (Um welche Leuchtenart (Umrissleuchte, Fernscheinwerfer, Zusatzscheinwerfer, etc. (=⇒ Kennzeichnung)) handelt es sich? ... wie und wo ist sie angebaut?... wie ist sie elektrisch geschaltet? ... etc.).

Wichtig ist, bei der Betrachtung zu unterscheiden, ob das Fz bzw. der Betrieb des Fz vorschriftsmäßig oder nicht vorschriftsmäßig ist. Wenn nicht, ist zu klären, ob es sich tatsächlich um eine Gefährdung im Sinne des §19 Abs. 2 StVZO handelt.

§ 19 Abs. 2 S. 2 StVZO sagt, dass die Betriebserlaubnis eines Fahrzeugs erlischt, wenn durch die Vorschriftswidrigkeit eine Gefährdung der Verkehrsteilnehmer zu erwarten ist. In diesem Fall muss es klar sein, dass es kein Ermessen gibt.