

# Straßengüterverkehr

Vielen Dank für die Bereitstellung von Unterlagen (insbesondere Folien) an Frau Prof. Dr. Dorner

### 3. Straßengüterverkehr

#### 3.1 Akteure im Straßengüterverkehr

---

## Staatliche Institutionen



#### ***Aufgaben des BAG:***

- Überwachung der Einhaltung der Vorschriften des GüKG
- Überwachung der Einhaltung der Vorschriften über Sicherheit und Umweltschutz (z. B. Arbeitszeitgesetz, GGVSE/ADR, StVZO)
- Marktbeobachtung + Statistik
- Erteilen von CEMT-Genehmigungen

#### ***Aufgaben des KBA:***

- Genehmigung neuer Fahrzeugtypen und neuer Fahrzeugteile
- Überprüfung der Arbeit von Prüfstellen
- Führen des Zentralen Fahrzeugregisters, des Verkehrszentralregisters und des Zentralen Fahrerlaubnisregisters
- Erstellen von Statistiken über Fahrzeugmängel und Gütertransporte

**Zuständige Behörden auf Landes- und Landkreisebene: z. B. Regierungspräsidien, Landratsämter**

Quellen: KBA, Oelfke, W., 1999

- 3. Straßengüterverkehr
- 3.1 Akteure im Straßengüterverkehr

## Organisationen des Speditions- und Straßengüterverkehrsgewerbes

Hauptaufgabe der Berufsverbände ist die Interessenvertretung der Berufsstände gegenüber verschiedenen Anspruchsgruppen (z.B. Behörden, Politik, Öffentlichkeit).

### Wichtige nationale Organisationen

- Deutscher Speditions- und Logistik Verband (2003 zusammengeschlossen aus Bundesverband Spedition und Logistik e. V. (BSL) und Vereinigung Deutscher Kraftwagenspediteure (VKS))
- Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung e. V. (BGL)
- Arbeitsgemeinschaft Möbeltransport Bundesverband e. V. (AMÖ)
- Bundesfachgruppe Schwertransport und Kranarbeiten im BGL e. V. (BSK)



Der DSLV



Quelle: in Anlehnung an Lorenz, W., 2001

- 3. Straßengüterverkehr
  - 3.1 Akteure im Straßengüterverkehr
- 

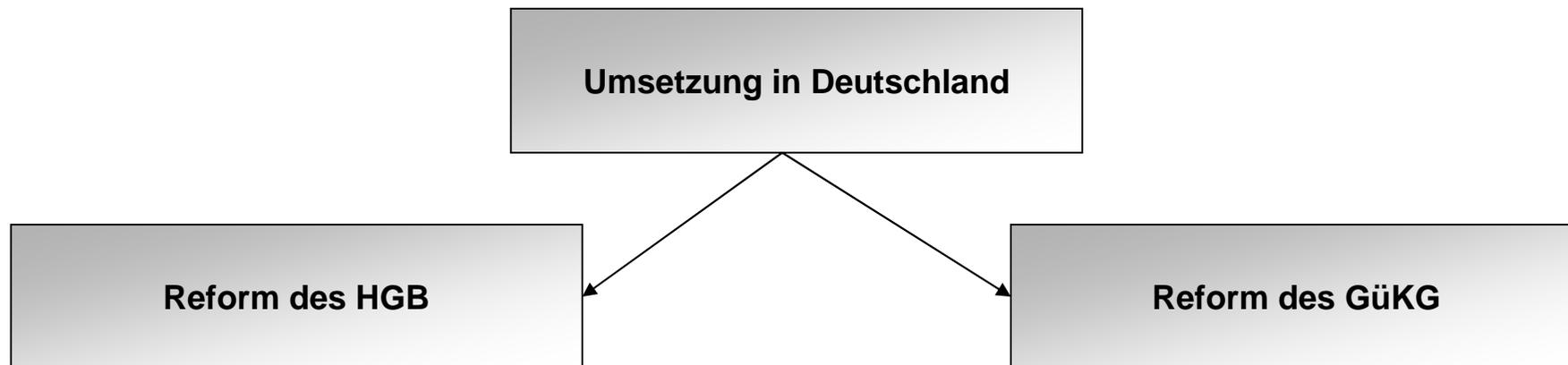
## Organisationen des Speditions- und Straßengüterverkehrsgewerbes

### Internationale Organisationen

- ➔ Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés – Internationale Föderation der Spediteurorganisationen (FIATA)
  
- ➔ Comité de Liaison Européen des Commissionnaires et Auxiliaires de Transports du Marche Commun – Europäisches Verbindungs-Komitee des Speditions- und Lagereigewerbes im gemeinsamen Markt (C.L.E.C.A.T)
  
- ➔ International Road Transport Union – Union Internationale des Transports Routiers – Internationale Straßentransport Union (IRU)

## Auswirkungen der europäischen Entwicklung auf die nationale Marktordnung

- Verpflichtung der Mitgliedsstaaten, die nationalen Marktordnungen anzupassen
- 1985: Urteil des Europäischen Gerichtshofs zur Dienstleistungsfreiheit im Verkehr
- 1993: völlige Freigabe der EU-Kontingente
- 1994: Aufgabe des obligatorischen Tarife für den Straßengüterverkehr
- 1998: Aufhebung des Kabotageverbotes



**Zusammenfassung der Verkehrsträger,  
Angleichung des Vertragsrechts an die CMR**

Quelle: Lorenz, W., 2001, Korf, W. (Hrsg.), 1998

## Das Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG)

- Unterscheidung zwischen gewerblichem Güterkraftverkehr und Werkverkehr
- gilt für Beförderungen mit Kraftfahrzeugen > 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht
- Erlaubnispflicht des gewerblichen Güterkraftverkehrs
- Berufszugangsbedingungen:
  - der Unternehmer bzw. die bestellte Person ist zuverlässig
  - die finanzielle Leistungsfähigkeit des Unternehmens ist gewährleistet
  - der Unternehmer bzw. die bestellte Person ist fachlich geeignet
- Gemeinschaftslizenz für Beförderungen zwischen / in allen EWR-Staaten
- Versicherungspflicht: HGB-Haftung muss versichert sein
- Überwachungsbehörde: Bundesamt für Güterverkehr (BAG)

Quelle: Lorenz, W., 2001

## Die wesentlichen privatrechtlichen Geschäftsbedingungen im Straßengüterverkehr

Die Bestimmungen des HGB sind im Allgemeinen nicht zwingend (Grundsatz der Vertragsfreiheit). Das HGB enthält jedoch auch AGB-feste Regelungen, von denen die Vertragsparteien durch AGB auch in beiderseitigem Einvernehmen nicht abweichen dürfen.

- ➔ **Allgemeine Vertragsbedingungen für den Güterkraftverkehrs- und Logistikunternehmer (VBGL)** – herausgegeben vom BGL
- ➔ **Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen (ADSp)** – herausgegeben vom DSLV
- ➔ **Allgemeine Bedingungen der deutschen Möbelspediteure für die Beförderung von Handelsmöbeln (ABBH)** – herausgegeben von der AMÖ
- ➔ **Geschäftsbedingungen für die Beförderung von Umzugsgut** – herausgegeben von der AMÖ

Quelle: Lorenz, W., 2001

## Die CMR

- ➔ Die CMR ist ein **völkerrechtliches Übereinkommen**.
- ➔ CMR bedeutet „**Convention relative au contract de transport international de marchandises par route**“ (Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr).
- ➔ Die CMR gilt zwingend für **jeden Vertrag über die entgeltliche Beförderung von Gütern mittels Kraftfahrzeugen, wenn der Ort der Übernahme und der Ort der Ablieferung in 2 verschiedenen Staaten liegen, von denen mindestens einer Vertragsstaat der CMR ist**.
- ➔ Die CMR regelt **die privatrechtlichen Vertragsverhältnisse des Beförderungsvertrages und somit die Rechte und Pflichten der beiden am Beförderungsvertrag beteiligten Parteien**.

Quelle: Lorenz, W., 2001

## Wettbewerbliche Harmonisierungsdefizite im europäischen Straßengüterverkehr

Unterschiedliche Regelungen der verschiedenen EU-Staaten in den Bereichen

- KfZ-Steuern
- Mineralölsteuern
- Anlastung der Wegekosten
- Umfang und Intensität der Kontrolle der Sozialvorschriften
- Maximale Maße und Gewichte der Fahrzeuge
- Technische Untersuchung der Fahrzeuge (TÜV)

haben intra- und intermodale Wettbewerbsverzerrungen zur Folge.

**Verwirklichung der Dienstleistungsfreiheit im Straßengüterverkehr durch die  
Aufhebung der Kontingentierung (1993) und die Freigabe der Kabotage (1998)**

Quelle: Hoepke, E., 1997

### 3. Straßengüterverkehr

#### 3.2 Politisch-rechtliche Rahmenbedingungen & 3.3 Technologische Rahmenbedingungen

---

## Gewichte & Abmessungen des Verkehrsmittels LKW

- In der EU Unterteilung nach Gewichtsklassen für internationalen Verkehr
- Klassengrenzen bei einer Gesamtmasse von 3,5 und 12 Tonnen
- Abweichende Regelungen im Binnenverkehr der Mitgliedsstaaten
- Deutschland:
  - Höhe max. 4,00 m
  - Breite max. 2,55 m
  - Gesamtgewicht max. 40 t
  - Erlaubte Länge von Gliederzügen: 18,75 m
  - Erlaubte Länge von Sattelzügen: 16,5 m

#### *Ausnahmen:*

- Kühlfahrzeuge                      Breite max. 2,6 m
- KLV-Vor-/Nachlauf                Gesamtgewicht max. 44 t

## LKW-Varianten

- Sattelzug und Gliederzug
- Wechselaufbauten
- Container
- Kofferaufbauten (auch Kühlkoffer)
- Kasten
- Ladebordwand und Mitnehmstapler
- Kippaufbau
- Tank und Silo

3. Straßengüterverkehr  
3.3 Technologische Rahmenbedingungen

---

## Fahrzeuge mit Sonderaufbauten (Fokus: Technik)



**Mitnahmestapler**



**Hydraulische Ladebordwand  
(Hebebühne)**



**Ladekran**



**Abrollkipper**



**Absetzkipper**

Quelle: lastauto omnibus Katalog 2003

- 3. Straßengüterverkehr
- 3.3 Technologische Rahmenbedingungen

## Fahrzeuge mit Sonderaufbauten (Fokus: Transportgüter)



**Auflieger mit Kühlaggregat für den Transport temperatur-empfindlicher Güter**



**Tankauflieger für den Transport von Mineralölprodukten (Fassungsvolumen: 35.000 Liter)**



**Kippsilouauflieger für den Transport staubförmiger Güter**



**PKW-Transporter**



**Langholztransporter mit Kranaufbau und Selbstlenker**

3. Straßengüterverkehr  
3.3 Technologische Rahmenbedingungen

---

## Sattelzug & Wechselbehälter



Wechselbehälter



Sattelzug mit Sattelzugmaschine & Sattelaufleger



Sattelzugmaschine

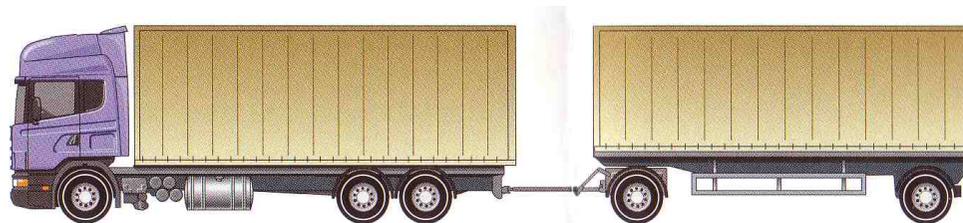


Sattelzug mit Sattelzugmaschine & Tankaufleger

3. Straßengüterverkehr  
 3.3 Technologische Rahmenbedingungen

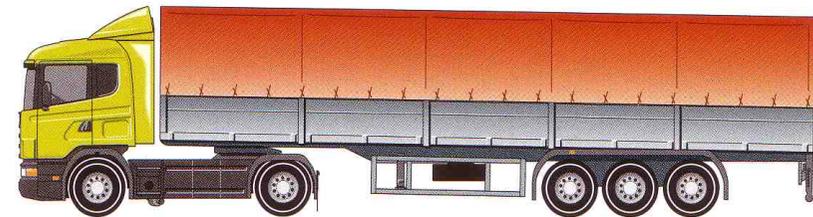
## Standard-LKW für die Beförderung von Stückgütern

Hängerzug



Anzahl der Achsen	5 (3+2)
Maximale Länge	18,75 m
Maximale Breite	2,55 m
Länge des Aufbaus	2x7,15m/ 2x7,45m/ 2x7,82m
Zulässiges Gesamtgewicht	40 t
Nutzlast	ca. 26 t
Anzahl Palettenstellplätze	34/ 36/ 38 bei Einfachbeladung

Sattelzug



Anzahl der Achsen	5 (2+3)
Maximale Länge	16,50 m
Maximale Breite	2,55 m
Länge des Aufbaus	13,60m
Zulässiges Gesamtgewicht	40 t
Nutzlast	ca. 26 t
Anzahl Palettenstellplätze	33-34

Quellen: Scania / Oelfke, W., 1999

### 3. Straßengüterverkehr

#### 3.4 Marktstruktur und Marktentwicklung im Straßengüterverkehr

---

## **Straßengüterverkehr**

### **Vorteile des Straßengüterverkehrs**

- Flexibilität in Einsatz und Betrieb
- Anpassungsfähigkeit an die zu transportierenden Gütermengen
- Stete Betriebsbereitschaft
- Schnelligkeit im Kurz- und Mittelstreckenverkehr
- Flächenerschließung, auch im Vor-/Nachlauf zu anderen Verkehrsträgern

### **Nachteile des Straßengüterverkehrs**

- Relativ geringe Kapazität der Fahrzeuge
- Ungünstiges Verhältnis zwischen Eigenmasse und Nutzmasse
- Starke Abhängigkeit von Straßenverhältnissen und Verkehrslage
- Relativ geringe Sicherheit aufgrund der hohen Verkehrsdichte auf den Straßen
- Zunehmende politische Restriktionen
- Negative externe Effekte wie z.B. Umweltbelastungen





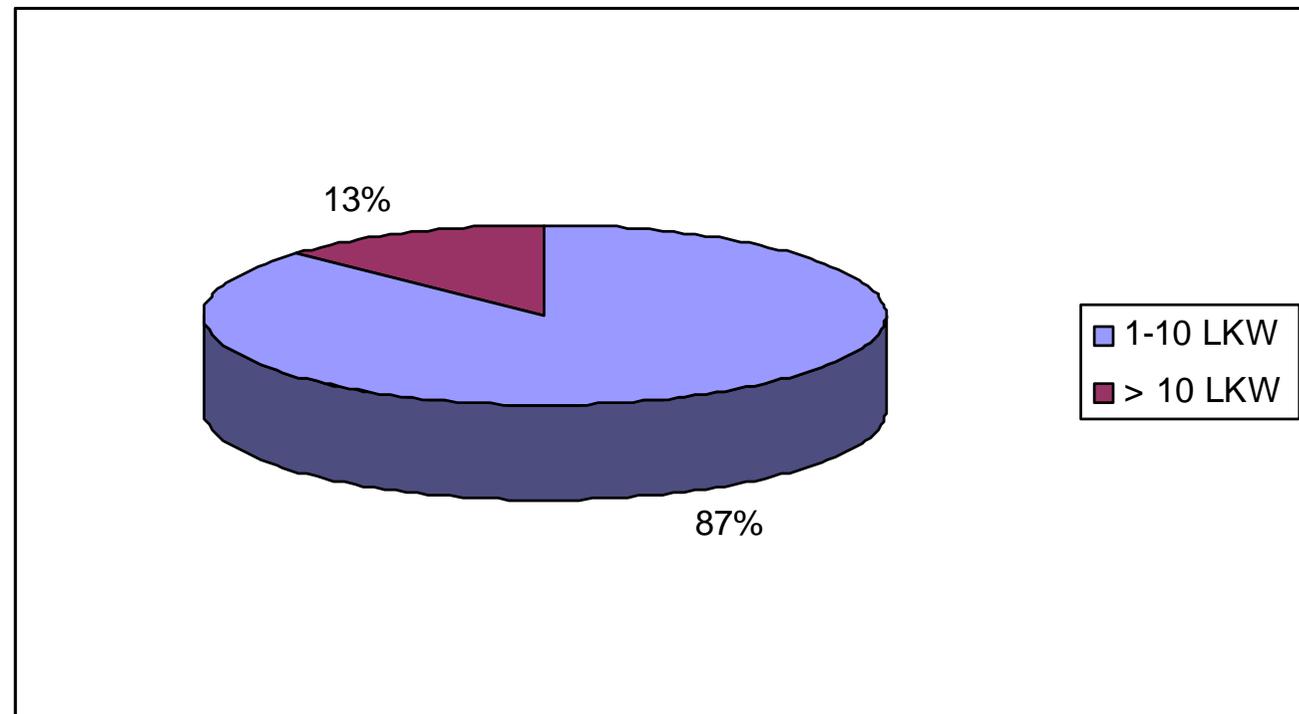




- 3. Straßengüterverkehr
  - 3.4 Marktstruktur und Marktentwicklung im Straßengüterverkehr
- 

## Die Marktstruktur der Güterkraftverkehrsunternehmen

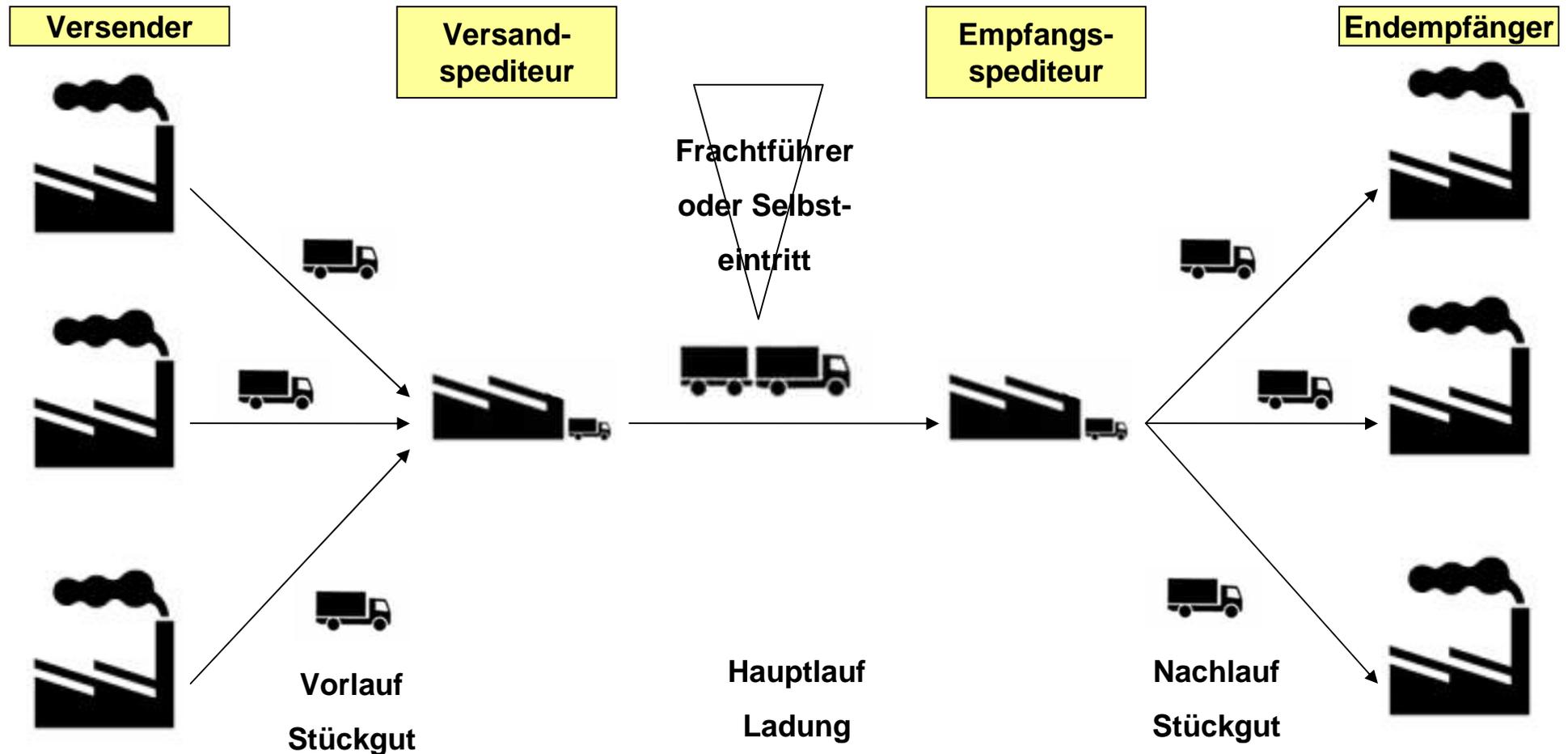
Anteile der  
Güterkraftverkehrs-  
unternehmen  
in % nach Zahl  
der LKW  
(Stand: 2000)



Quelle: Verkehrsrundschau 44 / 2000

3. Straßengüterverkehr  
3.5 Produktionssysteme im Straßengüterverkehr

## Produktionsschema einer Sammelgutspedition



Quelle: Lorenz, W., 2001, Oelfke, W., 1999