



1. EU – Transportpreise erreichen Vorkrisenniveau
2. LKW Fahrermangel – Geringe Entlohnung und lange Arbeitszeiten die Ursache?
3. Der nächste Winter kommt bestimmt – Vorschriften zur Winterausrüstung
4. Single branding – neue KFZ Gruppenfreistellungsverordnung
5. Finanzamt filzt verstärkt Fahrtenbücher
6. Weiterhin starke Nachfrage bei Luftfracht
7. Mauterhöhung für Euro-3-LKW soll ausfallen
8. Reifenangebot der Woche
9. LKW mit 24 Tonnen ungesicherter Ladung gestoppt

## 1. EU – Transportpreise erreichen Vorkrisenniveau

Laut den aktuellen Market Monitor von Transporeon und Capgemini Consulting liegen die Transportpreise im europäischen Ladungsverkehr wieder auf dem Niveau, das vor der Wirtschaftskrise den Markt dominierte.

Die Analysten nennen als Gründe für diese Entwicklung eine steigende Nachfrage nach Frachtraum und gleichzeitig einen erheblichen Rückgang der Kapazität. Mit 61,3 Indexpunkten erreichte der Kapazitätsindex im zweiten Quartal dieses Jahres den niedrigsten Stand seit Anfang des Jahres 2008.

Nach einem 13,5prozentigen Preisanstieg gegenüber dem ersten Quartal lag der Preisindex ein Vierteljahr später bei 100,9 Indexpunkten. Dabei hat die Dynamik der Preiserhöhung allerdings im Juni deutlich nachgelassen. Insgesamt hat der Preisindex seit dem vergangenen Februar Monat für Monat zugelegt.

Nach der sommerbedingten Atempause rechnen die Experten für den September mit einer erneut ansteigenden Nachfrage nach Frachtraum. Folglich gehen sie davon aus, dass sich die Transporte verteuern. Als schwer vorhersehbar schätzen sie allerdings ein, ob der Preisindex in der zweiten Hälfte dieses Jahres die Indexmarke 100 überschreitet. Zugleich machen die Branchenkenner von Transporeon und Capgemini Consulting darauf aufmerksam, dass es im Markt eine gewisse Sorge über die erwartete Kapazitätslücke bei ausgebildeten Fahrern gibt.

## 2. LKW Fahrermangel – Geringe Entlohnung und lange Arbeitszeiten die Ursache?

2,2 Prozent Wirtschaftswachstum hat das Statistische Bundesamt in Deutschland für das 2. Quartal 2010 errechnet. Die Topmeldung am 13. August, auf die Politiker und Konjunkturopern euphorisch reagieren. Im Transport- und Logistikgewerbe fällt die Halbjahresbilanz jedoch deutlich nüchterner aus. Gewerbevertreter registrierten zwar eine Geschäftsbelebung, die aber noch nicht den gesamten Markt erfasst habe. In den sich dynamischen entwickelnden Geschäftsfeldern wie der Baubranche oder im Tiefkühlsegment kämpfen man bereits mit ausgelasteten Kapazitäten. Das bedeutet auch: qualifiziertes LKW-Fahrpersonal fehlt. Das altbekannte Gewerbeproblem gewinnt so wieder an Aktualität

Die gesamtwirtschaftliche Entwicklung macht sich im Transport- und Logistikgewerbe zeitversetzt bemerkbar. „Mit stärkeren Ausschlägen nach unten oder oben“, ergänzt Professor Dr. Dirk Lohre vom Institut für Nachhaltigkeit in Verkehr und Logistik (INVL) an der Hochschule Heilbronn. Er begründet das Warum: „Das hängt damit zusammen, dass die Transportintensität gestiegen ist. Heute benötigen wir mehr Transportleistung, um einen Euro Brutto-Inlandsprodukt zu erwirtschaften. „Schießen die Produktionsraten langfristig nach oben, profitiere der Transport besonders stark. Ob der momentane Aufschwung sich verfestigen kann, muss sich zeigen. Deswegen schätzt der Verkehrslogistiker, zögerten Unternehmer noch, ihre Fuhrparks aufzustocken und Personal einzustellen. Erschwerend

kommt hinzu: Für bestimmte Einsatzzwecke wie Schwerlast-, Gefahrgut- oder Hightechgüter-Transporte reichen die üblichen Anforderungen nicht aus. Es mangle hier meist an der nötigen Qualifikation, präzisiert der Wissenschaftler.

„Eine Ursache des Fahrermangels ist sicherlich die geringe Entlohnung bei langen Arbeitszeiten. Wegen des durchschnittlich geringen Einkommens ist das kein attraktiver Beruf“, macht Lohre klar. Seine Prognose: Bezahlt das Gewerbe mehr, fragen geeignete Bewerber den Beruf stärker nach. Das gilt insbesondere für die vielen Quereinsteiger. Die gerade mal rund 2000 Azubis pro Jahr reichten auf keinen Fall, das strukturelle Problem auf lange Sicht zu lösen. Ein anderer Ansatz: In den Unternehmensverbänden erhofft man sich vom Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz (BKrQG) einen Zusatzeffekt: ein besseres Image des Berufskraftfahrers. Der Verkehrsexperte zweifelt: „Man muss sich auch um die Belange der Fahrer kümmern, sie wertschätzen. Das Image lässt sich nicht ausschließlich damit aufpolieren, in dem die Zugangsvoraussetzungen zum Beruf steigen.“

Image und Attraktivität bestimmen die Zukunft eines Berufsbildes. Der demographische Wandel erfasst alle Wirtschaftszweige. „Es wird deshalb ein Wettbewerb zwischen den Branchen stattfinden – und nicht ein Wettbewerb der Unternehmen um die Fahrer“, schlussfolgert Lohre. Schulabgänger stehen künftig wie heute vor der Entscheidung, ob sie in der Logistikbranche, in der Industrie, bei Banken oder Versicherungen anfangen wollen. Die Zukunftsfrage lautet daher: Lohnt es sich als Berufskraftfahrer anzuheuern?

(Quelle Truck Market)

### **3. Der nächste Winter kommt bestimmt – Vorschriften zur Winterrüstung**

Gut vorbereitet in den Winter - Der Reifenhersteller Continental hat im folgenden Link Vorschriften zur Winterrüstung bei LKW und Bussen zusammengefasst.

[mehr]

### **4. Single branding – neue KFZ Gruppenfreistellungsverordnung**

Ab 2013 darf ein Hersteller in Händlerverträgen ein Wettbewerbsverbot bis zu 5 Jahren aussprechen. Mehrmarkenbetriebe und kleinere Importeure sehen dies mit Sorge. Seit dem 1. Juni 2010 fallen Vertriebsvereinbarungen in der KFZ-Branche in der EU unter die neue KFZ-Gruppenfreistellungsverordnung (GVO). Für den Neuwagenvertrieb gilt noch bis zum 31. Mai 2010 die bisherige GVO weiter. Eine der bedeutsamsten Änderungen für die KFZ-Branche ab dem 1. Juni 2013 wird das Recht des Herstellers oder Importeurs sein, in seinen Neufahrzeugvertriebsverträgen ein Wettbewerbsverbot bis zu einem Zeitraum von fünf Jahren vorzusehen, wenn bisher kein Wettbewerbsverbot vereinbart war. Sollten Hersteller ab diesem Termin ein Wettbewerbsverbot in ihren Verträgen integrieren, könnte ein Händler der jeweiligen Marke ohne Zustimmung seines Herstellers künftig keine Neufahrzeuge einer weiteren Marke vertreiben.

Damit ist der Fortbestand der bisherigen Mehrmarkenbetriebe, die unter dem Regime der alten GVO von der EU-Kommission ausdrücklich erwünscht waren, infrage gestellt. Viele Händler werden sich entscheiden müssen, welche ihrer bisherigen Marken sie fortan exklusiv vertreiben möchten. Die ab Juni 2013 geltenden Regelungen werden jedoch nicht nur Auswirkungen auf den Handel haben. Auch kleinere Importeure und Fabrikate, die bisher in Europa noch nicht etabliert sind, werden von der drohenden Marktveränderung im Handel unmittelbar betroffen. Denn diese verfügen häufig über keinen ausreichenden Marktanteil, um ein eigenes – exklusives – Vertriebsnetz aufstellen zu können. Sie sind daher darauf angewiesen, von Händlern als zweit- oder Drittmarke geführt zu werden. Aus dieser Perspektive werden es ab dem 1. Juni 2013 insbesondere neue Marken schwer haben, auf dem europäischen Markt Fuß zu fassen. Ob dies dem Ziel der obersten Wettbewerbschützer Europas dient, den Wettbewerb zum Wohle des Kunden zu fördern, darf bezweifelt werden.



## **5. Finanzamt filzt verstärkt Fahrtenbücher**

Steuerprüfer interessieren sich zurzeit besonders stark für Fahrtenbücher von Dienstwagennutzern. Wer hier nicht sorgfältig Buch führt, riskiert unter Umständen „Steuernachzahlungen von mehreren Tausenden Euro. Sind beispielsweise die Angaben zu Fahrer, Datum, Grund, Start und Ziel sowie gefahrene Kilometer getrennt nach geschäftlich und privat nicht exakt und zeitnah erfasst, erkennt das Finanzamt das Fahrtenbuch nicht an. Im schlimmsten Fall drohen saftige Nachzahlungen. Der geforderte Betrag kann sich rasch auf 2000 bis 3000 Euro summieren, wenn das Finanzamt in Nachhinein etwa die Ein-Prozent-Regelung anwendet.

### **Unangenehme Fragen**

Möglich ist das, weil die Behörde darin den Listenneupreis eines Autos zugrunde legt und diesen monatlich mit einem Prozent besteuert. Bei einem Neupreis von 45.000 Euro wächst so ein stattlicher Betrag an. Hinzu kommen fällige Sozialversicherungsbeiträge und Vorsteuer, die nicht geltend gemacht werden können. Hersteller elektronischer Fahrtenbücher können sich derzeit vor Anfragen kaum retten.– immer häufiger sehen sich die Flottenmanager der Firmen und Behörden mit unangenehmen Fragen konfrontieren. Fast 80 Prozent aller Fahrtenbücher in Deutschland unvollständig oder falsch ausgefüllt. Besonders gerne lassen sich Finanzfahnder im Rahmen einer Lohnsteueraußenprüfung die Papiere zeigen, die die Fahrzeugnutzung dokumentieren. Durch den Abgleich mit Tankbelegen und Spesenabrechnungen finden sie nahezu immer Fehler.

### **Datenschutz gewährleistet**

Nur knapp drei Prozent der kleinen und mittleren Firmen mit Fuhrpark setzten bisher laut einer Studie von Tele-Markt elektronische Fahrtenbücher ein. Bei dem System Vispiron werden die Kilometerstände über das Datenübertragungsprotokoll GPRS („General Packet Radio Service“) an einen Rechner mit entsprechender Software geschickt. So können sämtliche Autofahrten exakt nachvollzogen werden. Der Daten –und Persönlichkeitsschutz wird dadurch gewährleistet, dass sich der Fahrer per PIN oder Führerschein identifiziert und anschließend, je nach Nutzgrund, einen Geschäfts oder Privatmodus wählt. Privatfahrten sind in der Software nur für ihn einsehbar und vor unberechtigten Zugriffen geschützt. Jedes Finanzamt erkennt diese Art der Dokumentation an – im Gegensatz etwa zu einer Excel- Liste, die manipulierbar ist. Das zeitaufwendige handschriftliche Ausfüllen eines konventionellen Fahrtenbuches entfällt.

## **6. Weiterhin starke Nachfrage bei Luftfracht**

Genf. Die starke Nachfrage in der internationalen Luftverkehrsbranche setzte sich im Juli 2010 im Passagier- und Frachtbereich fort. Das ist das Ergebnis der Verkehrszahlen für den Monat Juli, welche die Internationale Air Transport Association (IATA) heute vorgelegt hat. Gemäß der Statistik hat im Frachtverkehr verglichen mit dem Vorjahresmonat die Nachfrage um 22,7 Prozent zugelegt.

Das Wachstum im Juli 2010 fiel im Vergleich zum Vormonat etwas geringer aus, in welchem der Frachtverkehr um 26,6 Prozent zulegen konnte. Die Verlangsamung ist nach IATA-Angaben darauf zurückzuführen, dass im Jahresvergleich im Juli 2009 die wirtschaftliche Erholung bereits eingesetzt hatte. Saisonbereinigt war das Wachstum im Juli 2010 im Vergleich zum Vorjahresmonat sogar stärker als im Juni dieses Jahres.

„Die Nachfrage stieg schneller als ursprünglich erwartet. Blicken wir jedoch in Richtung Jahresende, erkennen wir, dass sich das Tempo des Aufschwungs weiter verlangsamen wird“, sagte Giovanni Bisignani, Director General und CEO der IATA. So beobachtet die IATA eine generelle Verlangsamung des Aufschwungs. In der zweiten Jahreshälfte 2009 betrug die Nachfrage 12 Prozent im Passagier- und 28 Prozent im Frachtverkehr. Von Januar bis Juli 2010 fiel die Wachstumsrate auf 8 Prozent im Passagierverkehr und 17 Prozent in der Luftfracht zurück. Dies ist dennoch weit über dem durchschnittlichen Wachstum der Luftfahrtbranche, welches sechs Prozent beträgt.

Trotz wirtschaftlicher Erholung sei die Arbeitslosigkeit hoch und Konsumenten besonders in Nordamerika und Europa zurückhaltend bei Ihren Ausgaben. „Dies wirkt sich unmittelbar auf Privat-

und Urlaubsreisen und den Frachtverkehr aus. Nach einem Schub im Cargo-Geschäft wird das weitere Wachstum von den Ausgaben der Konsumenten abhängen, welche aktuell noch gering sind", analysierte Bisignani.

## 7. Mauterhöhung für Euro-3-LKW soll ausfallen

Der deutsche Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer will wie versprochen die zum Jahreswechsel anstehende Anhebung der Mautsätze für Euro-3-LKW aussetzen. Dazu hat das Bundesverkehrsministerium Mitte August einen Entwurf zur Änderung der Mauthöhenverordnung vorgelegt. Der Entwurf soll im September vom Bundeskabinett verabschiedet werden. Danach muss der Bundestag dem Vorhaben noch zustimmen. Das Ministerium rechnet mit einem Einnahmeverlust bis 2014 von insgesamt 163 Millionen Euro. Alleine 2011 nimmt der Bund 83 Millionen Euro durch die geplante Änderung weniger LKW-Maut ein.

Durch die Änderung der Verordnung fällt zum einen das Anheben der Mautsätze in der Kategorie C um 2 Cent pro Kilometer aus. Andererseits jedoch wird auch die vorgesehene Senkung der Mautsätze für schadstoffärmere LKW um 0,1 Cent pro Kilometer nicht vollzogen. Dies stößt beim Lobbyverband Allianz pro Schiene auf Kritik. Die zeitliche Ausdehnung der Privilegien für Euro-3-LKW und die gleichzeitig geplante Zusatzbelastung für Euro-4- und Euro-5-LKW sei „umweltpolitisch unklug“. „Das Verkehrsministerium plant einen Doppelschritt zurück beim Umweltschutz“, sagte Allianz pro Schiene-Geschäftsführer Dirk Flege. „Durch die angestrebte Veränderung der Mauthöhenverordnung werden diejenigen Fuhrunternehmer finanziell bestraft, die vorausschauend und in Vertrauen auf geltendes Recht massiv in die Erneuerung ihres Fuhrparks investiert und ihre Fahrzeugflotte auf umweltfreundlichere Euro-5-Fahrzeuge umgestellt haben“, kritisierte Flege.

Der verkehrspolitische Sprecher der FDP-Fraktion Patrick Döring verteidigte dagegen das Vorgehen des Bundes. „Nach der drastischen Anhebung der LKW-Maut zu Beginn des Jahres 2009 durch die schwarz-rote Bundesregierung, durch die das Transportgewerbe mitten in der Krise bereits mit weit über einer Milliarde zusätzlich belastet wurde, haben wir zugesagt, dass eine weitere Anhebung der Maut in dieser Legislaturperiode ausbleiben soll. Diese Zusage wird mit der Änderung der Mauthöhenverordnung umgesetzt“, bekräftigte Döring in einer Stellungnahme. Der FDP-Fraktionsvize betonte: „Durch den Verzicht auf diese Zusatzbelastung schonen wir vor allem kleine und mittelständische Transportunternehmen, die sich eine Erneuerung ihres Fuhrparks nur schwer leisten können und durch eine weitere Mauterhöhung an Wettbewerbsfähigkeit weiter verlieren würden.“  
(Quelle Verkehrsrundschau)

## 8. Reifenangebot der Woche



Marke:.....Continental  
Dimension: .....385/ 55 R19,5  
Typ:.....HTL 1  
Preis:.....€ 396,67(solange der Vorrat reicht)

## 9. LKW mit 24 Tonnen ungesicherter Ladung gestoppt

Auf der Südautobahn ist kürzlich ein Schwertransporter mit 24 Tonnen Torf aus dem Verkehr gezogen worden. Das Ladegut war ungesichert und drohte auf die Fahrbahn zu stürzen. Die losen Torfteile hatten sich auf dem Lkw verschoben. Aufmerksam wurde die Polizei auf den Lkw-Zug aus Litauen weil die Bordwände ausgebuchtet waren. Bei der Kontrolle des Schwerfahrzeuges stellten die Beamten fest, dass der 48 Jahre alte Lenker die schwere Ladung nicht gesichert hatte!!

Während der Fahrt hatten sich die losen Torfteile verschoben und dadurch zwölf Alubordwände und die Verschlüsse stark deformiert. Die Ladung wurde nur mehr von den ebenfalls verbogenen Holzplanken gehalten; außerdem war ein Anhängerreifen stark beschädigt. Zur Begleichung der verhängten Strafe versuchte der Mann nach Rücksprache mit seinem Chef den Torf zu verkaufen – diese Ladung hat sich für den Transporteur wohl nicht gelohnt.

Sehr geehrter Abonnent,

wir freuen uns, dass Sie Zeit gefunden haben unseren Newsletter zu lesen und wünschen Ihnen eine erfolgreiche Woche!

Falls Sie uns Ihren Kommentar zu einem unserer Artikel oder ein generelles Feedback schicken möchten, bitten wir Sie unser Team zu kontaktieren. Wir freuen uns auf Ihre Rückmeldung.  
[info@truck.at](mailto:info@truck.at) oder 0043 (0)3622 72313

Alle in diesem Jahr verschickten Newsletter können Sie in unserem [Newsletterarchiv](#) nachlesen.

Falls Sie den Newsletter nicht mehr empfangen wollen, klicken Sie bitte [hier](#)  
Mit besten Grüßen

Ihr Truck.at Team

Für den Inhalt verantwortlich: Onlineportal Truck.at | Altaussee 22 | A-8992 Altaussee.

© Copyright Truck.at – Die Vervielfältigung – in Auszügen oder im Gesamten bedarf einer schriftlichen Genehmigung