



**BGL und Verbände:
Förderstrategie 2030**



**Aussetzung der
Kontrollen bei
Rohholztransporten**



**Fachkräfteein-
wanderungsgesetz**



**10. Praxistag
Ladungssicherung**



**Jahreshauptver-
sammlung des VVW**

Süddeutscher Verkehrskurier

Magazin für Transportlogistik

7 | 2019

S

V

K





Dr. Timo Didier

Der Europäische Gerichtshof dehnt derzeit die Fürsorgepflicht des Arbeitgebers gegenüber Arbeitnehmern in bislang nicht dagewesener Weise aus: Wer sich als Arbeitgeber künftig auf einen Verfall von Urlaubsansprüchen berufen möchte, muss nun nachweisen, dass er betroffene Arbeitnehmer frühzeitig deutlich auf den drohenden Verfall restlicher

Urlaubstage hingewiesen und zum Urlaub aufgefordert hat.

Deutsche Gerichte haben dies bereits übernommen und erste Landesarbeitsgerichte erweitern die neuen Pflichten des Arbeitgebers schon auf den Zusatzurlaub für Schwerbehinderte.

Und diese Entwicklung schreitet voran: So hat der Europäische Gerichtshof jüngst die EU-Mitgliedstaaten dazu verdonnert,

Neue Arbeitgeberpflichten – Arbeitsrecht im 21. Jahrhundert?!

dass sie Arbeitgeber zu einer systematischen Arbeitszeiterfassung ihrer Beschäftigten verpflichten müssen.

Damit soll lückenlos die tägliche Arbeitszeit gemessen werden. Nun ist das für Transportunternehmen und Kraftwagenspeditoren nichts grundsätzlich Neues.

Schon heute sind insbesondere die Arbeitszeiten der Fahrer und der geringfügig Beschäftigten lückenlos aufzuzeichnen. Dennoch werden dieser neuen Rechtsprechung zurecht große Auswirkungen auf die heutige Arbeitswelt mittelständischer Unternehmen zugesprochen.

Kommt also gar die Rückkehr zur Stechuhr? Wird Vertrauensarbeitszeit noch möglich sein? Wo bleibt bei alledem der „mündige

Arbeitnehmer“? Und vor allem: Werden Arbeitgeberpflichten künftig stetig weiter ausgedehnt?

Klar ist, dass für den deutschen Gesetzgeber nun Handlungspflicht besteht. Er wird das Arbeitszeitgesetz anpassen müssen. Und er wird bei der künftigen Gestaltung der Aufzeichnungspflicht seine Spielräume nutzen müssen, auf die der Europäische Gerichtshof ausdrücklich hingewiesen hat. Kernforderung muss hier sein, dass die Delegation der Arbeitszeiterfassung an die Arbeitnehmer weiter möglich bleibt und dass der Arbeitgeber bei solchen Selbstaufzeichnungen Rechtssicherheit bekommt.

Und vielleicht packt der Gesetzgeber zu diesem Anlass das Arbeitszeitrecht gleich richtig an,

wie von Arbeitgeber- und Arbeitnehmerverbänden seit langem gefordert.

Dann könnte sich die neue Entwicklung vielleicht sogar als Hebel erweisen, dass unser Arbeitszeitrechts aus dem 19. Jahrhundert endlich reformiert und an die Anforderungen der modernen digitalen Arbeitswelt des 21. Jahrhunderts angepasst wird.



Inhalt

Zur Sache

Neue **Arbeitgeberpflichten** –
Arbeitsrecht im 21. Jahrhundert?! 1

Förderstrategie

BGL und weitere Logistikverbände
veröffentlichen **Förderstrategie 2030** 3

Nachrichten

BGL-Position **Mobilitätspaket** 4

BGL-**Vorteilswelt** 4

Neue **Kontrollgerätageneration** 4

Aussetzung der **Kabotagekontrollen** bei
Rohholztransporten bis Ende 2019 6

Russische Föderation: **Elektronische Sie-
gel** für den Transit von Verbotswaren 8

Förderprogramm **Abbiegeassistent** wieder
geschlossen 8

Bundestag und Bundesrat beschließen
Fachkräfteeinwanderungsgesetz 9

Förderprogramm „Ausrüstung von Kraft-
fahrzeugen mit Abbiegeassistenzsystemen
(AAS)“ 10

Lkw-Kartell: BGL informiert zur Entschei-
dung des Landgerichts Stuttgart vom
18.02.2019 10

Hilfefinder.de leistet Unterstützung bei psychi-
schen Belastungen nach Verkehrsunfällen 11

Österreich: Informationen über **Beschrän-
kungen des Schwerlastverkehrs in Tirol**
in der Ferienreisezeit 12

Österreich: Reschenstraße B180 ab
28. Juni 2019 wieder offen 13

Veranstungshinweis: **10. Praxistag
Ladungssicherung** am 24. und
25. September 2019 in Werlte 14

LAG-Gesuche aus mehreren Ländern 16

LAG-Kontaktanfrage aus **Griechenland** 16

LAG-Kontaktanfrage aus **Indien** 17

Neue **Eurovignettentariife** ab 01. Juli 2019
in Dänemark, Luxemburg, den Niederlanden
und Schweden 17

Supplier Award

ANSORGE GEWINNT **NESTLÉ
SUPPLIER AWARD** IN SILBER 18

Fahrverbote an Feiertagen EU

Straßengüterverkehr im Monat August 20

Statistiken

Starke und schwache Regionen 21

Gesetzgebung in der EU:
gemeinsame Sache 21

Jahreshauptversammlung VVV

**Jahreshauptversammlung des
VV Württemberg 2019** 22

Recht

Hinweispflicht zu **Verhaltensregeln** in

einer **Waschstraße** 26

Art 29 CMR – **Haftung** bei vorsätzlicher
und grob schuldhafter Schädigung 26

Mobile **Halteverbotsschilder** – Abschlep-
pen erst nach Vorlaufzeit von 3 Tagen 27

BGL für Anpassung von § 30 StVO zum
LKW-Feiertagsfahrverbot 28

Juniorenkreis

Juniorenkreis Franken Wahlen 29

Delegationsreise Ägypten

Unter Leitung von Staatssekretär
Roland Weigert nach Ägypten 30

Delegationsreise Schweden und Norwegen

Unter Leitung von **Staatsminister** Hubert
Aiwanger nach Norwegen und Schweden 32

Fachkunde

Unternehmensfortbestand sichern durch
frühzeitigen Erwerb der Fachkunde 33

Vermischtes

Geburtstage / Sterbefälle 33

Kravag Truck Parking

KRAVAG Truck Parking 34

Berufsbildungsstatistik 2018

Berufsbildungsstatistik 2018 36

Ausbildung im Transportlogistik-
gewerbe in Zahlen 36

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 8-9/2019: 3. August 2019



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

BGL und weitere Logistikverbände veröffentlichen **Förderstrategie 2030**



Die Branche hat eine zeitlich gestaffelte Förderstrategie zur Erreichung der CO₂-Ziele im Nutzfahrzeugbereich entwickelt.

Der Verkehrssektor steht in Deutschland unter großem gesellschaftlichen und politischen Druck, seine Kohlendioxid-Emissionen zu senken, um die Pariser Klimaziele zu erreichen. Die Spedition, Transport und Logistikbranche in Deutschland bekennt sich zu den ehrgeizigen Klimaschutzzielen und ist gewillt, aktiv zur Erreichung der CO₂-Reduktion beizutragen. Hierzu bedarf es hingegen gewaltiger zusätzlicher Anstrengungen aller Akteure aus Politik, Wirtschaft

und Gesellschaft, um Einschränkungen bei der Versorgungssicherheit zu vermeiden.

Die Branche hat daher eine auf das Zieljahr 2030 ausgerichtete zeitlich gestaffelte Förderstrategie entwickelt, um aufzuzeigen, wie der Transformationsprozess im Nutzfahrzeugbereich bewerkstelligt werden kann.

Dabei werden mittel und langfristige Anreizsysteme wie Mautreduzierung, Mauterstattung, Steuerbegünstigungen und Direktförderung der Anschaffung/Umrüstung von Nutzfahrzeugen sinnvoll kombiniert. Betont wird vor allem, dass Fördermaßnahmen und Anreiz-

systeme aus Unternehmenssicht planbarer ausgestaltet und an Investitionszyklen ausgerichtet werden müssen. Darüber hinaus wird auch die Umrüstung von Bestandsfahrzeugen stärker in den Fokus gerückt. Gleichzeitig wird verdeutlicht, dass es für den Erfolg einer Förderstrategie der hinreichenden Verfügbarkeit serienreifer Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechnologien inkl. der dazugehörigen Versorgungsinfrastruktur bedarf.

Die ausführliche Förderstrategie 2030, die von BGL und DSLV initiiert wurde und von den Verbänden AMÖ, BIEK, BVL sowie BWVL unterstützt wird, finden Sie im LBT-Intranet unter www.lbt.de ■



BGL- Position Mobilitäts- paket

Der BGL positioniert sich frühzeitig zu den anstehenden Verhandlungen zwischen Europäischem Parlament, EU-Kommission und EU-Verkehrsministern über die Verabschiedung von Teilen des Mobilitätspakets.

Nach der Einigung der EU-Verkehrsminister (Rat) auf eine gemeinsame Position im Dezember 2018 zu den Bereichen Lenk und Ruhezeiten, Markt und Berufszugang sowie zur Entsenderichtlinie, hatte das Europäische Parlament (EP) im April 2019 ebenfalls zu diesen Themen seine Stellungnahmen verabschiedet (s. E_2019_0112).

In vielen Punkten ähneln sich die Positionen der beiden EU-Gesetzgeber hinsichtlich dieser Teile des Mobilitätspakets. Es gibt allerdings auch einige grundsätzlich unterschiedliche Auffassungen. Dies betrifft vor allem die Lenk und Ruhezeiten sowie den Markt und Berufszugang, hier insbesondere die Fragen zur Kabotage.

Der BGL hat die Positionen von EP und Rat genau untersucht und stellt Forderungen für die anstehenden Kompromissverhandlungen auf. Es wird erwartet, dass die Verhandlungen nicht vor Oktober 2019 beginnen werden.

In seiner Stellungnahme hat der BGL unter anderem folgende Forderungen aufgestellt:

Rückkehr der Fahrzeuge in den Niederlassungsstaat nach spätestens vier Wochen Überschreitung der Lenkzeit von 2 Stunden in Ausnahmefällen Erweiterung des Geltungsbereichs der Lenk und Ruhezeiten sowie Tachografenpflicht für Fahrzeuge ab 2,4t.

Im Anhang des Dokuments im Intranet ist die vollständige Stellungnahme des BGL beigefügt. Wir werden über neueste Entwicklungen zum Mobilitätspaket weiter zeitnah informieren. ■



BGL-Vor- teilswelt

Neues Leasing-Angebot Citroen C3 Puretech 82 Feel

Ein neues „Hammer-Angebot“ steht für unsere Mitglieder zur Verfügung.

Der Wirtschaftsdienst Güter und Logistik GmbH bietet ab sofort den Kleinwagen Citroen C3 Puretech 82 Feel mit umfangreicher Ausstattung für Euro 49, monatliche Leasingrate bei einer Laufzeit von 24 Monaten und 10.000 km/anno an.

Beachten Sie auch unsere Konditionen im www.lbt.de-Portal.

Weitere Informationen erhalten Sie unter Telefon 069-7919292-293 oder 0151-11162273. ■



Neue Kon- trollgerä- tegeneration

Für Nutzfahrzeuge mit mehr als 3,5 t zGM ist bei Erstzulassung ab dem 15.06.2019 die neue Kontrollgerätegeneration zwingend erforderlich. Der Umgang mit Fahrzeugen, die sich noch in der Mehrstufenfertigung (z.B. Sonderaufbauten) befinden, ist bundesweit nicht einheitlich geregelt.

Ab Erstzulassung 15.06.2019 muss gemäß VO (EG) Nr. 165/2014 das neue smarte Kontrollgerät verpflichtend in LKW mit mehr als 3,5 t zGM verbaut sein. Diese Regelung gilt ohne Übergangsfrist. Dies bedeutet, dass Fahrzeuge, die vor dem Stichtag 15.06.2019 gebaut wurden, mit einem Tachographen der alten Generation ausgestattet sind und noch nicht für den Straßenverkehr zugelassen wurden, keine Zulassung mehr bekommen können.

Bei Fahrzeugen in Mehrstufenfertigung (idR Fahrgestelle, die zur Vervollständigung zu mind. einem weiteren Aufbauhersteller müssen), in die technisch bedingt schon vor dem Stichtag bereits ein (bis jetzt noch) aktuelles Kontrollgerät eingebaut ist, ist nicht vollständig geklärt, wie eine Zulassung ab dem 15. Juni 2019 erfolgen kann. Es ist fraglich, ob ein solches Fahrzeug auf die smarte Kontrollgerätetechnik umgerüstet werden muss. Dann entstünden (teilweise) erhebliche Kosten, die nach Auffassung des BGL nicht dem Fahrzeughalter aufgebürdet werden