

## Lkw-Maut 1:

## Neue Mautsätze

### **Bundesverkehrsminister legt Entwurf zur Anpassung der Mautsätze an die neue Wegekostenrechnung vor: BGL begrüßt Festhalten an einheitlichen Mautsätzen auf Autobahnen und Bundesstraßen.**

**Die vorgesehene Mautspreizung zwischen Euro V- und Euro VI-Fahrzeugen von 2,1 Cent je Kilometer stellt einen vernünftigen Kompromiss dar.**

Der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. begrüßt den Entwurf des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) für eine Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes. Dieser Gesetzentwurf dient der notwendig gewordenen Anpassung der Mautsätze für Lkw ab 12 t an das neueste Wegekostengutachten. Da in diesem – keineswegs unumstrittenen – Gutachten die kalkulatorischen Zinsen auf teilweise fiktives Anlagevermögen an die aktuelle Zinsentwicklung angepasst wurden, müssen die Mautsätze zumindest vorläufig weitgehend abgesenkt werden, für Euro V-Kombinationen z.B. um 1,9 %.

Zu den im Wegekostengutachten ermittelten Infrastrukturkosten eines Lkws in Höhe von 13,1 Cent/km (ab 4 Achsen) sollen künftig noch sogenannte „Luftverschmutzungskosten“ kommen. Diese betragen je nach Emissionsklasse bis zu 8,3 Cent/km. Allerdings hat das BMVI bereits deutlich gemacht, dass auch eine Anlastung externer Lärmkosten an schwere Lkw vorgesehen ist. EU-rechtlich ist dies erlaubt. Da dafür allerdings noch die technischen Voraussetzungen fehlen, könnten diese Pläne erst später umgesetzt werden. Unberücksichtigt bleibt, dass eine solche Anlastung externer Kosten nach wie vor wissenschaftlich umstritten ist und dem schweren Nutzfahrzeug als einzigem Verkehrsmittel solche externen Umweltkosten auferlegt werden sollen. Zudem sind Partikelemissionen mit Kostensätzen bewertet worden, die fast das Siebenfache der Kostensätze für vergleichbare Kraftwerksemissionen erreichen. Mit dem Differenzbetrag von 2,1 Cent/km zwischen Euro V- und Euro VI Fahrzeugen schöpft die Gesetzesvorlage die von der EU bei den Luftverschmutzungskosten vorgesehene Mautdifferenzierung voll aus. Der BGL sieht allerdings in der willkürlichen Auslastung externer Kosten nur bei schweren Nutzfahrzeugen den Gleichheitsgrundsatz bei der Anlastung externer Kosten im Verkehr belastet.

Laut Koalitionsvertrag stehen der Wirtschaft und dem Straßengüterverkehr ab 2015 noch weitere Zusatzbelastungen ins Haus: Gesetzentwürfe zur Ausweitung der Lkw-Maut auf weitere 1.000 km autobahnähnliche Bundesstraßen zum 1. Juli und auf Lkw ab 7,5 t von Oktober an werden in Kürze noch vorgelegt werden. Etwa Mitte 2018 sollen schließlich alle Bundesstraßen bemaute werden. Welcher Mautsatz dafür gelten soll – das Wegekostengutachten weist zweieinhalbfach höhere Kostensätze auf Bundesstraßen aus – ist politisch nicht entschieden.

Angesichts dieser verkehrspolitischen Ziele ist es aus Sicht des Transportlogistikgewerbes, vor allem aber aus regionalpolitischer Sicht erfreulich, dass der Bundesverkehrsminister zunächst davon von Abstand genommen hat, auf Bundesstraßen eine höhere Maut zu erheben als auf Autobahnen. Die „Mautspreizung“ zwischen Euro V- und Euro VI-Fahrzeugen ist ein vertretbarer

Kompromiss, der wirtschaftliche Verwerfungen und Wettbewerbsverzerrungen vermeidet. Den höheren Anschaffungskosten neuester Umwelttechnologien wird damit Rechnung getragen, ohne die Fahrzeuggeneration Euro V, die bereits strenge Umweltnormen erfüllt, einer außerplanmäßigen wirtschaftlichen Teilentwertung zu unterwerfen. Diese Fahrzeuge erbringen aktuell noch rund 60 % aller Mautfahrleistungen in Deutschland. Ein Zusammenbruch der Gebrauchtfahrzeugmärkte, wie er anlässlich der Mautspreizung zwischen Euro III- und Euro V-Fahrzeugen im Jahr 2009 zu beobachten war, dürfte damit ausgeschlossen sein. Nur mit solide kalkulierbaren Restwerten auslaufender Euroklassen kann der Grundstock in Fahrzeugneueinvestitionen gegenfinanziert werden.

### **„Rumpelstilzchen Reloaded 2014“ oder: Das neue Wegekostengutachten des BMVI**

Es war einmal das Rumpelstilzchen. Es machte dereinstens Stroh zu Gold. Das neue Wegekostengutachten des BMVI braucht dafür aber nicht einmal mehr Stroh! Rumpelstilzchen würde angesichts der Kunstfertigkeit der Gutachter beim Generieren von Staatseinnahmen vermutlich vor Neid zerbersten, weil es nicht selbst darauf gekommen ist: Auf die Rezeptur zum Goldmachen quasi aus dem Nichts heraus!

Wie lautet diese Rezeptur? Ganz einfach: Man nehme Phantomkosten – bestehend aus niemals bezahlten Grundstückspreisen und hypothetischen Tagesgebrauchtwerten – und reiche diese mit spekulativ ansteigenden, fiktiven Kalkulationszinssätzen an. Lässt man das Ganze dann vier bis fünf Jahre aufquellen, ergeben sich Mehreinnahmen von annähernd 40 %!

**Zutat Nr. 1:** Die in der Wegekostenrechnung einkalkulierten Kosten für den Grunderwerb haben nichts mit tatsächlich geflossenen Zahlungen zu tun. Es wird so getan, als hätte man jeden einzelnen Quadratmeter Boden zu Tagesneupreisen erworben, selbst wenn es sich um Grundstücke handelt, über die bereits seit dem Mittelalter oder sogar seit der Römerzeit Handelsstraßen verliefen, die dann in der Neuzeit asphaltiert wurden.

**Zutat Nr. 2:** Die Bewertung der Infrastruktur mit Tagesgebrauchtwerten unterstellt, dass eine Straße z.B. im Jahre 2014 mit allen technischen Standards dieses Bewertungsjahres zu Tagesneupreisen (d.h. Wiederbeschaffungsneuwert – sic!) des Bewertungsjahres vergütet wird – selbst dann, wenn die Straße schon seit Jahrzehnten nicht mehr repariert wurde. Ergo: Auch wo Schlaglochpisten grüßen, werden „Luxusstraßen“ abgerechnet.

**Zutat Nr. 3:** Die kalkulatorischen Zinsen werden annahmegemäß innerhalb der laufenden Legislaturperiode stufenweise von 1,7 % auf 3,4 % verdoppelt! Würde der Bundesfinanzminister auf Grundlage dieser Annahmen arbeiten, bliebe der für 2015 geplante ausgeglichene Haushalt wohl noch für sehr lange Zeit Utopie ...

**Die Auswirkungen:** Die gesamten Wegekostensteigerungen sind nahezu ausschließlich zinsgetrieben. Der Umfang der von den Gutachtern so kunstfertig herbeigerechneten Wegekostensteigerungen beträgt annähernd 40 %!

Und wie endete das Märchen vom Rumpelstilzchen, liebe Kinder? Wir erinnern uns: Sein Versuch, dem gierigen König zu grenzenlosen Einnahmen zu verhelfen, kostete ihm schlussendlich das Leben – ein Schelm, der Böses dabei denkt ...

... meint KRUPUNDUS.

### **Anmerkung zur Glosse:**

Laut neuem Wegekostengutachten entfallen im Jahr 2017 auf die Beseitigung von Straßenschäden („laufende Unterhaltung“) lediglich 5,3 % der Wegekosten, 45,6 % auf kalkulatorische Zinsen, 24,0 % auf die Abschreibung, 16,1 % auf die Polizei, 4,6 % auf das Erhebungssystem und 4,4 % auf den Betriebsdienst.

## Lkw-Maut 2: Änderungen

### **Der BGL hat gemeinsam mit BWVL, DSLV, VDA und VDIK in einem Schreiben an Staatssekretäre und Verkehrspolitiker auf Bundes- und Landesebene auf gravierende Probleme mit den geplanten Änderungen bei der Lkw-Maut hingewiesen**

**Hier: *Gemeinsames Schreiben zu den anstehenden Mautänderungen***

Herrn  
Sören Bartol, MdB  
stellv. Vorsitzender der SPD-Bundestagsfraktion  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

04. Juni 2014

Sehr geehrter Herr Bartol,

wir begrüßen, dass das Bundesverkehrsministerium derzeit auf Grundlage des neuen Wegekostengutachtens eine Anpassung der Mautsätze vorbereitet und diese möglichst rasch bzw. zum 1. Januar 2015 implementieren möchte. Es ist insbesondere erfreulich, dass dabei die Forderung von Transportwirtschaft und Nutzfahrzeugindustrie nach Einführung eines eigenen Mautsatzes für Euro VI-Fahrzeuge aufgegriffen wird. Dies sollte jetzt zügig umgesetzt werden.

Andere Aspekte der geplanten Weiterentwicklung der Lkw-Maut bereiten uns jedoch erhebliche Sorgen.

Dies gilt zunächst für den vorgesehenen Zeitplan. So ist die Ausweitung der Maut auf weitere vierstreifige Bundesstraßenabschnitte zum 1. Juli 2015 geplant, die Einbeziehung von Lkw ab 7,5 t für den 1. Oktober 2015. Zusammen mit der Einführung der neuen Mautsätze zum 1. Januar 2015 ergäben sich damit im kommenden Jahr innerhalb von neun Monaten gleich drei gesetzliche Änderungen im Mautsystem und bei den Mautsätzen. Die dichte Folge dieser gesetzlichen Änderungen gestaltet die Verhandlungen von Transportverträgen – aber auch von darauf aufbauenden Verträgen in Industrie und Handel – für 2015 unverhältnismäßig aufwändig und komplex, da im Zweifel dreimal innerhalb dieses kurzen Zeitraums Verhandlungen notwendig werden. Daher appellieren wir an die Verkehrspolitik, diese Komplexität zu reduzieren. Dies könnte erreicht werden, indem alle Änderungen in einem Gesetz festgelegt werden und so zum 1. Januar 2015 unabhängig vom jeweiligen Inkrafttreten vollständig festliegen. Zumindest sollten die für Juli und Oktober 2015 vorgesehenen Anpassungen auf den Oktobertermin zusammengelegt werden.

Darüber hinaus ist die Weiterentwicklung der Lkw-Maut auch mit Veränderungen in der Grundsystematik verbunden. Das gilt für die geplante Anlastung externer Kosten. Das Konzept der Anlastung externer Kosten und seine konkrete Umsetzung sind jedoch in der wissenschaftlichen und politischen Diskussion umstritten und werden von unserer Seite nach wie vor abgelehnt.

Neben den externen Kosten betreffen die Änderungen in der Grundsystematik die Mautsätze auf Bundesstraßen. Bereits das Wegekostengutachten 2007 hatte für Bundesstraßen rechnerisch deutlich höhere Wegekosten als für Autobahnen ermittelt. Dennoch hatte man sich bei der Einbeziehung vierstreifiger Bundesstraßen in die Lkw-Maut 2012 vernünftigerweise entschieden, auch dort die auf Autobahnen geltenden Sätze anzuwenden. Deutlich höhere Mautsätze für die Bundesstraßen hätten nach unserer Überzeugung erhebliche struktur- und regionalpolitische Auswirkungen und würden Standortentscheidungen in der Fläche noch stärker in Frage stellen. Diese Effekte gilt es vor einer endgültigen Entscheidung sorgfältig zu analysieren. Dabei sollte auch die Erschließungsfunktion der Straßen gerade für ländliche Räume berücksichtigt werden. Hierbei handelt es sich um den grundgesetzlichen Auftrag des Staates zur Daseinsvorsorge, der nicht allein auf die Nutzer der Straße umgelegt werden kann. Wir schlagen daher vor, auf vierstreifigen Bundesstraßen zunächst weiter den Autobahnmautsatz anzuwenden.

Vor der für 2018 geplanten Einbeziehung aller Bundesstraßen könnten dann die Auswirkungen einer solchen Mautausweitung, die Effekte der Anwendung höherer Sätze und die Folgen der Bildung eines durchschnittlichen Mautsatzes auf Autobahnen und Bundesstraßen untersucht werden. Zu Recht erwartet Deutschland von der EU-Kommission stets ein sorgfältiges Impact Assessment für Legislativvorschläge. Dieses Prinzip sollte auch bei der Bundesstraßenmaut Anwendung finden.

Gern bleiben wir mit Ihnen zur Weiterentwicklung der Lkw-Maut im konstruktiven Dialog.

Mit freundlichen Grüßen

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.; Prof. Dr. Karlheinz Schmidt

Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik (BWVL); Christian Labrot

Deutscher Speditions- und Logistikverband (DSLTV); Frank Huster

Verband der Automobilindustrie (VDA); Dr. Kay Lindemann

Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller (VDIK); Dr. Thomas Almeroth

### **BGL zu Kabotagebericht der EU-Kommission: Gemeinsamer Transportmarkt ist noch in weiter Ferne**

#### ***Fiskal- und Sozialgefälle für weitere Marktliberalisierung immer noch zu groß***

Wie der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. anlässlich der heutigen Veröffentlichung des „EU-Kabotageberichts“ feststellt, ist das Fiskal- und Sozialgefälle innerhalb der EU für weitere Lockerungen der Kabotage Regelungen im Straßengütertransport immer noch zu groß.

Wie weit die EU noch von einem „gemeinsamen Markt“ entfernt ist, ergibt sich bei genauer Lektüre auch aus den im Kabotagebericht verwendeten Zahlen (diese beziehen sich auf das Erhebungsjahr 2012): Ganz offensichtlich ist der Straßengütertransportmarkt zweigeteilt – in einen der „alten Mitgliedsstaaten“ und in einen der „neuen Mitgliedsstaaten“ mit EU-Beitritt ab 2004. So ist das Phänomen „Kabotage“ nahezu ausschließlich in den „alten“ EU-Ländern existent. Dabei fanden z.B. mehr als zwei Drittel der gesamten EU-Kabotage innerhalb Deutschlands (39%) und Frankreichs (29%) statt. Im Gegenzug wurde die Kabotage – obwohl sie sich fast ausschließlich in den „alten“ EU-Staaten abspielte – zur Hälfte von Lkw aus den „neuen“ EU-Staaten durchgeführt!

Gravierende Unterschiede ergeben sich auch bei Steuern und Sozialabgaben: Die EU-Kommission konstatiert ein fiskalisches Belastungsniveau von 34 Cent pro Fahrzeugkilometer in Deutschland im Vergleich zu 11 Cent pro Fahrzeugkilometer in Rumänien, Litauen, Bulgarien und Lettland. Alleine diese Differenz von 23 Cent pro Fahrzeugkilometer übersteigt die durchschnittlichen Gewinnerwartungen eines deutschen Transportlogistikunternehmens um ein Mehrfaches – weiterer Kommentar überflüssig.

### **BGL zum EU-Kabotagebericht: Leerfahrten lassen sich nicht beliebig reduzieren**

#### ***Leerkilometeranteile auf niedrigem Niveau***

Wie der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. in Frankfurt am Main im Zusammenhang mit Presseberichten klarstellt, die den gestern veröffentlichten EU-Kabotagebericht mit der Schlagzeile „Jeder fünfte Laster ist leer“ zusammenfassten, lassen sich Leerfahrten nicht beliebig reduzieren.

In Milchtankwagen kann man kein Superbenzin als Rückfracht mitnehmen, ein Müll- oder Entsorgungsfahrzeug kann im Grunde genommen überhaupt keine Rückladung aufnehmen – und welche Rückladung sollten Baustellenkipper von der Abraumhalde oder Langholztransporter vom Sägewerk mitbringen? Zudem gibt es das Problem der sog. unpaarigen Verkehre: Nach Berlin wird z.B. dreimal so viel Ladung hineintransportiert wie hinaus – und wo es nichts zu transportieren gibt, muss der Lkw nun einmal leer bleiben. Darüber hinaus wird die Fahrt vom Betriebshof des Transportunternehmens zur ersten Ladestelle und auch die Fahrt von der letzten Entladestelle zurück zum Betriebshof zwangsläufig immer eine Leerfahrt sein und bleiben.

Dass bei einem Leerkilometeranteil von 20 % (im Fernverkehr sogar nur 10 %) das „Ende der Fahnenstange“ erreicht sein dürfte, zeigt die beigefügte Grafik auf Basis amtlicher Zahlen: Seit den 90er Jahren ging der Leerkilometeranteil kontinuierlich zurück, bis er sich ab dem Jahr 2005 stabilisierte. Ab dann konnten weder die Mauteinführung 2005 noch die 50-prozentige Mauterhöhung von 2009 eine weitere Senkung des Leerkilometeranteils herbeiführen.

### **Weiterentwicklung der Kabotage**

***Im Dezember 2013 hatten sieben europäische Verkehrsminister, darunter der damalige deutsche Minister Ramsauer, in einem Schreiben an EU-Verkehrskommissar Kallas gefordert, dass jegliche weitere Liberalisierung der Kabotage wegen mangelnder Harmonisierung ausgeschlossen werden muss. Kommissar Kallas hat jetzt, knapp ein halbes Jahr später, geantwortet.***

Mit Schreiben vom 05.12.2013 hatten die Verkehrsminister von Belgien, Dänemark, Deutschland, Spanien, Finnland, Frankreich und Italien ein gemeinsames Schreiben an EU-Verkehrskommissar Kallas gerichtet. Die Minister beklagten darin unklare Formulierungen in den gegenwärtigen Bestimmungen über die Kabotage. Die Kommission werde aufgefordert, für eine eindeutige Interpretation der bestehenden Regeln zu sorgen, damit die Regeln nicht umgangen oder falsch interpretiert werden können und Sozialdumping ermöglicht wird. Weiterhin forderten die Minister, dass jegliche Maßnahmen zur Liberalisierung der Kabotage zu unterbleiben haben, solange das bestehende Lohn und Sozialkostengefälle besteht.

Fünf Monate später hat Verkehrskommissar Kallas, der auch Vizepräsident der Europäischen Kommission ist, nun geantwortet. In seiner Antwort (an Verkehrsminister Ramsauer!) bestätigt Verkehrskommissar Kallas zunächst, dass in der Tat Vorschriften über den Zugang zum Markt und zum Beruf innerhalb der EU nicht einheitlich umgesetzt werden. Es seien auch Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet worden. Zudem sei eine Reihe von Maßnahmen zu einer gemeinsamen Interpretation der Vorschriften auf den Weg gebracht worden. Auch eine Überprüfung der Verordnungen Nr. 1071/2009 und 1072/2009 werde ins Auge gefasst.

In dem Schreiben ist aber auch eine gewisse Enttäuschung über das Handeln der Mitgliedsstaaten nicht zu verkennen. So beklagt Verkehrskommissar Kallas, dass die Kommission auf die nationalen Behörden nicht in dem Maß vertrauen könne, in dem sie es gerne täte. So seien dem europäischen Register der Güterkraftverkehrsunternehmen bis heute lediglich 12 Mitgliedstaaten

angeschlossen, obwohl das Register zum 31.12.2012 bereit sein sollte. Der intelligente Fahrtschreiber, mit dem eine bessere Kontrolle der Kabotage ermöglicht wird, sei auf das Jahr 2019 verschoben. Auch die Verordnung über die Verstößkategorisierung sei immer noch nicht verabschiedet. In einigen Mitgliedstaaten seien nationale Bestimmungen zur Erläuterung und Ergänzung der EU-Marktzugangsverordnung erlassen worden, die über Buchstaben und Geist der EU-Vorschriften hinaus gingen. Für derartige Praktiken sei jedoch im europäischen Binnenmarkt kein Raum.

Zur Weiterentwicklung der Kabotage gibt sich Verkehrskommissar Kallas zuversichtlich, dass eine Verbesserung der Durchsetzung der existierenden Gesetzgebung und der Effizienz des Straßentransports erreicht werden kann. Es ist offenkundig, dass er damit eine weitere Liberalisierung der Kabotage einfordert. Unter Bezug auf den Bericht über den Stand des Kraftverkehrsmarkts in Union hebt Kallas hervor, dass die Marktbedingungen im Straßentransportbereich der EU einer zunehmenden Angleichung unterlägen. Die Gründe für eine Beschränkung der nationalen Märkte erschienen daher nicht länger gültig. Vielmehr würde die Vollendung des Binnenmarkts für den Straßengüterverkehr bedeutende Gewinne für die europäische Wirtschaft erbringen können, wenn dies mit angemessenen Maßnahmen zur Sicherstellung des Gesetzestreue im gesamten Segment verbunden werde.

Angesichts der realen Markt und Dumpingverhältnisse ist das Schreiben des Kommissars eine schwer verdauliche Kost". Die einfache Formel, dass alles verträglicher abliefe, wenn die Mitgliedsstaaten konsequenter kontrollierten, verniedlicht die aktuellen Wettbewerbsunterschiede bei Löhnen und Sozialkosten. Dazu hatte der Kommissar in seinem Bericht zur Entwicklung der Kabotage eine Angleichung der Löhne auf 45 Euro/Stunde festgestellt. Die Differenz zu west und nordeuropäischen Lohnverhältnissen kann durch Kontrollen nicht beseitigt werden. Wenn trotzdem die Märkte nach Ansicht des Kommissars geöffnet werden, beteiligt sich die EU an der Beschleunigung des Sozialdumpings; eine Haltung, für die die Wähler in der vergangenen Woche eine unüberhörbare Antwort gefunden haben.

## Lang-Lkw

### **Bundesverfassungsgericht löst Innovationsbremse im Straßengüterverkehr und gibt die Erprobung innovativer Fahrzeugkonzepte frei**

Der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. nimmt mit Befriedigung zur Kenntnis, dass das Bundesverfassungsgericht eine wichtige Innovationsbremse für den Straßengüterverkehr gelöst hat. Demnach ist es mit dem Grundgesetz und den Länderrechten vereinbar, in einem Großversuch festzustellen, „ob durch den Einsatz von Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge der Verkehrsträger Straße effizienter genutzt und damit ein Beitrag zur Vermeidung von Emissionen gewährleistet werden kann“. Die vom früheren Verkehrsminister Dr. Ramsauer erlassene Rechtsverordnung erfüllt alle formellen Voraussetzungen des Grundgesetzes und stellt politische Handlungsfreiheit her.

Das Urteil des Bundesverfassungsgerichts macht den Weg frei für einen umfassenden Versuch mit Lang-Fahrzeugen auf allen Bundesfernstraßen nach den eng umrissenen Kriterien des Feldversuchs. Schließlich gilt es, unter wissenschaftlicher Begleitung nicht nur Effizienz und Emissionen im Straßengüterverkehr zu optimieren, sondern auch Fragen der Verkehrssicherheit zu prüfen und infrastrukturelle Voraussetzungen zu untersuchen. Der bislang eingeschränkte Versuch mit Lang-Fahrzeugen ist – wie bei praktischen Einsätzen von Lang-Fahrzeugen in Nachbarländern – im Hinblick auf das allgemeine Verkehrs- und Unfallgeschehen unauffällig und beanstandungsfrei verlaufen. Erkenntnisse dazu, ob größere Fahrzeuglängen einen Beitrag für mehr Nachhaltigkeit in der Transportabwicklung bringen, das kann allerdings nur ein bundesweiter Feldversuch ohne ideologische Einschränkungen unter Beweis stellen. Eine vorurteilsfreie und ergebnisoffene Prüfung ist jetzt möglich ge-

worden. Verkehrsminister Dobrindt hat es ab sofort in der Hand, die Voraussetzungen für einen echten bundesweiten Feldversuch zu schaffen. Da das Thema Lang-Lkw in den Koalitionsverhandlungen „ausgespart“ wurde, erwartet der BGL politische schwierige Verhandlungen der Koalitionspartner, wie es mit dem Feldversuch um Lang-Fahrzeuge auf einer möglichst ideologiefreien Basis weitergehen kann.

Der BGL vertritt die Auffassung, dass Innovationen für alle Verkehrsträger möglich bleiben müssen. Nur auf diese Weise sind die ehrgeizigen Klimaziele der Bundesregierung auch im Verkehrsbereich umsetzbar. Mit der Verlagerung von Güterverkehren auf die Schiene können nach den Erkenntnissen eines unter Federführung des Bundesumweltministeriums stehenden Forschungsvorhabens ENUBA ca. 10% der CO<sub>2</sub>-Vermeidungspotenziale im Straßengüterverkehr realisiert werden. Der Löwenanteil der angestrebten Effizienzverbesserungen lässt sich dagegen nur durch Maßnahmen innerhalb des Straßengüterverkehrssektors erreichen. Dafür ist es an der Zeit, Scheuklappen abzulegen und Wege zu einer noch ressourcenschonenderen Verkehrspolitik zu ebnen.

### **Mittelständisches deutsches Transportlogistikgewerbe trägt Verschlechterung der Qualität von Tauschpaletten nicht mit.**

***BGL erwartet wachsende Probleme vor allem an Handelsrampen.***

Vor knapp drei Jahren hatten sich Industrie-, Handels-, Speditions- und Transportlogistikverbände unter Federführung von GS1 Germany auf einheitliche Qualitätskriterien für den Tausch von Europaletten geeinigt. Üblicherweise stellt die Industrie z.B. Konsumgüter für den Versand auf Paletten, um diese Waren – meist über mehrere Logistikstufen – bis zum Endempfänger, etwa einem Verbrauchermarkt, sicher und zuverlässig zu transportieren. Auf jeder Stufe der Logistikkette werden von den beteiligten Transportdienstleistern an der Abhol- bzw. Zustellrampe Leerpaletten getauscht, um dem Warenkreislauf einen Palettenkreislauf gegenüberzustellen. Dabei sieht der Gesetzgeber grundsätzlich einen Tausch gleicher Art und Güte vor!

Nicht zuletzt, um Konflikte zwischen Lkw-Fahrern und Rampenpersonal zu vermeiden, wurden 2011 per Anwendungsempfehlung seitens GS1 Germany zwischen allen Beteiligten eindeutige Qualitätskriterien für Tauschpaletten vereinbart. An die Stelle der zuvor groben Unterscheidung zwischen „tauschfähigen“ und „nicht tauschfähigen“ Paletten wurde eine „5-Klassen-Qualität“ erarbeitet. Neben „Neupaletten“ und „nicht mehr gebrauchsfähigen Paletten“ wurden detaillierte Kriterien für Qualitätsklassen A, B und C entwickelt.

In der Praxis stellte sich heraus, dass an den Handelsrampen immer wieder Paletten, die von Handelsunternehmen als „Qualitätsklasse C“ bereitgestellt wurden, von Transportlogistikunternehmen mit dem Hinweis auf mangelhafte Qualität abgelehnt werden mussten. Dies führte u.a. zu steigenden Palettenreparaturkosten im Handel. Dieser erklärte daraufhin, die „Anwendungsempfehlung“ künftig nur noch mitzutragen, wenn die Kriterien der Klasse C „entschärft“ würden.

Der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V., der die mittelständischen deutschen Transportlogistikunternehmen vertritt, hatte frühzeitig seine Bedenken gegen eine Aufweichung des ursprünglichen Konsenses zwischen Transport- und Speditionswirtschaft, Industrie und Handel geäußert. Nach Auffassung des BGL führen die mit Marktmacht erzwungenen Änderungen zu einer Verschlechterung der Qualität von sog. „gebrauchsfähigen Paletten“, wodurch die Rampenproblematik bei der Bewertung der

Palettenqualität zulasten der auf Abfertigung wartenden Fahrer wieder verschärft wird. Dies ist umso bedauerlicher, als nach dem jüngsten Streit zwischen EPAL und UIC eine Anpassung des einschlägigen UIC-Merkblatts an die bisherige Anwendungsempfehlung von GS1 in Aussicht stand. Klar wird auch, dass das Verschleiß- und Reparaturrisiko aufgrund der Marktmachtverhältnisse vom Handel auf schwächere Glieder der Transportkette abgewälzt wird. Notleidende dieser „Kostenrochade“ sind die Fahrer an der Rampe, die wieder einmal den Kürzeren ziehen.

Angesichts der anhaltenden Unsicherheiten um Palettenqualitäten und um die Verteilung der mit dem Palettentausch entstehenden Kosten hat das Präsidium des BGL entschieden, die geänderte Anwendungsempfehlung für die Transportlogistikbranche nicht mitzutragen. Das mittelständische deutsche Transportlogistikgewerbe ist nach wie vor zu einem fairen Tausch und einer angemessenen Kostenteilung bereit. Die Widerstände des Handels, einen bereits ausgehandelten Kompromiss für einen fairen Palettentausch mitzutragen, werden den praktizierten „Zug-um-Zug-Tausch“ zum „Auslaufmodell“ werden lassen. Das völlig „schiefe“ Kosten-Nutzen-Verhältnis zulasten des Transportlogistikgewerbes gefährdet immer wieder einen wirtschaftlichen Transport. Die „Leidensfähigkeit“ der Fahrer vor Ort dürfte ebenfalls nicht als unbegrenzt eingeschätzt werden.

## **INVESTITIONSPLANUNG, DURCHFÜHRUNG UND FINANZIERUNGSAKTIVITÄTEN FÜR KLEIN- UND MITTELSTÄNDISCHE TRANSPORT- UND LOGISTIKUNTERNEHMEN**

Die SVG Bundes-Zentralgenossenschaft Straßenverkehr eG in Frankfurt am Main hat einen weiteren Band ihrer vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie geförderten Schriftenreihe veröffentlicht. Das Thema der Arbeit lautet: „Investitionsplanung, Durchführung und Finanzierungsalternativen für klein- und mittelständische Transport- und Logistikunternehmen“.

Das Arbeitsheft gibt klein- und mittelständischen Unternehmen des Transport- und Speditionsgewerbes konkrete Ratschläge an die Hand, wie sie eine praktische umsetzbare Investitionsplanung und Durchführung realisieren können.

Die Arbeit gliedert sich in sechs Teile

- Einleitung
- Grundlagen der Investitionsplanung
- Ablauf der Investitionsplanung
- Fuhrparkplanung und -durchführung (Case-Study / Praxisfall)
- Rating von Transport- und Logistikdienstleistern
- Förderung von Investitionsvorhaben (Übersicht und Grundlagen)

Die vorliegende Dokumentation ist zum Selbstkostenpreis von € 19,90 zuzüglich Versandkosten und MwSt. zu beziehen bei:

SVG Bundes-Zentralgenossenschaft Straßenverkehr eG  
Unternehmensberatung  
Breitenbachstr. 1  
60487 Frankfurt am Main  
Tel. 069 7919-348  
Fax 069 7919-5348  
[e.craig@svg.de](mailto:e.craig@svg.de)



### **SYSTEMATISCHE TRANSPORTPLANUNG UND - ABWICKLUNG**

Die SVG Bundes-Zentralgenossenschaft Straßenverkehr eG in Frankfurt am Main hat einen weiteren Band ihrer vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie geförderten Schriftenreihe veröffentlicht. Das Thema der Arbeit lautet: „Systematische Transportplanung und -abwicklung – Handlungsempfehlungen für die Disposition klein- und mittelständischer Transport- und Logistikunternehmen im Rahmen der EU-Lenk- und Ruhezeitenverordnung und der Arbeitszeitregelungen“.

Das Arbeitsheft zeigt dem klein- und mittelständischen Transport- und Logistikunternehmer die Chancen der neuen technischen Möglichkeiten auf, mit deren Hilfe er seine Tourenplanung sowie die statistische Auswertung und Nutzbarmachung der Daten durch das unternehmenseigene Controlling deutlich verbessern kann. Das Heft dient dem Unternehmer und dem Kraftfahrer darüber hinaus als Leitfaden zur Vermeidung von Verstößen gegen geltende Arbeitszeit- sowie Lenk- und Ruhezeitenregelungen und damit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in Deutschland und in der EU durch Einhaltung der nationalen und internationalen Sozialvorschriften.

Inhalt:

- Digitaler Tachograph
- Telematik und Speditionsoftware
- Chancen für kleinere Unternehmen
- Prozesse und Aufgaben in der Disposition
- Prozesssteuerung durch Nutzung der technischen Möglichkeiten
- Fahrzeugkostenrechnung, Tourenrentabilität und Umsatzauswertung
- Kooperationen als Chance für Routenoptimierung und Rückladungssteuerung
- Europäische und deutsche Sozialvorschriften
- Lenk- und Ruhezeiten
- Der Verkehrsleiter
- Pflichten des Unternehmens
- Pflichten des Fahrers
- Manipulation am Digitalen Tachographen
- Exkurs: Selbständige Kraftfahrer

Die vorliegende Dokumentation ist zum Selbstkostenpreis von € 19,90 zuzüglich Versandkosten und MwSt. zu beziehen bei:

SVG Bundes-Zentralgenossenschaft Straßenverkehr eG  
Unternehmensberatung  
Breitenbachstr. 1  
60487 Frankfurt am Main  
Tel. 069 7919-348  
Fax 069 7919-5348  
[e.craig@svg.de](mailto:e.craig@svg.de)

### **Controlling – Methoden und Maßnahmen zur Unternehmensführung klein- und mittelständischer Transport- und Logistikunternehmen**

Die SVG Bundes-Zentralgenossenschaft Straßenverkehr eG in Frankfurt am Main hat einen weiteren Band ihrer vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie geförderten Schriftenreihe veröffentlicht. Das Thema der Arbeit lautet: „Controlling – Methoden und Maßnahmen zur Unternehmensführung klein- und mittelständischer Transport- und Logistikunternehmen“.

Das Arbeitsheft hilft den klein- und mittelständischen Transport- und Logistikunternehmen, in einem zunehmend schwieriger werdenden Finanzumfeld ihre interne Effizienz zu steigern. Die eigene Kompetenz,

insbesondere auch im Umgang mit den Kreditinstituten, soll erhöht werden. Den Unternehmern werden Möglichkeiten aufgezeigt, wie sie über ein funktionierendes Controlling ihre eigene Rating- und Bonitätsbeurteilung bei den Banken gezielt verbessern und damit ihre Finanzierungskosten erheblich senken können.

Einleitend sind die gegenwärtige Situation in den klein- und mittelständischen Transport- und Logistikunternehmen, die Entwicklung sowie Inhalt und künftige Bedeutung des Controllings für die Unternehmen dargestellt.

Die Verschärfung der Eigenkapitalregelungen für die Kreditinstitute sowie deren Auswirkungen auf die Finanzsituation klein- und mittelständischer Transport- und Logistikunternehmen werden herausgearbeitet. Es wird auf die wesentlichen Aspekte bei der Ermittlung der Kapitaldienstfähigkeit eingegangen.

Es sind umfassend anhand praxisnaher Beispiele die Unternehmensplanung sowie die Planungsprüfung und Maßnahmenentwicklung klein- und mittelständischer Transport- und Logistikunternehmen erläutert. Aus aktuellem Anlass wird zudem ein Überblick über die Inhalte und wesentlichen Neuerungen für die Buchhaltung und das Controlling der Unternehmen nach verpflichtender Einführung der E-Bilanz zum Beginn des Wirtschaftsjahres 2013 gegeben.

Für das Bankgespräch, mit dem der Unternehmer das Kreditinstitut in Ratinggesprächen anhand der Informationen aus dem eigenen Controlling von der Leistungsfähigkeit seines Unternehmens überzeugen kann, werden wertvolle Tipps gegeben.

Die vorliegende Dokumentation ist zum Selbstkostenpreis von € 19,90 zuzüglich Versandkosten und MwSt. zu beziehen bei:

SVG Bundes-Zentralgenossenschaft Straßenverkehr eG - Unternehmensberatung  
Breitenbachstraße 1  
60487 Frankfurt am Main  
Tel.: 069 7919-348  
Fax: 069 7919-5348  
E-Mail: [e.craig@svg.de](mailto:e.craig@svg.de)

## **KROLL Taschenbuch Motorpresse / Motoring Press Guide 2014**

Seit 59 Jahren gehört dieses Nachschlagewerk im DIN A6-Format zu den wichtigsten Recherchewerkzeugen im internationalen Motorjournalismus. Die Neuauflage 2014 beinhaltet auf 736 Seiten über 16.950 Personenkontakte, darunter rund 2.400 Motor- und Verkehrsjournalisten in Deutschland, Österreich und der Schweiz mit ihren Spezial- und Fachgebieten. Ebenso enthalten sind die Redaktionen von 1.200 deutschen und 1.600 europäischen Automobil-Fachmedien sowie Motorredaktionen von Tageszeitungen, Zeitschriften, Nachrichten- und Onlinediensten sowie Funk und Fernsehen. Darüber hinaus sind die Pressestellen von Autoherstellern, Zulieferern, Verkehrsverbänden aller Art, Forschungseinrichtungen und Behörden verzeichnet.

KROLL Taschenbuch Motorpresse / Motoring Press Guide 2014, Herausgeber: ZF Friedrichshafen AG, KROLL-Verlagsgruppe, 82224 Seefeld/Obb., 736 Seiten Dünndruckpapier, 35.- Euro, ISBN 978-3-936797-55-8, [www.krollshop.de](http://www.krollshop.de).

## Rezension 2

### **Koller, Transportrecht, 8. Auflage**

Das Werk kommentiert die zentralen privatrechtlichen Vorschriften des nationalen Fracht-, Speditions- und Lagergeschäfts und gibt einen Überblick über das gesamte Transportrecht.

Wissenschaftlich fundiert und zugleich praxisbezogen werden hier die §§ 407 bis 475h HGB – soweit für das Frachtgeschäft relevant –, das Binnenschiffahrtsgesetz und das Güterkraftverkehrsgesetz erläutert. Außerdem werden die Allgemeinen Deutschen Spediteur-Bedingungen, die AGB für den Güterverkehr sowie die AGB für Schwertransport und Kranarbeiten kommentiert. Überdies werden in diesem Standardwerk folgende internationale Regelungen erläutert: CMR, sowie das Montrealer Übereinkommen 1999, CIM, CMNI (Budapester Übereinkommen).

#### **Vorteile auf einen Blick**

- unangefochtenes Standardwerk zum Transportrecht
- nationales Transport- und Speditionsrecht sowie grenzüberschreitende Transporte in einem Band
- eigenständiger Abschnitt für das gesamte Lagergeschäft

#### **Zur Neuauflage**

In dieser aktuellen Neuauflage werden die Änderungen, die das Fracht-, Speditions- und Lagergeschäft durch das Gesetz zur Reform des Seehandelsrechts erfahren haben, eingehend kommentiert.

Die Erläuterung des Montrealer Übereinkommens 1999 ist stark ausgebaut. Im Übrigen werden alle sonstigen Rechtsentwicklungen, die es seit der Vorauflage insbesondere in der transportrechtlichen Rechtsprechung umfangreich gegeben hat, umfassend eingearbeitet und präzise erläutert.

#### **Zielgruppe**

Für Transport-, Speditions- und Güterkraftverkehrsunternehmen, Rechtsanwälte, Fachanwälte für Transport- und Speditionsrecht, Richter, Versicherungen.

Prof. Dr. Ingo Koller, Transportrecht, 8., völlig neu bearbeitete Auflage 2013, XXIX, 1644 Seiten, in Leinen, Verlag C.H.BECK, 159.- Euro, ISBN 978-3-406-65106-9, [www.beck-shop.de/12124397](http://www.beck-shop.de/12124397).

## Rezension 3

### **Straßenverkehrsrecht, Hentschel /König/ Dauer 42. Auflage 2013, Verlag C.H.Beck**

Der Kommentar zum Straßenverkehrsrecht von Hentschel/König/Dauer ist ein Klassiker, der dem Praktiker alles bietet, was er zur Bearbeitung straßenverkehrsrechtlicher Probleme benötigt. Das für die Praxis unentbehrliche Werk berücksichtigt u.a. die am 01.04.2013 in Kraft getretene Neufassung der StVO, die nicht nur die wegen eines Formfehlers für nichtig erklärte „Schilderwaldnovelle“ wieder in Kraft gesetzt hat, sondern wie auch eine Reihe weiterer inhaltlicher Änderungen, vor allem zum Fahrradverkehr, enthält. Berücksichtigt ist auch die Umsetzung der Dritten EU-Führerscheinrichtlinie zum 19.01.2013, die zahlreiche Änderungen in der Fahrerlaubnisverordnung nach sich gezogen hat.

Die aktuelle Rechtsprechung ist umfassend in der Kommentierung verarbeitet. Die höchstrichterliche Rechtsprechung findet dabei vollständige Berücksichtigung. Das Werk wendet sich nicht nur an Richter, Staatsanwälte und Rechtsanwälte, sondern auch an Transport- und Logistikunternehmen.

Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, Verlag C.H.Beck, 42., neu bearbeitete Auflage, 2013, XXI, 1900 Seiten, in Leinen, 119.-, ISBN: 978-3-406-64372-9.

### **Peter Witte (Hrsg.): Zollkodex – Kommentar**

Dieser 1994 erstmalig aufgelegte Kommentar zum Zollkodex der Europäischen Union ging 2013 in seine 6. Auflage. Acht ausgewiesene Fachautoren, bei denen es sich vorwiegend um Ausbilder der Fachhochschule des Bundes in Münster handelt, kommentieren die Zollvorschriften der EU. Der aktuell gültige Zollkodex (VO (EWG) 2913/92 des Rates) stammt aus dem Jahr 1992 und trat 1994 in Kraft, ebenso wie die zugehörige Durchführungsverordnung VO (EWG) Nr. 2454/93. Weil – gerade angesichts der heute auch in der Zollverwaltung allgegenwärtigen Informationstechnologie – auch Gesetze in die Jahre kommen, wurde bereits 2008 der so genannte Modernisierte Zollkodex (MZK) verabschiedet. In Ermangelung einer zugehörigen Durchführungsverordnung ist er jedoch immer noch nicht anwendbar.

In der neuen Auflage ihres Kommentars erläutern Witte und seine Ko-Autoren auf bewährte Weise die geltenden Vorschriften des Zollrechts, informieren aber auch über den Modernisierten Zollkodex, der nach aktueller Planung voraussichtlich 2015 – dann in Form des Unionszollkodex (UZK) – praktische Anwendung finden soll. Das Werk folgt der Struktur des Zollkodexes; in den Kommentaren zu dessen Artikeln wird der Konnex zu den weiteren für den zolltechnischen Bereich relevanten Vorschriften hergestellt.

Die Neuauflage geht stärker als bislang auf die Thematik des „Zugelassenen Wirtschaftsbeteiligten (ZWB/AEO) ein. Ebenso wurden die in den vergangenen Jahren neu eingeführten Elemente des Risikomanagements in den Kommentar aufgenommen. Informationen zur elektronischen Zollabwicklung (NCTS / ATLAS) wurden weiter ausgebaut. Die Anhänge des Werks geben die Zollbefreiungsverordnung und die Regelungen des Gemeinsamen Versandverfahrens (gemVV) wieder. Zudem enthalten sie eine Übersicht von Bereichen, in denen sich Regeln aus dem deutschen Abgabenrecht und dem EU-Zollrecht überlagern.

Das Werk wendet sich vorwiegend an Juristen und Betriebswirte, die im Bereich des Zoll- und Steuerrechts tätig sind. Es kann aber auch Praktikern aus dem Transportbereich wertvolle Informationen vermitteln.

Prof. Dr. Peter Witte (Hrsg.), Zollkodex, Verlag C.H. Beck, 6., neu bearbeitete Auflage, 2013, 2.096 Seiten, in Leinen, 199.- Euro, ISBN 978-3-406-64459-7.

Herausgeber:

**Bundesverband  
Güterkraftverkehr  
Logistik und Ent-  
sorgung (BGL) e.V.**  
Breitenbachstr. 1  
60487 Frankfurt

Vervielfältigung und  
Verbreitung - auch aus-  
zugsweise - nur mit Quel-  
lenangabe gestattet.  
Über Belegexemplare  
freuen wir uns.

Ihr Ansprechpartner:

**Martin Bulheller**  
Leiter Öffentlichkeits-  
arbeit und Wirtschafts-  
beobachtung

Telefon  
**069/7919-277**

Fax  
**069/7919-227**

E-Mail  
[presse@bgl-ev.de](mailto:presse@bgl-ev.de)

Internet  
[www.bgl-ev.de](http://www.bgl-ev.de)