



Wenn Sie wissen was die Branche bewegt, dann ist es **DAKO**.



Beachten Sie das LKW-Fahrverbot an Samstagen in der bevorstehenden Ferienreisezeit! » zum Überblick

Informieren Sie sich über die wichtigsten Themen der Branche im Kurzüberblick – Wir halten Sie gern auf dem neuesten Stand.

Änderungen im Güterkraftverkehrs- und Fahrpersonalrecht



Nun ist es amtlich: Die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit dürfen Fahrer nicht mehr im Fahrzeug verbringen. Ende Mai trat die Gesetzesänderung in Kraft, die auch weitere Reformen beinhaltet. Welche Stellen das betrifft und was Sie zukünftig beachten müssen, erfahren Sie im Artikel.

Weitere Infos ...

EU adressiert Kernthemen im europaweiten Güterverkehr



Im Rahmen ihrer Mobilitätsinitiative „Europa in Bewegung“ hat die EU-Kommission ihre Pläne für die Anpassung der Transportregeln Ende Mai in Brüssel vorgestellt. Die Vorschläge sollen helfen, den Logistikverkehr europaweit zu vereinheitlichen und zu vereinfachen.

Weitere Infos ...

Forschungsprojekt SMART DISTRIBUTION LOGISTIK



Unternehmen scheuen sich vor dem hohen Planungsaufwand, den sie hinter dem Einsatz von Elektromobilität in der City-Logistik vermuten. Diesen Ängsten will das im Mai unter Konsortialführung der DAKO gestartete Forschungsprojekt SMART DISTRIBUTION LOGISTIK entgegenwirken, durch digitale Unterstützung.

Weitere Infos ...

Änderungen im Güterkraftverkehrs- und Fahrpersonalgesetz in Kraft

Seit 25. Mai 2017 gelten die Neuregelungen im Güterkraftverkehrs- und Fahrpersonalgesetz. Die größte Aufmerksamkeit erlangte die Gesetzesänderung zur regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit. Diese dürfen Fahrer in Deutschland nun nicht mehr im LKW oder einem Ort „ohne geeignete Schlafmöglichkeit“ verbringen. Eine nähere Definition, wie eine geeignete Schlafmöglichkeit auszusehen hat, blieb trotz Forderung von Verbänden aus.

Bei Zuwiderhandlung drohen höhere Bußgelder als bisher angenommen. Fahrer müssen laut BAG eine Strafe von 500 Euro zahlen, Unternehmen bis zu 1500 Euro. Die Beträge sind zwar noch nicht abschließend im Bußgeldkatalog verankert und es könne noch Anpassungen geben, jedoch sei die Höhe bewusst gewählt worden, so ein BAG-Sprecher. Die saftigen Geldbußen sollen Autobahnnomaden abschrecken. Im Bundesgesetzblatt können die Änderungen nachgelesen werden.

Neben den Wellen, die das Verbot der Wochenruhezeit im LKW geschlagen hat, sind die weiteren Änderungen im GüKG fast untergegangen. So hat die Regierung hier zeitgleich Änderungen vorgenommen, die ebenfalls Auswirkungen für Logistikunternehmen haben. Das betrifft etwa die nationale güterkraftverkehrsrechtliche Erlaubnis für Transportunternehmer, die nach Angleichung an europäisches Recht nun nur noch mit einer Gültigkeitsdauer von zehn Jahren erteilt wird. Bisher war nur die erstmalig erteilte Erlaubnis auf zehn Jahre begrenzt, nach Ablauf der Gültigkeitsdauer konnte diese unbefristet erteilt werden. Unternehmer, die noch keine unbefristete Erlaubnis innehaben, müssen nun alle zehn Jahre einen neuen Antrag stellen.

Zukünftig ist das Bundesamt für Güterverkehr außerdem ermächtigt, alle Verstöße des Verkehrsunternehmers und des Verkehrsleiters zentral zu speichern, auch die bisher ausgenommenen Bußgeldentscheidungen bis 200 Euro. Ebenfalls erweitert wurden die Befugnisse für Kontrollen des Digitachos im Fahrpersonalgesetz. Polizei und BAG dürfen nun einem konkreten Verdacht von Manipulation oder technischen Fehlfunktionen am Fahrtenschreiber nachgehen, indem sie eine Werkstattuntersuchung anordnen. Transportunternehmer erhalten im Fahrpersonalgesetz auch mehr Rechte. Sie dürfen aufgezeichnete Daten zu Lenk- und Ruhezeiten länger speichern, unter der Voraussetzung, dass diese zur Erfüllung der Aufbewahrungsaufgaben insbesondere des Mindestlohngesetzes dienen.



EU adressiert in neuen Straßeninitiativen Kernthemen im europaweiten Güterverkehr



Ende Mai hat die EU-Kommission die lange angekündigten Regulierungsansätze zur Harmonisierung des europäischen Transports vorgelegt. Die Mobilitätsinitiative „Europa in Bewegung“ nimmt sich verschiedener Kernthemen im europaweiten Güterverkehr wie Entsendung, Lenk- und Ruhezeiten oder Maut an.

So sehen die Straßeninitiativen etwa vor, die Regelung für Kabotagefahrten zu lockern und die Begrenzung auf drei Fahrten innerhalb von sieben Tagen abzuschaffen. Zukünftig sollen unbegrenzt viele Fahrten in einem Zeitraum von fünf Tagen möglich sein. Auch die Regelungen beim Mindestlohn für entsendete Fahrer werden überarbeitet und geschärft. Demnach gelten nach drei Tagen Aufenthalt die Lohnbestimmungen des jeweiligen Landes.

Nach Vorstößen einzelner Länder wie Frankreich, Belgien und zuletzt Deutschland, verankert die EU nun auch das Verbot, die regelmäßige Wochenruhezeit im Fahrzeug zu verbringen, im Gesetz. Jedoch sollen Fahrer in Zukunft innerhalb von vier Wochen die Wochenruhezeit zwei Mal hintereinander auf 24 Stunden reduzieren dürfen, müssen diese Zeit aber in der dritten Wochenruhezeit nachholen. Andere Anpassungen der

Lenk- und Ruhezeiten soll es nicht geben. Adressiert wird im Zuge der Sozialreformen auch die Problematik von Briefkastenfirmen, deren Bekämpfung hohe Priorität erhalten soll. Konkrete Maßnahmen wurden noch nicht genannt.

Auf der Agenda der EU stehen auch die Straßengebühren, im Sinne einer sauberen und nachhaltigen Mobilität. Die Kommission stellt dabei die nationalen Zuständigkeiten nicht in Frage, drängt aber auf europaweite Vereinheitlichung besonders des Mautsystems, um einen nahtlosen Transportverkehr zu ermöglichen. Die zeitabhängige Mauterhebung soll demnach einer entfernungs-basierten Erhebung weichen, ebenso sollen die CO2-Emissionen mit einfließen.

Die deutschen Transport- und Logistikverbände begrüßen grundsätzlich die Anstrengungen der EU, mit dem Mobilitätspaket den europäischen Straßengüterverkehr stärker zu harmonisieren. Kritik übten die Verbände allerdings an der Ausweitung der Kabotage-regelung. Dies käme ohne Festsetzung einer monatlichen Höchstgrenze für die gesamten Kabotagefahrten faktisch einer Einladung zur „systematischen, dauerhaften Festsetzung“ gleich. Die Gewerkschaft Verdi sieht die Änderungen bei Kabotage, Lenk- und Ruhezeiten und Mindestlohn sogar als den Versuch der EU, „bislang illegale Praktiken zu legalisieren“, so wird Verdi-Vorsitzender Frank Bsirske in einem Medienbericht zitiert. Der mühsam erkämpfte deutsche Mindestlohn werde ausgehebelt, ebenso gefährde die Verkürzung der Ruhezeiten die Verkehrssicherheit. Verdi kündigte Widerstand gegen das EU-Mobilitätspaket an.

SMART DISTRIBUTION LOGISTIK denkt gewerbliche Elektromobilität weiter

Elektromobilität ist im städtischen Verteilerverkehr wirtschaftlich einsetzbar. Das hat das Forschungsprojekt SMART CITY LOGISTIK bewiesen, das unter Federführung der DAKO GmbH erfolgreich durchgeführt wurde. Aber wie sieht es mit den besonderen Anforderungen für die Transportoptimierung aus? Welche Faktoren sind bei der Tourenplanung zu beachten? Und welche Rolle spielt dabei die Digitalisierung? Diese und weitere Fragen will das Folgeprojekt SMART DISTRIBUTION LOGISTIK beantworten, das im Mai 2017 gestartet ist, ebenfalls mit dem Konsortialführer DAKO.

Dabei nimmt das Projekt speziell die Medienlogistik unter die Lupe. Diese Branche ist einem starken Wandel unterworfen, da Presse immer mehr online konsumiert wird und Abonnement wegfallen. Das führt zu einer Neuorientierung, beispielsweise durch die Erweiterung des Angebots mit komplementären Leistungen wie Zustellung von Post oder Werbematerialien. Nach wie vor spielt sich die Belieferung aber auf den gleichen kurzen Routen mit häufigen Zwischenstopps ab – prädestiniert für den Einsatz von Elektrofahrzeugen.

SMART DISTRIBUTION LOGISTIK setzt es sich zum Ziel, eine zentrale dynamische Planungs- und Steuerungsplattform zu entwickeln, die den Einsatz der Fahrzeuge kontinuierlich entlang der gesamten Lieferkette optimiert. Die geforderte Wirtschaftlichkeit soll durch ein verzahntes Optimierungssystem auf unterschiedlichen Ebenen und mittels Mehrfachnutzung der E-Fahrzeuge realisiert werden. Konkret soll ein branchenübergreifendes Car- und Cargo-Sharing vom Transporter bis zum Lasten-Pedelec und von der Tageszeitung bis hin zu Nahrungsmitteln und zum eiligen Medikament entwickelt und erprobt werden. Dadurch können im Besonderen höhere km-Leistung pro Fahrzeug erreicht werden. Um die Komplexität zu stemmen, werden zunächst Optimierungslösungen für Tagestouren, anschließend Rahmentouren und abschließend für das Logistik-konzept mit mobilen Hubs entwickelt.

Mit dem Forschungsprojekt verfolgt die DAKO ihre Vision einer nachhaltigen Transportwelt weiter. Zum SMART CITY LOGISTIK Kongress am 13. und 14. September 2017 auf Schloss Ettersburg erhalten Interessierte erste Einblicke in das Vorhaben.



Die hier aufgeführten Daten und Informationen wurden von uns sorgfältig zusammengestellt. Da sich jedoch Fehler nie ganz ausschließen lassen, können wir keine Gewähr für deren Richtigkeit übernehmen und bitten diesbezüglich um Verständnis.

Sollten Sie künftig keine Informations-Mail von uns erhalten wollen, melden Sie sich bitte per Mail an marketing@dako.de ab. Eine formlose Mitteilung genügt.