

JAHRESBERICHT 2018/2019



Bundesverband
Güterkraftverkehr Logistik
und Entsorgung (BGL) e.V.

JAHRESBERICHT 2018/2019



Bundesverband
Güterkraftverkehr Logistik
und Entsorgung (BGL) e.V.

AUTOREN

An Dr. Werner Andres
AS Andreas Schmidt
Bul Martin Bulheller
Dn Hans-Christian Daners
DS Dirk Saile
GB Dr. Guido Belger
Ge Frank-Peter Gentze
hb Gabriele Hackenberg
JP Jens Pawlowski
Ko Guido Koschany
MS Miriam Schwarze
Ni Ursula Nies
NZ Nina Zimmermann
PK Patricia Kaus
RS Roger Schwarz
To Daniel Torres
WD Wolfgang Draaf
Zo Dr. Adolf Zobel

© 2019 ERLING Verlag GmbH & Co. KG, Clenze
mail@erling-verlag.com · www.erling-verlag.com

Satz/Layout: Nils Helge Putzier

Gedruckt in der Europäischen Union

Der Inhalt dieses Buches ist auf säurefreiem, alterungsbeständigem Papier gedruckt,
hergestellt aus chlorfrei gebleichtem Zellstoff aus FSC-zertifiziertem Holz.

INHALT

Vorwort des Vorstands	4
Der »neue« BGL.....	7
Bericht aus Berlin.....	11
Bericht aus Brüssel.....	15
Aktuelle Brennpunkte im Güterkraftverkehr.....	21
Recht und Praxis im Güterverkehr	33
Nutzfahrzeugtechnik & Verkehrssicherheit	41
Internationaler Verkehr.....	49
Deutsches Transportgewerbe auf Spezialmärkten	61
Neues aus dem Verbandsleben.....	71

VORWORT DES VORSTANDS

Sehr geehrte Damen und Herren,

»Drohende Versorgungengpässe durch zunehmende Fahrerknappheit«, »Kampf gegen Sozialdumping« und »Ungeregelter Brexit« waren nur drei Themen, die das deutsche Straßentransportgewerbe und damit seinen Spitzenverband BGL im vergangenen Jahr in Atem hielten.

Zu diesen und vielen anderen Themen informieren Sie auf den nächsten knapp 100 Seiten Experten, allesamt Mitarbeiter des Bundesverbandes Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. In diesen Beiträgen geht es um globale Fragen wie die Einhaltung der Klimaschutzziele im Verkehr oder die zunehmende Verdrängung heimischer Dienstleister vom europäischen Markt bis hin zu Berichten über Spezialtransporte aus China oder zum Transport gefährlicher Güter. Einmal mehr spiegelt sich in diesem Kaleidoskop die Vielfalt im Angebot des mittelständischen deutschen Transportgewerbes wider.

Damit unsere Transportunternehmer auch in der Zukunft allen Anforderungen des Marktes gerecht werden und sich künftig in einem fairen Wettbewerb mit den Konkurrenten messen können, dafür setzen sich die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Haus des Straßenverkehrs in Frankfurt/M. sowie in den Repräsentanzen des BGL in Brüssel und in Berlin Tag für Tag ein. In zahllosen Einzelgesprächen mit Ministern, mit Beamten in den Ministerien und der EU-Kommission, mit Bundestags- und Europaabgeordneten, aber auch bei Diskussionsveranstaltungen und öffentlichen Anhörungen zeigt der BGL Flagge

für das deutsche Transportgewerbe, ist ebenso Politikberater wie Interessenvertreter.

Um mit den berechtigten Interessen des Transportgewerbes in Politik und Administration Gehör zu finden, bedarf es speziell in einem föderalistischen Staat wie Deutschland, Positionen des Verbandes auch auf Länderebene und gegenüber kommunalen Gremien zu vertreten. Um erfolgreich sein zu können, müssen sachbezogene Stellungnahmen nicht nur der Bundesregierung, den Bundestagsfraktionen und Bundesministerien unterbreitet werden. Vielmehr müssen Ländervertreter über wichtige Positionen ebenso einbezogen werden. Ähnliches gilt für die Institutionen der EU: Nicht nur die EU-Kommission ist auf argumentative Unterstützung angewiesen. Dies gilt ebenso für Europaabgeordnete, die die Interessen ihrer heimischen Wahlkreise zu berücksichtigen haben. Dass dies geschieht, dafür sorgen im Norden und im Süden, im Osten wie im Westen die dem BGL angeschlossenen Landesverbände durch Kontakte auf ehren- und hauptamtlicher Ebene mit Länderministerien, Bundestags- und Europaabgeordneten. Nur dadurch ist gewährleistet, dass die in Frankfurt abgestimmten Stellungnahmen und Positionen auf breiter politischer Ebene gehört werden.

Der BGL mit seinen regionalen und bundesweiten Mitgliedsorganisationen wird auch in der Zukunft dafür sorgen, dass das deutsche Transportgewerbe in Brüssel wie in Straßburg, in Berlin wie in den Landeshauptstädten, mit starker Stimme vertreten sein wird.

Frankfurt/M., im September 2019



Professor Dr. Dirk Engelhardt

Vorstandssprecher



Dr. Adolf Zobel

Mitglied des Vorstands



Kautetzky Internationale Spedition – Mitglied im Fachverband Güterkraftverkehr und Logistik Hessen

DER »NEUE« BGL

»Wer nicht mit der Zeit geht, geht mit der Zeit«.

– Friedrich Schiller –

Diese geflügelten Worte von Friedrich Schiller sind nicht nur für Parteien, sondern auch für Verbände aktueller denn je. Dementsprechend hat sich der BGL in den beiden vergangenen Jahren grundlegend umstrukturiert, um den Anforderungen der mittelständischen deutschen Transportunternehmen, deren Interessen der Verband in Politik und Öffentlichkeit vertritt, noch schneller und effizienter nachzukommen. Die neue BGL-Satzung wurde einstimmig auf der Mitgliederversammlung am 17. Oktober 2018 in Berlin beschlossen, die Eintragung ins Vereinsregister Frankfurt/Main erfolgte Ende Februar 2019.

Neue Organstruktur

Die Mitgliederversammlung ist und bleibt auch nach neuer Satzung oberstes Beschlussorgan des BGL. In diesem Gremium sind Delegierte aus derzeit 15 Landesverbänden und zwei Bundesorganisationen vertreten. Die Mitgliederversammlung wählt einen hauptamtlichen Vorstand, der aus ein bis drei Personen besteht, mit einem Vorstandssprecher an der Spitze. Dem Vorstand zur Seite steht ein ehrenamtlicher, ebenfalls durch die Mitgliederversammlung gewählter Aufsichtsrat aus drei bis sechs Mitgliedern. Der Aufsichtsrat wählt einen Aufsichtsratsvorsitzenden sowie einen Stellvertreter.

Neu in die Satzung aufgenommen wurde die Möglichkeit, dass neben Landesverbänden und Bundesorganisationen auch Transportunternehmen mit Sitz in einem Bundesland, in dem kein

Landesverband existiert, BGL-Mitglied werden können. Dem BGL beitreten können auch Fördermitglieder. Solche assoziierten Mitglieder können Einzelpersonen, Unternehmen sowie Organisationen auch aus anderen Branchen sein. Vorstand und Aufsichtsrat können einen Beirat einsetzen, der die Führungsgremien in wichtigen gewerbe- und verkehrspolitischen Fragen berät.

Verbreitetes Produkt- und Dienstleistungsspektrum

Neben diesen institutionellen Regelungen hat der BGL in den vergangenen zwei Jahren sein Produkt- und Dienstleistungsangebot kontinuierlich erweitert.

Die »BGL-Vorteilswelt« stellt einen virtuellen Marktplatz dar, auf dem Mitglieder der BGL-Landesverbände eine Vielzahl an Produkten und Dienstleistungen einsehen können, die ihnen zu einem Vorzugspreis angeboten werden. Dieser Marktplatz ist ständig in Bewegung, indem er um neue Angebote erweitert wird oder zeitlich begrenzte Sonderaktionen der Partner eingestellt werden. Nicht zuletzt enthält die Vorteilswelt eine Vielzahl sowohl preisgünstiger als auch hochwertiger »Brummi«- Artikel.

Im Mai 2019 gründete der BGL gemeinsam mit der Fahrzeugwerk Bernard Krone GmbH & Co. KG und rund 20 Mitstreitern den Verein »PROFI – Pro Fahrer Image«, der u.a. das Ziel verfolgt, die Wertschätzung des Fahrerberufs zu steigern und

das Image der Transport- und Logistikbranche zu verbessern.

Neue Wege geht der BGL auch in Sachen Kommunikation. So bietet der BGL über die Plattform

»myBGL« den angeschlossenen Mitgliedsunternehmen die Möglichkeit, direkt in Kontakt mit dem Verband zu treten. Außerdem ist der BGL seit diesem Jahr durch einen offiziellen Youtube-Channel, auf Facebook und auf Instagram präsent. (Zo)



Nicht nur hier ist der BGL vertreten, sondern auch über die Plattform »myBGL«

BERICHT AUS BERLIN

NATIONALE PLATTFORM ZUKUNFT DER MOBILITÄT (NPM)



Im September 2018 hatte die Bundesregierung die Nationale Plattform Zukunft der Mobilität (NPM) gegründet. Ziel/Aufgabe dieser Plattform sollte sein, Empfehlungen für Maßnahmen zu entwickeln, mit denen die Klimaschutzziele 2030 im Verkehrssektor (40–42% CO₂-Einsparung) erreicht werden können. Die Arbeit der NPM soll Grundlage für das für Dezember 2019 angekündigte Klimaschutzgesetz sein.

BGL ist Mitglied in der AG 1 »Klimaschutz & Verkehr«

Die NPM besteht aus 6 Arbeitsgruppen. Der BGL ist in der entscheidenden Arbeitsgruppe 1 »Klimaschutz & Verkehr« vertreten, gemeinsam mit Vertretern der Industrie, der Gewerkschaften, der Umweltverbände sowie der Interessenvertreter der PKW-Nutzer.



Quelle: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Ergebnis der NPM: Trendwende im Güterverkehr kann sofort eingeleitet werden

Nach zahlreichen ganztägigen Sitzungen inkl. einer Marathonsitzung bis in die frühen Morgenstunden einigten sich die Vertreter der AG 1 im März 2019 auf einen Zwischenbericht. Darin wird ein ganzes Bündel von Maßnahmen aufgezeigt, mit denen die Trendwende sofort eingeleitet werden kann. Hierzu gehören z.B.:

- CO₂-Effizienzstandards für Pkw und Lkw,
- Tank- und Ladeinfrastrukturen für alternative Antriebsformen,
- der Einsatz von Lang-Lkw,
- die Nutzung von Verlagerungspotentialen inkl. Ausbau der Schiene sowie
- Digitalisierung.

CO₂-Bepreisung muss wettbewerbsneutral sein

Der Zwischenbericht zeigt auch auf, dass weitere Maßnahmen notwendig sind, um die verbleibende CO₂-Lücke bis 2030 zu schließen. Hierzu gehört insbesondere die Prüfung von Elementen der CO₂-Bepreisung. Der BGL hat in der NPM besonders zu diesem viel diskutierten Thema stets darauf hingewiesen, dass eine solche Maßnahme für den Bereich der Nutzfahrzeuge keinesfalls über eine Erhöhung der Kraftstoffpreise erfolgen darf. Aus Gründen der Wettbewerbsneutralität kann dies über die Maut gelöst werden.

Bundesverkehrsminister legt Paket mit über 50 Maßnahmen vor

Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer hat zahlreiche Vorschläge der NPM inzwischen aufgegriffen und einen Katalog von über 50 Maßnahmen vorgestellt, mit denen die Klimaschutzziele erreicht werden können – darunter 8 Maßnahmen für Nutzfahrzeuge, u.a. eine CO₂-Maut, Flottenregulierung, Ausbau von Oberleitungen sowie Förderprogramme. (JP)

KLIMASCHUTZ – ZENTRALE HERAUSFORDERUNG UNSERER ZEIT

Der Klimaschutz – auch und vor allem im Verkehrssektor – ist eine der zentralen Herausforderungen unserer Zeit. Die Transport- und Logistikwirtschaft steht wie viele andere Branchen unter großem gesellschaftlichen und politischen Druck, die Kohlendioxid-Emissionen zu senken, um die Pariser Klimaziele zu erreichen. Der Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung sieht vor, den Verkehr bis 2050 vollständig zu dekarbonisieren und hierfür bereits bis zum Jahr 2030 40 bis 42 Prozent CO₂ gegenüber 1990 im Verkehrssektor einzusparen.

Bekenntnis der Branche zu Klimaschutzzielen

Die Transport- und Logistikbranche bekennt sich zu den ehrgeizigen Klimaschutzzielen und ist gewillt, aktiv zur Erreichung der CO₂-Reduktion beizutragen. Transport- und Logistikunternehmen arbeiten seit jeher aus betriebswirtschaftlichen Gründen daran, ihre Fuhrparks – vom Kleintransporter bis zum schweren Lkw – ökologisch und ökonomisch sinnvoll auf energieeffiziente und damit emissions- und CO₂-arme Fahrzeuge umzustellen. Dafür ist eine gesamtgesellschaftliche Kraftanstrengung erforderlich, denn Klimaschutz ist nicht zum Nulltarif zu haben! Um die Versorgungssicherheit aufrechtzuerhalten, die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Unternehmer nicht zu gefährden und gleichzeitig eine CO₂-Reduktion in der von der Bundesregierung geplanten Größenordnung zu erreichen, bedarf es gewaltiger zusätzlicher Kraftanstrengungen aller Akteure aus Politik, Wirtschaft und Gesellschaft.

Förderstrategie 2030 für energieeffiziente Lkw vorgelegt

Der BGL hat gemeinsam mit seinen Partnern aus anderen Verkehrsverbänden eine »Förderstrategie 2030 für energieeffiziente Lkw« vorgelegt, in



der aufgezeigt wird, welche Kraftanstrengungen notwendig sind, um den Transformationsprozess für den Klimaschutz bezogen auf den Nutzfahrzeugbereich zu bewältigen. Hierzu gehören:

- ausgereifte und funktionierende alternative Antriebstechnologien nebst Service-, Wartungs- und Reparaturinfrastruktur;
- ausreichende und sichere Versorgungsinfrastrukturen;
- eine staatliche Förderstrategie für die Neuanschaffung von energieeffizienten/CO₂-armen Nutzfahrzeugen und die Umrüstung von Bestandsfahrzeugen. Diese Förderungsstrategie muss vorausschauend mittel- und langfristige Anreizsysteme wie Mautreduzierung, Mauterstattung, Steuerbegünstigungen und Direktförderung der Anschaffung/Umrüstung sinnvoll miteinander kombinieren. (JP)

	Sektorziel 2030		Zuständigkeit
Energiesektor	-61–61% (ggü. 1990)	↘	BMWi, Strukturwandelkommission
Gebäude	-67–66% (ggü. 1990)	↘	BMWi, BMI
Landwirtschaft	-34–31% (ggü. 1990)	↘	BMEL
Industrie	-51–49% (ggü. 1990)	↘	BMWi
Verkehr	-42–40% (ggü. 1990)	↘	BMVI, BMU
LULUCF	Nettosenke sichern	↘	BMEL, BMU
Sonstige	übergreifende Maßnahmen, Abfallwirtschaft		

Quelle: Bundesministerium für Umwelt Naturschutz und nukleare Sicherheit

Maßnahmenprogramm 2030: Alle müssen liefern!

BERICHT AUS BRÜSSEL

MOBILITÄTSPAKET 1

Das so genannte 1. Mobilitätspaket hat in äußerst kontroversen Auseinandersetzungen seit Mai 2017 in Teilen große Fortschritte gemacht. Viele deutsche und auch westeuropäische Unternehmen sehen in den Vorschlägen der EU-Kommission, die Möglichkeit Verwerfungen im Transport- und Logistikmarkt als Folge der Liberalisierung der EU-Verkehrspolitik in den 90er Jahren und den EU-Erweiterungen zum ersten Mal zu korrigieren. Es besteht die Hoffnung am Ende des Gesetzgebungsprozesses auf eine gerechtere und wettbewerbsfreundlichere Ausgestaltung des EU-Logistikmarktes. Unternehmen aus anderen EU-Mitgliedsstaaten (Mittel- und Osteuropa, am Rande der EU gelegene Staaten) sehen in den Vorschlägen eine Bedrohung ihres Geschäftsmodells. Diese tiefe Spaltung der EU in der Frage der zukünftigen Gestaltung des EU-Straßengüterverkehrsmarktes hat den Gesetzgebungsprozess begleitet und hält bis zum heutigen Tage an.

1. EU-Verkehrsminister einigen sich im Dezember 2018

Nach unzähligen Verhandlungsrunden gelang es den EU-Verkehrsministern sich unter Führung der österreichischen Präsidentschaft auf eine gemeinsame Position zu einigen. Allerdings wurden die Positionen mit vielen Gegenstimmen (z.B. Belgien, Litauen, Bulgarien, Ungarn, Kroatien, Polen, Malta) und einer Enthaltung (Rumänien) mit einer denkbar knapp Mehrheit angenommen. Der BGL wertete diese Einigung als »einen wichtigen Schritt hin zu einem fairen Verkehrsmarkt« in der Europäischen Union und unterstrich dabei insbesondere die Bedeutung der regelmäßigen Heimkehr der Fahrer, die Einführung einer neuen Generation von Tachografen sowie das Fahrerka-binnenverbot bei der regelmäßigen Wochenruhezeit. Die wichtigsten Ergebnisse im Einzelnen:

Lenk- und Ruhezeit, Tachograf:

Fahrern muss die Möglichkeit gegeben werden, mindestens alle vier Wochen nach Hause zu fah-

ren. Wird die neu geschaffene Möglichkeit genutzt, zwei verkürzte wöchentliche Ruhezeiten hintereinander einzulegen, verkürzt sich die Zeit für die Heimkehr der Fahrer auf drei Wochen.

Alle Fahrzeuge, die im grenzüberschreitenden Verkehr unterwegs sind, müssen spätestens ab Ende 2024 mit der 2. Generation des »intelligenten Tachografen« ausgestattet sein. Die 2. Generation, die bisher noch nicht endgültig definiert ist, soll u.a. den Grenzübertritt automatisch erfassen.

Die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit darf nicht in der Fahrerkabine verbracht werden. Hier sollen Unsicherheiten bezüglich dieser Frage beseitigt werden. Tägliche und verkürzte wöchentliche Ruhezeiten können weiterhin in der Fahrerkabine verbracht werden.

Unter außergewöhnlichen Umständen darf der Fahrer die tägliche und wöchentliche Lenkzeit um 1 Stunde überschreiten, um die Betriebsstätte des Unternehmens zu erreichen. Dies ist nur dann gestattet, wenn die Verkehrssicherheit dadurch nicht gefährdet wird.

Markt- und Berufszugang

Der Rat hält an der bisherigen Regelung fest, drei Kabotageverkehre innerhalb von sieben Tagen im Anschluss an eine grenzüberschreitende Fahrt zu erlauben. Gleichzeitig soll allerdings eine Karenzzeit von fünf Tagen eingebaut werden, in der das Fahrzeug in demselben Mitgliedsstaat im Anschluss an die drei Kabotagefahrten keine weiteren Kabotagefahrten durchführen darf.

Die Anwendung der Berufszugangskriterien sollen auf Fahrzeuge ab 2,5t zGM im grenzüberschreitenden Verkehr herabgesetzt werden. 1800 Euro für das erste Fahrzeug zwischen 2,5t und 3,5 t und 900 Euro für jedes weitere Fahrzeug müssen als Eigenkapital nachgewiesen werden. Im Kampf gegen Briefkastenfirmen werden die Dokumentationspflichten für Unternehmen in ihrem Firmensitz wie z.B. zu Sozialversicherungen stark ausgeweitet.

Entsendung

Die Gestaltung des Entsenderechts zählte zu den strittigsten Fragen im Mobilitätspaket.

Letztendlich einigten sich die EU-Verkehrsminister darauf, so genannte »bilaterale Verkehre« von den Entsenderegeln auszunehmen. Dies sind Fahrten von einem Niederlassungsstaat in einen anderen EU-Mitgliedsstaat bzw. EU-Drittlandstaat und umgekehrt.

Dagegen fallen so genannte »Cross-trade«-Fahrten, also Verkehre zwischen zwei Mitgliedsstaaten, in denen der Unternehmer nicht niedergelassen ist, unter das Entsenderecht.

Kabotagefahrten unterliegen den Entsenderegeln, während Transitverkehre davon ausgenommen.

Der Straßenzu- und ablauf im Rahmen des kombinierten Verkehrs unterliegt ebenfalls den Entsenderegeln, sofern diese nicht grenzüberschreitend durchgeführt werden.

2. Europäisches Parlament

Nach der Einigung der EU-Verkehrsminister stieg der Druck auf das Europäische Parlament, sich ebenfalls zu einigen. Der 1. Versuch einer Einigung scheiterte bereits im Juli 2018. Beim 2. Anlauf gelang es den EU-Parlamentariern sich auf eine Position zum Mobilitätspaket zu einigen. Vorausgegangen waren sehr harte Verhandlungen mit teils sich unversöhnlich gegenüberstehenden Auffassungen. Die Ergebnisse im Einzelnen:

Lenk- und Ruhezeiten, Tachograf

Im Unterschied zu den EU-Verkehrsministern hat sich das Europäische Parlament für die Ausweitung des Geltungsbereiches der Lenk- und Ruhezeiten auf Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit mehr als 2,4t ausgesprochen, wenn diese im grenzüberschreitenden Verkehr unterwegs sind.

Identisch mit dem Rat hat das EP beschlossen, dass regelmäßige Wochenruhezeiten nicht mehr

in der Kabine verbracht werden dürfen. Diese Ruhezeiten sollen auf Kosten des Arbeitgebers in »hochwertigen« Unterkünften verbracht werden.

Eine ebenfalls ähnliche Position wie der Rat hat das EP zu der Rückkehr des Fahrers beschlossen: Der Unternehmer muss die Arbeit der Fahrer so planen, dass dieser vor dem Ende jedes Zeitraums von vier aufeinanderfolgenden Wochen eine regelmäßige Ruhezeit von mindestens 45 Stunden am Heimatort oder einen Ort nach Wahl des Fahrers verbringen kann. Das EP sieht nicht die Möglichkeit von zwei verkürzten wöchentlichen Ruhezeiten hintereinander vor.

Ähnlich wie der Rat räumt das Europäische Parlament unter außergewöhnlichen Umständen dem Fahrer zur Erreichung der Betriebsstätte eine längere Fahrzeit ein. Das EP gewährt allerdings hier 2 zusätzliche Lenkzeitstunden.

Entsendung

Die vom Europäischen Parlament verabschiedete Position zum Entsenderecht ähnelt der Ratseinigung sehr stark.

Wie der Rat nimmt das EP bilaterale und Transitverkehre von der Richtlinie aus. »Cross-trade«-Fahrten und Kabotagefahrten sind dagegen den Regelungen der Entsenderichtlinie unterworfen. Ebenso wie die EU-Verkehrsminister beschließt das EP, dass die Zu- und Ablaufstrecke auf der Straße im Rahmen eines kombinierten Verkehrs unter die Entsendung fällt, wenn dieser straßenseitige Verkehr nicht grenzüberschreitend ist.

Markt- und Berufszugang

Ähnlich wie der Rat hat das EP den Anwendungsbereich der Richtlinien auf Fahrzeuge ab 2,4 zGM (Rat: 2,5t) ausgeweitet. Die Eigenkapitalquote wurde identisch mit der Ratsposition festgelegt. Ein sowohl im Vorschlag der EU-Kommission als auch im Ratstext nicht aufgenommener Aspekt betrifft die Pflicht, dass Fahrzeuge alle vier Wochen im Mitgliedsstaat der Niederlassung min-



destens eine Be- und Entladung von Gütern vornehmen müssen.

Im Hinblick auf die Kabotage beschließt das EP, dass im Anschluss an eine grenzüberschreitende Fahrt mit vollständiger Entladung Kabotagebeförderungen in unbegrenzter Anzahl innerhalb von drei Tagen durchführen dürfen. Als Karenzzeit (»Cooling-off«) nach erfolgter Kabotagebeförderung ist eine Zeit von 60 Stunden, in der das Fahrzeug in den Niederlassungsstaat zurückfahren muss, vorgesehen. Vor dieser Rückkehr darf das Fahrzeug keine weiteren Kabotagebeförderungen in demselben Staat durchführen.

Der BGL bewertete die EP-Positionen ebenfalls positiv und hob insbesondere die Rückkehr des Fahrzeugs alle vier Wochen in den Niederlassungsstaat sowie die zusätzliche Lenkzeit von 2 Stunden als einen wichtigen Schritt hin zu einer verbesserten Vereinbarkeit von Familie und Arbeit für die Fahrer hervor.

3. Wie geht es weiter?

In vielen Punkten, insbesondere zur Entsendung, ähneln sich die Positionen von Rat und Europäischem Parlament. Es gibt allerdings auch einige Aspekte, die unterschiedliche Auffassungen deutlich machen. Diese betrifft beispielsweise die Kabotageregelung, die Rückkehr des Fahrzeugs in den Niederlassungsstaat und die Möglichkeit zur Einlegung von zwei verkürzten wöchentlichen Ruhezeiten hintereinander.

Nach der Wahl zum Europäischen Parlament im Mai 2019 muss das EP sich neu organisieren. Über die Hälfte der neugewählten Parlamentsvertreter sind neu. Die anstehende Neubesetzung der EU-Kommission und Bestätigung der Kommissare durch das Europäische Parlament wird erst einmal eines seiner wichtigsten Aufgaben sein.

Die anstehenden Befragungen der designierten Kommissare durch die Parlaments-Ausschüsse werden im September durchgeführt und Zeit in Anspruch nehmen. Mit welcher Intensität und mit welchen Prioritäten der Verkehrsausschuss die Verhandlungen im Rahmen des Trilogs mit Rat und EU-Kommission in Angriff nimmt, wird auch davon abhängen, wer die neuen Berichterstatter im EP-Verkehrsausschuss und die neu zu wählenden verkehrspolitischen Sprecher der Fraktionen sein werden. Beobachter schließen nicht aus, dass sich die Verhandlungen bis weit in das Jahr 2020 ziehen könnten.

Angesichts der knappen Abstimmung unter den EU-Verkehrsministern im Dezember ist der Verhandlungsspielraum sehr gering. Weichen mit dem EP ausgehandelte Kompromissergebnisse zu stark von der Abstimmung im Dezember ab, könnte die nötige Mehrheit unter den Verkehrsministern für eine Einigung fehlen. Aus diesem Grund könnten sich die Vertreter des Rates zumindest in den ersten Verhandlungsrunden sehr unflexibel zeigen.

Der BGL hat sich dennoch im Juni frühzeitig auf eine Position hinsichtlich der Trilogverhandlungen festgelegt und diese den Entscheidungsträgern vorgelegt.

In seiner Position setzt sich der BGL u.a. für die Rückkehr des Fahrzeugs in den Niederlassungsstaat nach spätestens vier Wochen, die Überschreitung der Lenkzeit von zwei Stunden in Ausnahmefällen und zur Erreichung der Betriebsstätte des Unternehmens zur Verbringung der wöchentlichen Ruhezeit sowie die Ausweitung der Lenk- und Ruhezeiten und die Tachografenpflicht auch für leichte Nutzfahrzeuge ab 2,4t zGM ein.

(DS)

BREXIT



Politischer Hintergrund

Am 23. Juni 2016 stimmte eine Mehrheit von 51,89% der britischen Wähler für ein Ausscheiden des Vereinigten Königreichs (VK) aus der Europäischen Union. Am 29. März 2017 erklärte die britische Regierung daher gemäß Artikel 50 des Vertrags über die Europäische Union offiziell den Austritt des VK aus EU und EURATOM. Nach Ablauf einer zweijährigen Verhandlungsperiode über die Bedingungen des Austritts sollte der »Brexit« mit Ablauf des 29. März 2019 wirksam werden.

Das in der Folge zwischen EU und britischer Regierung ausgehandelte Austrittsabkommen sah vor, dass das VK ab Datum des Brexit für eine Übergangsfrist (voraussichtlich bis Ende 2020) weiterhin alle Regeln der Union anwenden würde. Dieser Zeitraum sollte zur Gestaltung der künftigen Beziehungen zwischen VK und EU genutzt werden. Vor allem an der enthaltenen »Backstop«-Klausel zur Irlandfrage scheiterte die Ratifizierung des Austrittsabkommens allerdings im britischen Unterhaus. Damit drohte mit Ablauf des 29. März 2019 ein unregelmäßiger (»harter«) Brexit, bei dem das VK übergangslos und ohne Regelung der weiteren Beziehungen zum Drittland geworden wäre. Im letzten Moment wurde dies vorläufig vermieden: Ende März 2019 erklärte sich die EU bereit, den Stichtag des Austritts zunächst auf den 12. April 2019 zu verschieben, später sogar auf den 31. Oktober 2019.

Aktuell besteht damit eine Patt-Situation: Für die EU-Kommission sind die Inhalte des Austrittsabkommens nicht verhandelbar. Das britische Unterhaus hat sich zwar mit großer Mehrheit gegen einen »harten Brexit« ausgesprochen, betrachtet das Austrittsabkommen in seiner gegenwärtigen Form jedoch als inakzeptabel.

Angesichts der zum heutigen Zeitpunkt unklaren politischen Situation im VK bleiben grundsätzlich vier Optionen möglich: 1. VK akzeptiert das Austrittsabkommen, 2. Das Austrittsabkommen wird geändert, 3. VK und die EU einigen sich auf eine weitere Verschiebung des Austritts um z. B. 6 Monate oder 4. der harte Brexit.

Da das Zustandekommen eines geregelten Brexit somit nach wie vor mit großen Fragezeichen versehen ist, sind die Transportunternehmen gezwungen, sich mit den Anforderungen im Falle eines harten Brexit zu befassen. Entscheidende Fragen sind dabei der Marktzugang und die künftige Zollabwicklung.

Marktzugang im Fall eines harten Brexit

Durch einen harten Brexit verliert die EU-Lizenz grundsätzlich ihre Gültigkeit für das VK. Im Rahmen gegenseitiger Notfallverordnungen zur Aufrechterhaltung der Konnektivität haben EU und VK jedoch vereinbart, dass diese Lizenz im Fall eines harten Brexit bis zum 31. Dezember 2019 weiter genutzt werden kann. Unklar ist noch, ob diese Notfallregelungen im Fall eines harten Brexit am 31. Oktober 2019 verlängert oder aber ab 2020 durch bilaterale Vereinbarungen ersetzt werden. Unabhängig davon kann nach einem harten Brexit auch die CEMT-Genehmigung für Verkehre zwischen EU und VK Anwendung finden.

Zollabwicklung nach einem harten Brexit

Mit Ausscheiden des VK aus der EU-Zollunion müssen aus dem VK importierte Waren in der EU wieder verzollt werden, EU-Waren umgekehrt bei der Einfuhr ins VK. Um den drohenden Kollaps am Engpass Kanalküste zu vermeiden, haben Eurotunnel-Betreiber und Fährgesellschaften angekündigt, nur Fahrzeuge zu akzeptieren, für die bereits Nachweise elektronischer Vorab-Zollanmeldungen vorliegen. Der BGL rät hier zur Nutzung des gemeinsamen Versandverfahrens, mit dem bei optimaler Abstimmung mit Versendern und Empfängern Verzögerungen an Binnen- und Grenzzollstellen weitestgehend vermieden werden können. Allerdings hapert es noch an Infrastrukturen vor allem auf britischer Seite sowie an einschlägigen Kenntnissen vieler Beteiligten. Eine weitere Herausforderung stellen die vorab elektronisch abzugebenden summarischen Ein- und Ausgangsanmeldungen dar, die künftig auch für alle VK-Transporte erforderlich werden. (Ni/DS)

AKTUELLE BRENNPUNKTE IM GÜTERKRAFTVERKEHR

MAUT- UND KOSTENENTWICKLUNG

Nach der Ausweitung der Mautpflicht auf das gesamte Bundesstraßennetz zum 1. Juli 2018 traten bereits zum 1. Januar 2019 weitere umfangreiche Änderungen bei der deutschen Lkw-Maut ein. Diesmal waren es die Struktur und die Höhe der Mautsätze, die verändert wurden.

Auch, wenn Mautausweitung und Mautsatzänderung die Kostensituation der Unternehmen im vergangenen Jahr wohl am gravierendsten beeinflusst haben, – es waren nicht die einzigen Faktoren, die die Kosten nach oben trieben.

Nach der Mautausweitung:

Die Mautsatzänderung zum 1. Januar 2019

Zum 1. Januar 2019 traten neue Mautsätze bei der deutschen Lkw-Maut in Kraft. Erstmals werden seitdem neben den Infrastruktur- und Luftverschmutzungskosten auch die Lärmkosten in der Maut berücksichtigt bzw. mit ihrer Erhebung in Rechnung gestellt. Der Bund rechnet hierdurch mit Mehreinnahmen von insgesamt 4,16 Mrd. Euro bis zum Jahr 2022. Das sind über eine Milliarde Euro mehr pro Jahr als bisher.

Von den Mautsatzserhöhungen waren und sind insbesondere die schweren Lkw über 18 t zGM und hier die der Emissionsklasse Euro VI betroffen. So wurde der Mautsatz für einen Euro VI-Sattelzug mit fünf Achsen und 40 t zGM von 13,5 Cent pro mautpflichtigem Kilometer auf 18,7 Cent angehoben. Das ist ein Plus von fast 39%. Noch höhere Mautsatzanhebungen fanden bei den dreiachsigen und den vierachsigen Euro VI-Fahrzeugen bzw. -Kombinationen statt. Hier betrugen die Mautsatzsteigerungen rund 53% und bei den zuletzt genannten ungeheure 60%.

Wie sich die Mautsatzserhöhungen auf die Gesamtkosten des einzelnen Unternehmens auswirkten, hing vom jeweiligen Mautkostenanteil ab, der nach Ausweitung des mautpflichtigen Streckennetzes im Sommer 2018 eingetreten war.

Betrug der Mautkostenanteil zum Zeitpunkt der Mautsatzänderung z.B. 12% und verteuerte sich die Maut pro mautpflichtigem Kilometer um rund 39%, trat in der Folge ein Gesamtkostenanstieg von 4,7% ein. Bei einem Anteil von z.B. 14% und einer Mautsatzserhöhung von 60% ergab sich ein Anstieg von 8,4%.

Anstieg der Straßenbenutzungsgebühren in den Nachbarländern

Auch im europäischen Ausland gab es in den vergangenen Monaten Veränderungen bei den Straßenbenutzungsgebühren.

In Österreich wurden zum 1. Januar 2019 die Mauttarife für die Benutzung der österreichischen Autobahnen und Schnellstraßen um durchschnittlich 2,2% angehoben. Erstmals erfolgte dabei eine Anlastung der externen Kosten der Luftverschmutzung bei Fahrzeugen der Schadstoffklasse Euro VI. Sie umfasst im Jahr 2019 40% und im Jahr 2020 100% der angesprochenen Kosten.

Zu Beginn des Jahres 2019 wurden daneben in Ungarn z.T. die Tarife der streckenabhängigen elektronischen Maut HU-GO und in der belgischen Region Wallonien die Tarife der kilometerabhängigen Lkw-Maut erhöht. Auf drei Abschnitten der polnischen Autobahn A2 (Swiecko – Konin) trat ebenfalls eine Erhöhung der Mauttarife ein.

In Großbritannien gab es zum 1. Februar 2019 eine Anpassung der Tarife für die zeitabhängige Schwerverkehrsabgabe (HGV Levy). Während die Tarife für Euro VI-Fahrzeuge vergünstigt wurden, stiegen sie für Fahrzeuge der Schadstoffklassen Euro 0 bis Euro V.

Darüber hinaus wurden die Mauttarife um durchschnittlich 1,8% auf den französischen Fernstraßen, von rund 2% beim Mont-Blanc- und dem Fréjus-Tunnel und durchschnittlich 2,2% auf den Fernstraßen in Katalonien erhöht.

Kraftstoffbezug – zeitweise bei Niedrigwasser der Flüsse

Im Jahr 2018 erreichte der Preis für Rohöl der Sorte Brent Anfang Oktober mit 85,44 US-Dollar pro Barrel seinen Jahreshöchststand. Die Preise für Benzin und Diesel folgten bis zu diesem Zeitpunkt der Preisentwicklung beim Rohöl.

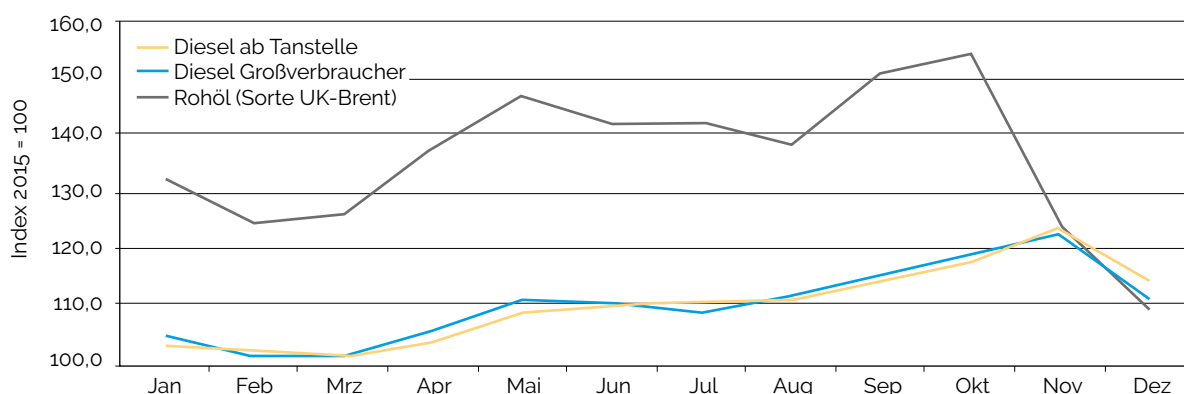
Anfang Oktober 2018 sanken die Preise für Rohöl wieder. Gleichzeitig stiegen jedoch die Preise für Benzin und Diesel. Die Mineralölwirtschaft erklärte diese Diskrepanz mit Engpässen bei der Kraftstoffversorgung infolge niedriger Pegelstände von Flüssen, insbesondere des Rheins. Tank-schiffe könnten hierdurch viel weniger Benzin und Diesel transportieren. Zum Teil könnten sie bestimmte Passagen gar nicht mehr passieren. Das RWI- Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung e.V. (RWI) in Essen kam in einer Studie zum Ergebnis, dass die Dürre und das Niedrigwasser zwar die »wesentlichen Gründe« für den Anstieg der Kraftstoffpreise darstellten, allerdings nicht die alleinigen.

Der Süden Deutschlands war von den Preisaufschlägen für Kraftstoff besonders betroffen. Das RWI stellte bei Städten wie Stuttgart, die bei der Kraftstoffbelieferung stark auf die Binnenschiff-fahrt angewiesen sind, sehr viel höhere Aufschlä-

ge als z.B. in Hamburg als küstennaher Standort fest.

Personalgewinnung und -bindung bei unzureichender Verfügbarkeit

Nach einer bundesweit vom Bundesamt für Güterverkehr (BAG) durchgeführten Umfrage ist die Verfügbarkeit von Fahrpersonal nach wie vor unzureichend. Aufgrund von Personalknappheit konnten in der Mehrzahl der befragten Unternehmen bereits Fahrzeuge nicht eingesetzt werden und/oder es mussten Aufträge abgelehnt werden. Als weitere Auswirkungen der aktuellen Fahrpersonalsituation nannten die Unternehmen erhöhte Krankenstände des Fahrpersonals, gestiegene Lohnkosten, eine höhere Fluktuation des Fahrpersonals, Qualitätseinbußen sowie Terminverschiebungen. Laut BAG-Bericht ergreift aktuell jedes Unternehmen durchschnittlich sechs Maßnahmen zur Personalgewinnung und -bindung. Diese reichen von überdurchschnittlicher Bezahlung, flexiblen Arbeitszeitmodellen und Engagement in der Berufsausbildung und Umschulung über individuelle Ausstattung des Fahrzeugs bzw. Fahrers bis hin zu Werbemaßnahmen u. a. im Internet und den sozialen Medien.



Preisentwicklung Diesel und Rohöl 2018

Quellen: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden; Mineralölwirtschaftsverband, Hamburg; eigene Berechnungen

Die Kosten der genannten Maßnahmen schlagen sich zum größten Teil direkt in den Personalkosten nieder. Darüber hinaus belasten sie die Budgets der Fuhrpark- und der allgemeinen Verwaltung.

Stau, Stau, Stau...

Die unzureichenden Straßenverkehrsinvestitionen der Vergangenheit zeigen heute ihre Wirkung am deutlichsten auf den deutschen Fernstraßen in Form von kilometerlangen Staus. Laut Analyse des Allgemeinen Deutschen Automobil-Club e. V. (ADAC) bildeten sich 2018 rund 745 000 Staus mit einer Gesamtlänge von rund 1528 000 Kilometer. Das ist gegenüber 2017 ein Plus von rund 3 % bei der Stauanzahl und ein weiteres von rund 5 % bei den Staukilometern.

Im Jahr 2018 betrug laut ADAC der durch Staus auf deutschen Autobahnen bedingte zusätzliche Zeitbedarf rund 459 000 Stunden. Pro Stau sind das rund 37 Minuten. Monetär schlägt sich die zusätzlich für die Transportabwicklung benötig-

te Zeit in den Personal- und Fahrzeugkosten der Unternehmen nieder. Hinzu kommt der Dispositions- und Verwaltungsaufwand in der Zentrale, der mit den kurzfristigen Änderungen in der Fahrer- und Fahrzeugdisposition sowie den Touren- und Umlaufplänen verbunden ist.

Staureichster Tag im Jahr 2018 war im Übrigen der Mittwoch, gefolgt von Donnerstag und Dienstag. Zu den staureichsten Bundesländern zählten wie in den Vorjahren Nordrhein-Westfalen, Bayern und Baden-Württemberg, auf die knapp zwei Drittel aller Staus entfielen. Bei den Autobahnen »glänzten« in diesem Zusammenhang die A 3 (Köln – Frankfurt – Passau) mit 220 Kilometern Stau pro Autobahnkilometer, die A 1 (Lübeck – Hamburg – Köln) mit 214 Staukilometern und die A 5 (Basel – Karlsruhe – Frankfurt) mit 193 Staukilometern. Der mit Abstand staureichste Streckenabschnitt war im Jahr 2018 erneut der Bereich zwischen der österreichischen Grenze bei Suben und Passau auf der A 3 aufgrund der andauernden Grenzkontrollen. (PK)

Lkw ab 7,5 t zGM der Emissionsklasse	Gebühren in € für Fahrzeuge mit			
	2 Achsen	3 Achsen	4 Achsen	5 Achsen und mehr
EURO 0/I	0,164	0,196	0,200	0,218
EURO II	0,154	0,186	0,190	0,208
EURO III	0,144	0,176	0,180	0,198
EURO IV	0,113	0,145	0,149	0,167
EURO V / EEV ¹⁾	0,102	0,134	0,138	0,156
EURO VI	0,081	0,113	0,117	0,135

Mautsätze von Oktober 2015 bis Dezember 2018

Lkw ab 7,5 t zGM der Emissionsklasse	7,5 t bis unter 12 t zGM	ab 12 t bis 18 t zGM	Gebühren in € für Fahrzeuge von größer als 18 t zGM und	
			<=3 Achsen	>=4 Achsen
EURO 0/I	0,167	0,202	0,247	0,261
EURO II	0,156	0,191	0,236	0,250
EURO III	0,146	0,181	0,226	0,240
EURO IV	0,114	0,149	0,194	0,208
EURO V / EEV ¹⁾	0,104	0,139	0,184	0,198
EURO VI	0,093	0,128	0,173	0,187

Mautsätze seit 1. Januar 2019

¹⁾ Als Fahrzeug im Sinne der Mautgesetzgebung gelten Einzelfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen.

²⁾ EEV = Enhanced Environmentally Friendly Vehicle

Liftachsen zählen als normale Achsen; Tandem-Achsen zählen als zwei Achsen.

Übersicht über die zur Prüfung und Ermittlung durch die Finanzkontrolle Schwarzarbeit erforderlichen Angaben bei Hinweisen auf Schwarzarbeit und illegale Beschäftigung in der Branche Spedition, Transport und Logistik

- Angaben zur Person des/der Anzeigenden (wichtig für evtl. Nachfragen und Zeugenbenennungen). Hierzu zählen Name, Vorname, Adresse und Verbindungsdaten wie Telefonnummern und Mailadressen
- Genaue Branche (z.B. Güterkraftverkehr, Kurier-, Express- und Paketdienstleister, Möbelspedition, Schienengüterverkehr)
- Benennung der betroffenen Firmen, ihrer Rechtsform sowie der Auftraggeber

- Konkrete Angaben zum Sachverhalt (keine nicht durch Tatsachen begründete Vermutungen)
- Benennung der in Frage kommenden Tatbestände (z. B. Mindestlohnverstöße, Hinterziehung von Sozialversicherungsbeiträgen, illegale Ausländerbeschäftigung, illegale Arbeitnehmerüberlassung, Leistungsmissbrauch)
- Namen und Kontaktdaten der handelnden Personen (Firmenverantwortliche, Arbeitnehmer bzw. Fahrer, Subunternehmer, Vermittler)
- Genaue Ortsangaben und Bezeichnung der Betriebsteile (Betriebssitz, Zweigstellen, Niederlassungen, Sammelplätze etc.)
- Fahrstrecken und Kennzeichen der Transportfahrzeuge
- Hinweise auf Aufbewahrungsorte von Schichtplänen, Stempelkarten, Routenplänen etc.
- Besondere Begehungsweisen (z. B. Scheinselbstständigkeit, Fälschungen von Ausweisen, Lohnsplitting, scheinbares »Auslaggen« von Unternehmensteilen in andere EU-Länder etc.)

[illegible]

FÖRDERPAKETE

Neues Förderprogramm

»Ausrüstung von Kraftfahrzeugen mit Abbiegeassistenzsystemen«

Mit dem Ziel, Abbiegeunfälle signifikant zu verringern, hat das Bundesverkehrsministerium (BMVI) im Januar 2019 das neue Förderprogramm »Abbiegeassistenzsysteme« gestartet. Gefördert wird die Aus- und Nachrüstung von Nutzfahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen sowie Kraftomnibussen mit Abbiegeassistenzsystemen. Eigentümer und Halter sowie Leasingnehmer und Mieter von in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen, die für die Ausübung gewerblicher, freiberuflicher, gemeinnütziger oder öffentlich-rechtlicher Tätigkeit angeschafft und betrieben werden, können über das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) Förderanträge stellen. Grundsätzlich kann pro Kalenderjahr die Aus- bzw. Nachrüstung von Abbiegeassistenten in bis zu zehn Fahrzeuge gefördert werden; die Förderung beträgt maximal 1500 € je Fahrzeug.

Unmittelbar nach Antragsstart musste das Förderprogramm wieder geschlossen werden. Die dafür im Haushalt 2019 zur Verfügung gestellten Mittel in Höhe von fünf Mio. Euro waren durch die Vielzahl von eingegangenen Anträgen bereits nach vier Tagen »gebunden«. Deshalb konnte das BAG bis auf Weiteres keine Fördermittel mehr zusagen.

Unbefriedigend war ferner, dass Antragsteller etwa drei Monate auf die Förderzusage warten mussten. Der Grund dafür lag jedoch nicht in der Antragsbearbeitung durch das BAG. Vielmehr war zum Start des Förderprogramms noch keine »hinreichende« Anzahl von Abbiegeassistenzsystemen am Markt verfügbar, die die Fördervoraussetzungen erfüllen (insbesondere Erhalt einer Allgemeinen Betriebserlaubnis – ABE). Da jedoch ab Zugang des Zuwendungsbescheides beim Antragsteller die fünfmonatige Frist zur Maßnah-

menumsetzung und -abrechnung beginnt, hätte die mangelnde Verfügbarkeit von Assistenzsystemen u.a. zu Problemen bei der Einhaltung dieser Frist führen und der Verlust der Förderung drohen können.

Ab dem Zeitpunkt, zu dem es mehrere »fördergeeignete« Abbiegeassistenzsysteme gab (das Kraftfahrtbundesamt führt auf seiner Homepage eine entsprechende Liste über Abbiegeassistenzsysteme mit erteilten ABE) hat das BAG die einschlägigen Förderbescheide versendet. Bis Anfang Juni 2019 wurden mehr als 500 Anträge für rund 3300 Abbiegeassistenzsysteme bewilligt.

Nachdem sich der BGL erfolgreich für die Aufstockung der Mittel eingesetzt hat, konnte im Juni 2019 die »zweite Runde« des Förderprogramms »Abbiegeassistenzsysteme« gestartet werden. Das BMVI hatte die Mittel um weitere fünf Mio. Euro aufgestockt. Bereits drei Stunden später war das Programm erneut überzeichnet; bis dato können keine weiteren Anträge gestellt werden. Aufgrund dieser mehr als unbefriedigenden Situation hat sich der BGL an das BMVI gewandt und eine nochmalige kurzfristige Aufstockung des Programms »Abbiegeassistenzsysteme« noch für 2019 vorgeschlagen. Nachdem das BMVI allerdings signalisiert hat, zunächst abwarten zu wollen, wie sich der tatsächliche Abruf der bereits beantragten Fördermittel entwickelt, fordert der BGL umgehend Klarheit über die weiteren Pläne des BMVI bei der Förderung von Abbiegeassistenten. Parallel zur Aufstockung der Fördermittel regt der BGL an, das Förderprogramm »De-Minimis« wieder für die Anschaffung von Abbiegeassistenzsystemen zu öffnen. Damit hätten zumindest diejenigen Unternehmen, die ihr Budget aus dem Förderprogramm »De-Minimis« 2019 noch nicht ausgeschöpft haben, die Möglichkeit, Abbiegeassistenten zu bestellen und eine entsprechende Förderung zu erlangen.

Förderprogramme zur Mautharmonisierung: Neuerungen in der Förderperiode 2019

Durch das neue Förderprogramm »Abbiegeassistenzsysteme« wird die Förderung von Abbiegeassistenzsystemen, die den Förderkriterien des BMVI entsprechen, im Förderprogramm »De-minimis« abgelöst. Alle sonstigen zusätzlichen überobligatorischen Sicherheitseinrichtungen am Fahrzeug (z.B. Retarder, Intarder, Achslastmessgeräte, Kamerasysteme zum rückwärtigen Rangieren, Frontkameras, Zusatzscheinwerfer für das rückwärtige Rangieren, Systeme zur Beseitigung gefährlicher Dachlasten, vorausschauende Tempomaten) bleiben weiterhin förderfähig.

Im Förderprogramm »Energieeffiziente und/oder CO₂-arme schwere Nutzfahrzeuge« ist nun mit der Antragstellung – zusätzlich zu den bereits bestehenden Zuwendungsvoraussetzungen – der Nachweis erforderlich, dass der Antragsteller zum Zeitpunkt der Antragstellung Halter oder Eigentümer von mindestens einem in Deutschland zugelassenen mautpflichtigen schweren Nutzfahrzeug ist. Diese Ergänzung ist insofern zu begrüßen, da das Förderprogramm Bestandteil der Mautharmonisierung ist. Bis Jahresmitte 2019 sind im Förderprogramm Anträge für rund 1300 Fahrzeuge eingegangen – mehrheitlich für LNG-Fahrzeuge. Bisher sind – wohl auch bedingt durch Lieferschwierigkeiten von Fahrzeugherstellern – jedoch lediglich rund 2 Mio. Euro der insgesamt über 13 Mio. Euro bewilligten Mittel abgeflossen.

Der BGL hat sich erfolgreich für die Aufnahme der Maßnahme »Zusatzqualifikation geprüfte/r Fahrzeugkranführer/in (IHK)« in das Förderprogramm »Weiterbildung« eingesetzt. Diese Weiterbildungsmaßnahme ist seit 2019 unter der Maßnahmenkategorie »Fahrsicherheit (nicht BKrFQG)« förderfähig. Ebenso neu: gefördert werden können Weiterbildungsmaßnahmen

zu alternativen Antrieben von Lkw (CNG, LNG, Elektro) unter der Maßnahmenkategorie »Wirtschaftliches Fahren (nicht BKrFQG)«. Generell akzeptiert das BAG auch Weiterbildungsmaßnahmen in Form von E-Learning und Blended-Learning (= Mischform aus E-Learning und realer Begegnung von Weiterbildungsteilnehmern und Dozenten). Neben den sonstigen Fördervoraussetzungen muss auch bei diesen Fernseminaren das Lehrgangspersonal die Qualifikationen gemäß der Förderrichtlinie »Weiterbildung« erfüllen: Maßnahmen sind nur förderfähig, soweit die eingesetzten Weiterbildungsstätten bzw. -träger nachweisbar nach AZAV, BKrFQG qualifiziert/akkreditiert oder durch eine Behörde oder Kammer anerkannt sind.

Förderprogrammen zur Mautharmonisierung droht Mittelkürzung für 2020

Trotz einer sehr zufriedenstellenden Entwicklung bei der Inanspruchnahme der Förderprogramme »De-Minimis«, »Ausbildung«, »Weiterbildung« und »Energieeffiziente schwere Nutzfahrzeuge« hat das Bundeskabinett beschlossen, künftig weniger Fördermittel für das »De-Minimis«-Programm bereitzustellen. So weist der im Sommer 2019 vorgelegte Entwurf für den Bundeshaushalt 2020 eine Mittelkürzung in Höhe von 50 Mio. € aus. Mit dem Kabinettsbeschluss ist eingetreten, was in den vergangenen Jahren immer wieder von den Haushältern eingefordert wurde: Die Fördergelder bei der Mautharmonisierung werden gekürzt, wenn der Mittelabfluss am Jahresende nicht gelingt. In der Vergangenheit sind jedes Jahr ca. ein Viertel der Harmonisierungsmittel nicht abgeflossen. Bis Berichtsveröffentlichung war noch nicht klar, ob das Parlament dem Vorschlag der Bundesregierung folgt. Der BGL hat mit Hilfe seiner Landesverbände ein Maßnahmenkonzept entwickelt, um Verkehrs- und Haushaltspolitiker davon zu überzeugen, dass die Fördermittel erhalten bleiben müssen. (MS)

ERSTER »TAG DES KOMBINIERTEN VERKEHRS« BEIM BGL MACHTE LUST AUF MEHR

Es war eine gelungene Premiere: Der erste »Tag des Kombinierten Verkehrs«, zu dem der BGL gemeinsam mit der Allianz pro Schiene und der DB Netz AG eingeladen hatte, zeigte, dass alle Beteiligten in Zukunft noch enger zusammenarbeiten wollen. Dabei wurde die Diskussion des hochkarätig besetzten Podiums durch zahlreiche Beiträge von führenden nationalen wie internationalen Vertretern des Kombinierten Verkehrs aus dem Publikum bereichert. Gemeinsam mit dem Logistikkoordinator der Bundesregierung PStS Steffen Bilger, MdB, sprachen sich BGL, Allianz pro Schiene, DB Netz AG, Kombiverkehr, TFG Transfracht, TX Logistik sowie die Speditionen Ansorge und Engemann für mehr Engagement im Kombinierten Verkehr Straße/Schiene aus.

Online-Plattform »railway.tools« soll Zugang zum Kombinierten Verkehr Straße/Schiene erleichtern. Anlass für die Veranstaltung war die Präsentation der Online-Plattform »railway.tools« (<https://railway.tools/#/de>) durch die DB Netz AG, die im vergangenen Jahr unter Schirmherrschaft von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer eine Kooperation mit BGL und Allianz pro Schiene eingegangen war. Ziel dieser Kooperation ist, den Zugang zum Kombinierten Verkehr Straße/Schiene auch für diejenigen Transportunternehmen und Speditionen zu erleichtern, die bisher noch keine Erfahrung in der Nutzung des Eisen-



Gruppenfoto der Vortragenden und Teilnehmer an der Diskussionsrunde

bahntransportes haben und sich hohen Zugangshürden schon bei der Informationsbeschaffung über Vorteile und Modalitäten dieser Verkehrsträgerkooperation gegenübersehen.

Hier setzt die Online-Plattform »railway.tools« an: Auf einer interaktiven Karte erhält der Nutzer einen transparenten Überblick über die im europäischen Kombinierten Verkehr von den verschiedenen Operatoren angebotenen Verbindungen. Ebenso erhält er Informationen zu den Terminals und den dort jeweils verladbaren Ladeeinheiten wie Container, Wechselbehälter oder Sattelaufleger. Außerdem können Transportunternehmen und Speditionen angezeigt werden, die für die »letzte Meile« den Vor- bzw. Nachlauf zum Terminal übernehmen. (Bul)

FAHRERMANGEL/QUALIFIZIERUNG

Beschluss Fachkräfteeinwanderungsgesetz

Der BGL hatte schon seit längerem gezielte, an den Bedürfnissen der in Transport und Logistik Beschäftigten ausgerichtete, arbeitsmarktpolitische Maßnahmen zur Bekämpfung des Fachkräftemangels gefordert.

Der BGL begrüßt daher, dass der Deutsche Bundestag mit Datum vom 07.06.2019 das Fachkräfteeinwanderungsgesetz beschlossen hat, durch das Änderungen im Aufenthaltsrecht, aber auch in der Beschäftigungsverordnung vorgesehen sind. Das Gesetz hat zum Ziel, unter Wegfall der sog. Vorrangprüfung für die qualifizierte Beschäftigung den Zuzug von benötigten Fachkräften aus Nicht EU-Staaten zu ermöglichen.

Bisher lag die Schwierigkeit bei der Einstellung von Fahrern aus Drittstaaten darin, dass deren im Ausland erworbene Qualifikation im Inland nicht anerkannt wurde und sie diese daher in Deutschland erst erwerben mussten. Daher sieht das neue Gesetz die Möglichkeit des Aufenthalts von bis zu 24 Monaten für die Anerkennung von ausländischen Qualifikationen und ergänzenden Qualifizierungsmaßnahmen in Deutschland vor.

Es bleibt abzuwarten, inwieweit das neue Gesetz, sofern es voraussichtlich Anfang 2020 in Kraft tritt, effektiv dazu beitragen kann, dass den deutschen Transportlogistikunternehmen dringend benötigtes Fahrpersonal zugeführt werden kann. Denn eine weitere Hürde bei der Einstellung ausländischer Fachkräfte sind die sehr langen Wartezeiten bei der Beantragung entsprechender Arbeitsvisa bei den zuständigen Konsulaten. Eine Lösung dieses Problems steht noch aus.

Überarbeitung der RL 2003/59/EG über die Grundqualifikation und die Weiterbildung der Fahrer

Mit Datum vom 02.05.2018 wurde die EU-Richtlinie zur Änderung der RL 2003/59/EG über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer im Amtsblatt der Europäischen Union veröffent-

licht und trat kurz darauf in Kraft. Die Umsetzung der meisten vorgesehenen Änderungen in nationales Recht ist bis Mai 2020 vorgesehen.

In das deutsche Recht einzuarbeiten sind unter anderem Änderungen bezüglich der Qualifikationsinhalte. Abzudecken ist stets ein Kenntnissbereich in Zusammenhang mit der Straßenverkehrssicherheit. Der Einsatz von Informations- und Kommunikationstechnologie oder leistungsfähigen Simulatoren wird – sofern vorhanden – vorausgesetzt.

Nach Anhang I Abschnitt 4 der Richtlinie ist die 35stündige Weiterbildung in Zeiteinheiten von jeweils sieben Stunden zu absolvieren. Die siebenstündigen Zeiteinheiten können auf zwei aufeinanderfolgende Tage aufgeteilt werden. Mit der Teilbarkeit des siebenstündigen Abschnitts wurde einer Forderung des BGL entsprochen.

Die Einzelheiten bezüglich der Umsetzung in das deutsche Recht (BKrFQG und BKrFQV), insbesondere ein diesbezüglicher Referentenentwurf, stehen noch aus. Der BGL ist an den diesbezüglichen laufenden Diskussionen im BMVI seit Beginn beteiligt.

Das BMVI betont, dass insbesondere bezüglich der Frage des computergestützten Lernens (E-Learning) derzeit noch viele Fragen offen sind und hierzu daher zunächst ein Forschungsprojekt der BAST in's Leben gerufen wurde. Der BGL unterstützt ganz ausdrücklich die Aufnahme des E-Learnings als Möglichkeit zur Durchführung von Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen in das deutsche Gesetz. Aus Sicht des BGL muss besonderes Augenmerk auf eine funktionierende Nutzeridentifizierung und eine Missbrauchskontrolle gelegt werden. Ein ausgewogenes Verhältnis zwischen persönlicher Anwesenheit und dem Lernen aus Distanz (Blended Learning) könnte aus Sicht des BGL mögliche Missbrauchsrisiken verringern.

Offen bleibt weiterhin, ob in Zukunft die Prüfung zur Erlangung der Grundqualifikation auch in einer anderen Sprache abgelegt werden kann. Hierzu sind die politischen Diskussionen noch nicht abgeschlossen. (Dn)

PILOTVERSUCH ZUM DIGITALEN FRACHTBRIEF

AEOLIX (Architecture for European Logistics Information Exchange) ist ein dreijähriges Projekt, das von der Europäischen Union im Rahmen des Programms Horizont 2020 kofinanziert wird.

Die Verwendungsmöglichkeiten elektronischer Frachtbriefe (e-CMR) im grenzüberschreitenden Verkehr wurde in einem Pilotversuch des AEO-LIX Living Lab 12 überprüft. An dem von der IRU gesteuerten Versuch waren die nationalen Verbände BGL, Cesmad Bohemia (Tschechische Republik), OFAE (Griechenland), die serbische Industrie- und Handelskammer, UNTRR (Rumänien) sowie das griechische Verkehrsministerium beteiligt.

Durch den Einsatz von e-CMR konnten Transportunternehmer, die sich in den fünf Ländern an diesem Test beteiligen, für die Testphase elektronische Daten eingeben, Logistikinformationen speichern und Daten über ein Mobiltelefon oder Tablet in Echtzeit austauschen. Mit Erfassung der Daten erhielten die Beteiligten sofort Informationen über die transportierten Waren. Living Lab 12 wurde unter Berücksichtigung der Empfehlungen der Plattform des Digital Transport and Logistics Forum (DTLF) eingerichtet, wo ERTICO – ITS Europe und eine Reihe seiner Partner bereits den Aufbau einer gemeinsamen Vision und Roadmap für digitalen Transport und Logistik vorantreiben.

Die Erprobung grenzübergreifender eCMR stand im Einklang mit der Vision der Europäischen Kommission von der Zukunft der Logistik. Deswegen soll der eCMR der erste Schritt in Richtung einer vollständig digitalen Dokumentation für die Transportbranche sein und zu einer Standardpraxis werden.

Rechtliche Situation

Als die CMR – Völkerrechtliches Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr – in den 50er Jahren des

vorhergehenden Jahrhunderts verhandelt wurde, waren technisch noch keine anderen Dokumente als solche aus Papier in Gebrauch. Die technische Entwicklung war damals nicht abzusehen.

Um die digitalen Möglichkeiten eines elektronischen Frachtbriefs im internationalem Straßengüterverkehr zu nutzen, wurde im Jahr 2008 ein Zusatzprotokoll zur CMR, welches den digitalen Frachtbrief (eCMR) regelt, geschaffen. Das Zusatzprotokoll legt fest, dass bei Beförderungen, für die das CMR gilt, der Frachtbrief auch als elektronisches Dokument ausgestellt werden kann. Inzwischen ist das Zusatzprotokoll von einer Reihe von Staaten ratifiziert worden, aber noch nicht von Deutschland. Derzeit wird von den deutschen Fachministerien eine Ratifizierung geprüft.

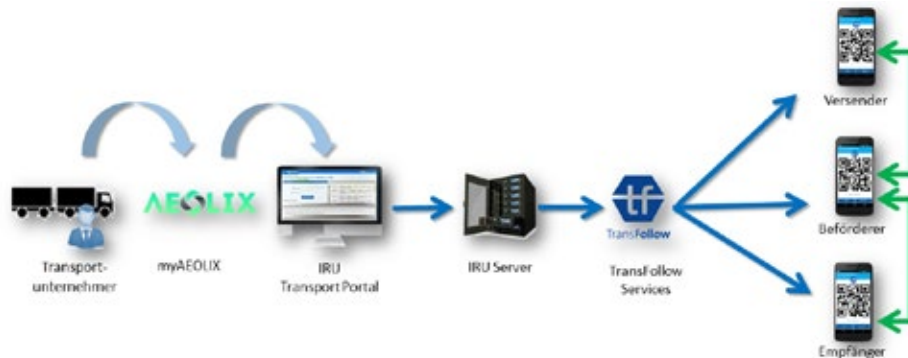
System TransFollow

Im Kontext mit dem Living Lab 12 kam das System TransFollow zum Einsatz. Diese Plattform erlaubt die Kommunikation aller Beteiligten. Dazu können handelsübliche Smartphones oder Tablets eingesetzt werden. Zur Übergabe der Fracht erzeugt das System automatisch einen QR-Code, der vom Verloader und dem Beförderer bei Ladungsaufnahme und vom Beförderer und Empfänger bei Ablieferung jeweils abfotografiert werden. Daran erkennt das System die jeweilige Übergabe und vermerkt den jeweils aktuellen Stand im elektronischen Frachtbrief. Somit kann beispielsweise der Disponent präzise den aktuellen Status der Ladung erkennen.

Vorteile eines elektronischen Frachtbriefes

Durch den Einsatz elektronischer Medien werden mehreren Verbesserungen im Vergleich zur Papierform möglich:

- Einmaliges Anlegen der Stammdaten
- Keine redundanten Datensätze
- CMR-konformes Ausfüllen des Frachtbriefes
- Kein Ausdrucken und Versenden von Papierdokumenten notwendig



Versuchsaufbau AEOLIX LL12

- Kürzere Wartezeit bei der Übergabe der Dokumente an den Fahrer
- Kein nachträgliches Verändern möglich
- Anfügen von Bildern an den Frachtbrief
- Eindeutiger Nachweis der Übernahme / Übergabe der Fracht

Veranstaltungen

Zur Umsetzung des Living Lab 12 fanden in Frankfurt diverse Tagesveranstaltungen mit den am Pilotversuch beteiligten 11 Transportunternehmen sowie Vertretern von Behörden, Verbänden und der Versicherungsbranche statt. Bei diesen Veranstaltungen wurde das Projekt vorgestellt und die Unternehmen in ihre spätere Aufgabe beim Transport eingewiesen. Dabei kam den Unternehmen die Aufgabe zu, die klassische Transportkette digital abzubilden, also Transporte von der Beladung beim Kunden bis hin zur Entladung beim Empfänger.

Pilotversuch

Die umfangreichen Vorarbeiten für die Umsetzung des Living Lab 12 hatten bereits im Juni 2018 begonnen. Dazu gehörte zunächst die Auswahl und die Schulung der jeweiligen Projektleitung in den nationalen Verbänden.

Bis Ende März 2018 wurden die am Projekt teilnehmenden Unternehmen in mehreren Sitzungen bezüglich der Anwendung der Systeme myAEOLIX, TransportPortal und TransFollow eingewiesen.

Der Startschuss für den Pilot LL12 fiel am 1. April 2019. Ab diesem Zeitpunkt galt es, die für jedes Unternehmen individuell vereinbarten Transporte durchzuführen. Der letzte Transport musste bis zum 16. Juni 2019 abgeschlossen sein. In der dann noch verbleibenden Zeit bis zum ultimativen Projektende (Ende August 2019) musste der BGL noch umfassende Berichte, Dokumentationen und Auswertungen für die Projektleitung erstellen.

Daher wurde der gesamte Ablauf des Living Lab 12 von einer Vielzahl an Fragebögen begleitet, um möglichst detaillierte Ergebnisse zur Anwendung digitaler Frachtbriefe zu erhalten.

Ergebnisse des Pilotversuches

Die Ergebnisse waren sehr ermutigend. Die Erzeugung digitaler Frachtbriefe und der Umgang mit diesen zeigten sich in der Praxis als intuitiv. Die am LL 12 beteiligten Unternehmen waren allesamt davon überzeugt, dass ein elektronischer Frachtbrief einen großen Vorteil für die Transport-/Logistikbranche darstellt.

Der BGL sieht die im LL12 erzielten positiven Resultate als Bestätigung und wird auch nach Abschluss des Projektes weiterhin die Implementierung eines elektronischen Frachtbriefes vorantreiben.

(Ko)

RECHT & PRAXIS IM GÜTERVERKEHR

ALLGEMEINE GESCHÄFTSBEDINGUNGEN IM GÜTERTRANSPORT

Logistik-AGB 2019

Der BGL hat gemeinsam mit der AMÖ, dem DSLV und dem Institut für Logistikrecht und Riskmanagement der Hochschule Bremerhaven (ILRM) die Logistik-AGB aktualisiert und die Logistik-AGB 2019 erarbeitet. Die Logistik-AGB wurden erstmals im Jahr 2006 vom DSLV und dem ILRM herausgegeben.

Es handelt sich um ein Bedingungswerk, das die Erbringung logistischer Zusatzleistungen durch Speditions- und Verkehrsunternehmen zum Gegenstand hat und als Zusatzmodul zu den Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp) verwendet werden kann.

Die Trägerverbände empfehlen die Logistik-AGB 2019 seit dem 01.07.2019 unverbindlich zur Anwendung.

Allgemeine Geschäftsbedingungen für die Gestellung von Abfallcontainern und die Entsorgung von Abfällen 2019 – AGA 2019

Der BGL hat gemeinsam mit dem Bundesverband Sekundärrohstoffe und Entsorgung e.V. (bvse), der Bundesvereinigung Deutscher Stahlrecycling- und Entsorgungsunternehmen e.V. (BDSV) und dem Verband Deutscher Metallhändler e.V. (VDM) die Allgemeinen Geschäftsbedingungen für die Gestellung von Abfallcontainern und die Entsorgung von Abfällen 2019 (AGA 2019) erarbeitet. Gegenstand der AGA 2019 ist ein Vertrag, der die Bereitstellung eines Containers zur Aufnahme von Abfällen zum vereinbarten Zeitpunkt, die Miete des Containers durch den Auftraggeber für die vereinbarte Mietzeit sowie – je nach Vereinbarung – entweder die ordnungsgemäße Entsorgung der vertragsgegenständlichen Abfälle oder die Abfuhr und Leerung des gefüllten Containers zu einer vereinbarten Abladestelle (z.B. Deponie, Verbrennungsanlage, Sammelstelle) zum Inhalt hat.

- Die AGA 2019 können sowohl gegenüber Unternehmern als auch Verbrauchern verwandt werden. Unternehmern gegenüber ist die Haftung auf 2 Sonderziehungsrechte (SZR)



je Kilogramm beschränkt. Da Verbraucher besonders schutzwürdig sind, bleibt es ihnen gegenüber bei der gesetzlichen Standard-Höchsthaftung (8,33 SZR je Kilogramm).

- Insbesondere die Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs zur Verantwortlichkeit für das Bodenrisiko wurde in die AGA 2019 eingearbeitet und die Risikobereiche des Auftraggebers und des Auftragnehmers gleichwertig gegeneinander abgewogen.
- Die Beladung des Containers nach Gewicht und Höhe sowie die Befüllung des Containers mit den vertragsgemäßen Abfällen wurden praktikabel geregelt.
- Eine praxisgerechte Datenschutzklausel rundet das Bedingungswerk ab.

Der BGL betont, dass die AGA 2019 durch inhaltlich ausgewogene Klauseln für einen guten Interessenausgleich zwischen den Vertragspartnern sorgen. Die vorformulierten Vertragsbedingungen werden von den beteiligten Verbänden seit dem 29.05.2019 unverbindlich zur Anwendung empfohlen.

AGB-BSK Kran und Transport

Der BGL unterstützt die Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK) e.V. bei der Überarbeitung der AGB-BSK Kran und Transport (siehe Beitrag Hr. Draaf). (GB)

NEUES ZUR GÜTERBEFÖRDERUNG IN DER LANDWIRTSCHAFT

Bundesfernstraßenmautgesetz (BFStrMG) und Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG)

Seit dem 01.01.2019 sind gemäß dem Fünften Gesetz zur Änderung des BFStrMG Beförderungen von land oder forstwirtschaftlichen (lof)-Erzeugnissen und lof-Bedarfsgütern mit lof-Fahrzeugen bis 40 km/h bauartbedingter Höchstgeschwindigkeit (bbH) von der Mautpflicht bzw. der GüKG-Erlaubnispflicht befreit. Auch Leerfahrten bei lof-Transporten fallen nicht unter die Mautpflicht.

BGL-Engagement

Es ist der guten Arbeit des BGL zu verdanken, dass eine noch von der Bundesregierung im Gesetzgebungsverfahren vorgeschlagene Anhebung der generellen Mautpflicht auf 60 km/h bauartbedingter Höchstgeschwindigkeit im Verkehrsausschuss nicht konsensfähig war und nicht in das Gesetz aufgenommen wurde. Eine so weitreichende Ausnahme hätte die Wettbewerbssitu-

ation zwischen gewerblichen Güterkraftverkehren und landwirtschaftlichen Verkehren erheblich verzerrt. Der BGL begrüßt, dass es nunmehr nur für echte land- und forstwirtschaftliche Transporte Ausnahmen von der Maut gibt.

Erstellung eines Merkblattes

Zusammen mit dem Bundesverband Lohnunternehmen (BLU), dem Bundesverband Maschinenringe (BMR) und dem Deutschen Bauernverband (DBV), unter der Herausgeberschaft der Landwirtschaftskammer Niedersachsen, hat der BGL ein Merkblatt »Güterbeförderung in der Land- und Forstwirtschaft« erarbeitet, welches mit dem BMVI und dem BAG noch abgestimmt werden muss. Das Merkblatt enthält einen Überblick über die gesetzlichen Ausnahmebestimmungen für landwirtschaftliche Verkehre u.a. im Bereich BFStrMG und GüKG, mit konkreten Beispielen. Adressat des Merkblattes sind zu Kontrollierende und Kontrolleure. (GB)



Ausnahmen von der Maut nur noch für »echte« land- und forstwirtschaftliche Transporte

DIESELFAHRVERBOTE

Nachdem vor einem Jahr über ein Durchfahrtsverbot für Dieselfahrzeuge in Hamburg berichtet werden musste, kam es in der Folgezeit in weiteren deutschen Großstädten wie Berlin, Frankfurt am Main, Stuttgart oder Köln zu ähnlichen Entwicklungen. Jedoch wurden in einigen Städten, so etwa in Frankfurt am Main und Köln, seitens der Stadt bzw. des Landes Berufung gegen die entsprechenden verwaltungsgerichtlichen Urteile eingelegt, sodass die Dieselfahrverbote vorerst nicht wirksam wurden.

Der Gesetzgeber hat auf die anhaltenden Diskussionen reagiert und das Dreizehnte Gesetz zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes verabschiedet (BGBl. 2019 Teil I, Nr. 12 vom 11.04.2019, S. 432). Mit dem Gesetz wird geregelt, dass Verbote des Kraftfahrzeugverkehrs für Fahrzeuge mit Selbstzündungsmotor wegen Überschreitung des Immissionsgrenzwertes für Stickoxid in der Regel nur in Gebieten in Betracht kommen, in denen der Wert von 50 Mikrogramm Stickoxid pro Kubikmeter Luft im Jahresmittel überschritten wird. Des Weiteren sollen Fahrzeuge mit geringen Stickstoffemissionen (insb. Euro 6/VI-Fahrzeuge) von Verkehrsbeschränkungen und Verboten ausgenommen bleiben. Dasselbe gilt unter anderem für

schwere Kommunalfahrzeuge, Fahrzeuge der privaten Entsorgungswirtschaft mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t sowie für Handwerker- und Lieferfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse zwischen 2,8 und 7,5 t, die mit einem speziellen Stickstoffoxid-Minderungs-system ausgestattet sind. Der Grund für diese Einschränkungen ist der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit. Mit dieser gesetzgeberischen Einschränkung soll auch die erforderliche Rechtssicherheit vor Verkehrsbeschränkungen und -verboten für Fahrzeuge mit einer geeigneten Hardware-Nachrüstung geschaffen werden.

Der BGL hat zusammen mit anderen Verbänden des Verkehrsgewerbes die vorgenommenen Änderungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes grundsätzlich begrüßt und sie als ersten Schritt bezeichnet, die Versorgungssicherheit mit Waren in Städten auch künftig zu gewährleisten. (Dn)



LKW-KARTELL

Hintergrund

Von 1997 bis 2011 haben die Lkw-Hersteller Daimler, Volvo/Renault, MAN, Iveco, DAF und Scania nach den Feststellungen der EU-Kommission ein Kartell gebildet. Geschädigte sind alle Käufer und Leasingnehmer von Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mindestens 6 Tonnen, da sie für diese Lkw zu viel gezahlt haben dürften. Die Europäische Kommission hat darauf hingewiesen, dass Geschädigte des sogenannten Lkw-Kartells die Möglichkeit haben, Schadensersatzansprüche gegen die Kartellanten geltend zu machen.

BGL-Engagement

Der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. hat durch eine Vereinbarung mit dem Rechtsdienstleister financial-right claims GmbH unter Beteiligung der Kanzlei Hausfeld Rechtsanwälte LLP und des Prozessfinanzierers Burford Capital die Voraussetzungen dafür geschaffen, Schadensersatzansprüche gegen das Lkw-Kartell im Rahmen eines »Abtretungsmodells« zu bündeln und gemeinsam gegenüber dem Kartell geltend zu machen.

Zwei Klagen wurden bereits Ende 2017 und 2018 beim Landgericht München I für über 7 000 Unternehmen mit knapp 150 000 Lkw eingereicht. Die gerichtlich geltend gemachten Schadensersatzansprüche aus den 150 000 Lkw-Erwerbsvorgängen betragen insgesamt über 1 Mrd. Euro. Hinzu kommen noch Zinsen in Höhe von ca. 0,4 Mrd. Euro.

Angesichts des großen Interesses von Unternehmen aus ganz Europa, sich diesem Verfahren anzuschließen, wird eine dritte Klage für Anfang 2019 vorbereitet, für die bereits mehr als 15 000 Lkw (Stand: Redaktionsschluss) registriert wurden.



Presseberichte zur BGL-Klage gegen des LKW-Kartell

Die Teilnahme an dem Lkw-Kartell-Klageverfahren ist für Speditions- und Transportunternehmen kostenlos und ohne jedes Prozessrisiko.

Dem BGL angeschlossene Mitgliedsunternehmen und die Mitgliedsunternehmen der Bundesverbände AMÖ, BWVL und DSLV – diese Verbände haben sich dem BGL-Engagement angeschlossen – profitieren im dritten Klageverfahren von exklusiven Konditionen; nur wenn der Rechtsdienstleister für die Unternehmen erfolgreich ist, bekommt er eine Erfolgsprovision, die von der Schadenssumme direkt abgezogen wird. Die Erfolgsprovision beträgt für Verbandsmitglieder maximal 29 Prozent. Für Nicht-Verbandsmitglieder wird eine Erfolgsprovision in Höhe von 33 Prozent fällig.

Aktuelle Rechtsprechung deutscher Gerichte

In Sachen Lkw-Kartell sind inzwischen mehrere Urteile (Grund- und Feststellungsurteile) deutscher Gerichte ergangen, in denen die grundsätzliche Haftung der Lkw-Kartellanten ihren Kunden gegenüber festgestellt wurden.

Aktuell hat das Oberlandesgericht Stuttgart mit Urteil vom 04.04.2019 (AZ 2 U 101/18) festgestellt, dass man – entgegen dem bisherigen öffentlichen Vorbringen – sehr wohl davon ausgehen kann, dass das Kartell zu überhöhten Preisen geführt hat. (GB)

DIESEL-ABGASSKANDAL

Der BGL hat gemeinsam mit dem Rechtsdienstleister myRight und der Kanzlei Hausfeld Rechtsanwälte LLP und den Bundesverbänden AMÖ, BWVL und DSLV im April 2018 angeschlossene Mitgliedsunternehmen über die Chancen der kostenlosen und risikofreien Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen gegen den VW-Konzern im »Dieselskandal« informiert. Der Autohersteller hatte millionenfach Abgaswerte mit einer verbotenen Software manipuliert; bekannt als Dieselgate. Inhalt der Ersatzansprüche ist die Rückzahlung des Kaufpreises Zug um Zug gegen Rückgabe der Fahrzeuge.

Ende 2018 hat der Rechtsdienstleister myRight, die letzte »Sammelklage« gegen den VW-Konzern eingereicht. Insgesamt hat myRight Ansprüche gegen die Volkswagen AG via »Sammelklagen« für mehr als 45 000 Betroffene in Höhe von ca. 900 Mio. Euro bei deutschen Gerichten geltend gemacht.

Im weiteren Verfahrensverlauf muss Grund und Höhe der Schadensersatzansprüche geklärt werden.

Die Teilnahme an der »VW-Sammelklage« war und ist für Speditions- und Transportunternehmen kostenlos und ohne jedes Prozessrisiko. (GB)



Der BGL bietet Sammelklage für Betroffene des Abgasskandals an

STRASSENVERKEHRSRECHT

BGL für Anpassung der Regelungen zum Feiertagsfahrverbot für Lkw nach § 30 StVO

Der BGL hat sich zusammen mit anderen Verbänden der Verkehrswirtschaft (AMÖ, BIEK, BWVL und DSLV) an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) gewandt und sich für eine Anpassung der Regelungen zum Feiertagsfahrverbot für Lkw nach § 30 StVO ausgesprochen.

Hintergrund ist, dass die Vorschrift des § 30 Abs. 4 StVO ohnehin redaktionellen Änderungen unterworfen wird. Aus Sicht des BGL und weiterer Verbände der Transport- und Logistikbranche war dies der richtige Zeitpunkt, die Politik um einige für das Transportgewerbe wichtige Änderungen bei den Regelungen zum Feiertagsfahrverbot zu ersuchen.

Der BGL hat sich gegenüber dem BMVI dafür ausgesprochen, dass

- bei bundesuneinheitlichen Feiertagen die bestehenden regionalen Fahrverbote (an

Fronleichnam, dem Reformationstag und an Allerheiligen) dauerhaft aufgehoben werden,

- bei bundeseinheitlichen Feiertagen, die an Werktage angrenzen, das bisherige Zeitfenster durch ein geändertes Zeitfenster von 7.00 bis 20.00 Uhr, analog zur Ferienreiseverordnung, ersetzt wird,
- für die neu eingeführten regionalen Feiertage (Reformationstag, Weltfrauentag) kein Fahrverbot eingeführt wird; ebenso wenig für bestehende regionale Feiertage (z. B. Heilige Drei Könige oder Mariä Himmelfahrt), an denen bisher kein Fahrverbot besteht.

Die geäußerten Anliegen stehen aus Sicht des BGL im nachhaltigen Interesse des Transportlogistikgewerbes. Die Aufhebung von Fahrverboten an nicht bundeseinheitlichen Feiertagen erleichtert die Disposition von Fahrern und Fahrzeugen und beseitigt bestehende Wettbewerbsnachteile, die sich aus den unterschiedlichen Feiertagsregelungen in den einzelnen deutschen



BGL spricht sich für Anpassungen bei den Feiertagsfahrverboten aus

Bundesländern ergeben. Die Verkürzung des Verbotszeitfensters an bundeseinheitlichen Feiertagen würde besser als bisher die Durchführung von Rundläufen in Netzwerk- und Systemverkehren ermöglichen. Des Weiteren gingen die vorgeschlagenen Änderungen mit einer signifikanten Verbesserung der Arbeitsbedingungen der Fahrer einher. Unnötige Standzeiten könnten verhindert werden, da Fahrer ihre Tour bis in die frühen Morgenstunden des Feiertags hinein abschließen könnten und so ihre Feiertagsruhe im Anschluss besser genießen könnten.

Ob die Politik dem Anliegen des BGL und anderer Verbände entsprechen wird, bleibt abzuwarten.

Anerkennung der Fahrerlaubnisse von Fahrern aus Drittstaaten

Im Zuge des akuten Fahrermangels ist die Einstellung von Fahrern aus Nicht-EU-Staaten für die Transportlogistikunternehmen in Deutschland mehr denn je von großer Wichtigkeit. Der BGL hat daher beim BMVI zum wiederholten Male platziert, dass die Aufnahme weiterer osteuropäischer Nicht-EU-Staaten in die Anlage 11 zur Fahrerlaubnisverordnung erforderlich ist. Fahrer aus Staaten, die in Anlage 11 aufgeführt sind, können ihre Fahrerlaubnis prüfungsfrei in eine deutsche Fahrerlaubnis (EU-Führerschein) umtauschen. Die Absolvierung einer theoretischen und praktischen Prüfung oder eines Sehtests ist in diesem Falle nicht erforderlich.

Im Berichtszeitraum ergab sich immerhin die Neuierung, dass ab sofort Mazedonien zu den in der Anlage 11 der FeV aufgeführten Staaten gehört, sodass eine prüfungsfreie Umschreibung mazedonischer Führerscheine in Deutschland möglich ist. Grundlage ist ein zwischen dem BMVI und den mazedonischen Behörden am 18. September 2018 unterzeichnetes Abkommen über die gegenseitige Anerkennung von Fahrerlaubnissen.

Die Aufnahme eines Staates in Anlage 11 der FeV bewirkt auch, dass entsprechend der Besitz-

standsregelung des § 3 BKrFQG Fahrer, die ihre Lkw-Fahrerlaubnis in ihrem Heimatland vor dem 10.09.2009 erworben haben, nicht zur Absolvierung einer Grundqualifikation verpflichtet sind. Sie haben lediglich wie alle anderen Fahrer auch regelmäßig alle 5 Jahre eine Weiterbildung zu absolvieren.

Erhöhung der Gewichtsbeschränkung in der Fahrerlaubnisklasse B im Güterverkehr

Unmittelbar vor der Verabschiedung steht die Vierte Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung, mit der eine Erhöhung der Gewichtsbeschränkung in der Fahrerlaubnisklasse B von 3,5 t auf 4,25 t zGM für Fahrzeuge für den Güterverkehr mit alternativem Antrieb vorgesehen ist. Die vorgesehene Regelung dient der Umsetzung der EU-Richtlinie 2018/645 in nationales Recht und entspricht der Intention der Bundesregierung zur Förderung alternativer Antriebe, insbesondere der Elektromobilität.

Gemäß einem neu einzufügenden § 6 Abs. 3b) FeV sollen Inhaber von Fahrerlaubnissen der Klasse B, sofern sie diese seit zwei Jahren besitzen, auch zum Führen von Fahrzeugen bis 4250 kg zGM berechtigt sein, sofern die Fahrt der Güterbeförderung dient und ohne Anhänger erfolgt. Das Fahrzeug muss mit einem Kraftstoff oder einer Kraftquelle betrieben werden, die teilweise als Ersatz für Erdöl als Energieträger dienen, zur Reduzierung der CO₂-Emissionen beitragen und die Umweltverträglichkeit des Verkehrssektors erhöhen. Dabei darf die 3500 kg überschreitende Masse ausschließlich dem zusätzlichen Gewicht des Antriebssystems dienen.

Wie das BMVI in der Begründung ausführt, zählen zu den alternativen Energieträgern: Strom in allen Arten von Elektrofahrzeugen, Wasserstoff, Erdgas, einschließlich Biomethan (CNG und LNG), Flüssiggas (LPG) sowie Mechanische Energie aus bordeigenen Speichern/bordeigenen Quellen, einschließlich Abwärme. (Dn)

NUTZFAHRZEUGTECHNIK UND VERKEHRSSICHERHEIT

UNFALLGESCHEHEN AUF DEUTSCHLANDS STRASSEN

Im Jahr 2018 verringerte sich die Gesamtzahl der polizeilich erfassten Unfälle gegenüber 2017 um 0,3% auf 2 636 468. Die Unfälle mit Personenschaden erhöhte sich dagegen um 2,0% auf 308 721.

Entwicklung der Zahl der Verletzten im Straßenverkehr

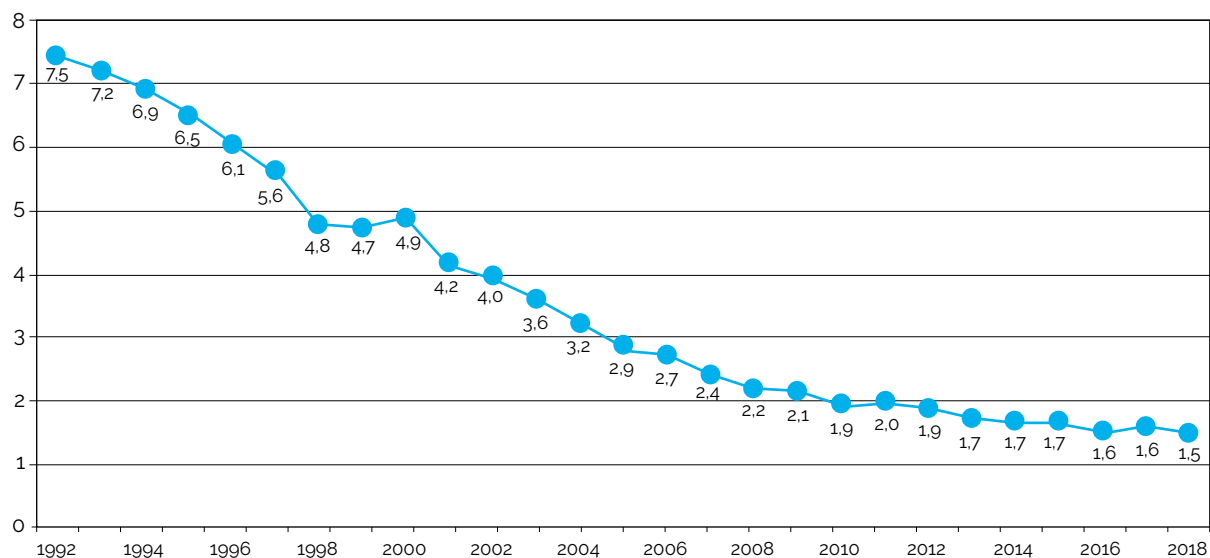
Im Jahr 2018 sind in Deutschland 3 275 Menschen bei Straßenverkehrsunfällen tödlich verunglückt. Gegenüber dem Vorjahr mit 3 180 Verkehrstoten ist dies ein Anstieg um 3,0% bzw. 95 Todesopfer. In der zeitlichen Gesamtbetrachtung ist dies nach 2016 (3 206 Getötete) und 2017 der drittniedrigste Stand seit Beginn der Unfallstatistik im Jahr 1950. Im Vergleich zu 1970 mit einem Höchststand von 21 332 Getöteten sank 2018 die Zahl der Getöteten im Straßenverkehr um 84,7%!

Auf Landstraßen waren 57% der Getöteten, auf Autobahnen 12,9% und Innerorts 30,1% zu verzeichnen.

Die Zahl der Personen, die schwer oder leicht verletzt wurden, erhöhte sich im Jahr 2018 gegenüber dem Vorjahr um 1,5% von 390 312 auf 396 018. Darunter befanden sich 67 967 (+2,2%) Schwer- und 328 051 (+1,3%) Leichtverletzte.

Unfallentwicklung im Straßengüterverkehr

Erfreulich ist der 2018 gegenüber 2017 zu verzeichnende Rückgang der Anzahl Getöteter bei Unfällen mit Beteiligung von Güterkraftfahrzeugen aller Größenklassen um 4,0% von 794 auf 762 Personen. Lkw mit einer zulässigen Gesamtmasse (zGM) von weniger als 3,5 t haben hieran einen Anteil von rd. 29%. Der Anteil Getöteter bei Unfällen unter Lkw-Beteiligung an der Gesamtzahl aller Getöteten im Straßenverkehr beträgt 23,3%. Im Vergleich zu 2017 ist dies ein Rückgang um 1,7 Prozentpunkte.



Quellen: StBA, Wiesbaden; DIW, Berlin; ITP-Ralf Ratzenberger, München und BGL-Berechnungen

In Deutschland Getötete bei Lkw-Unfällen je eine Milliarde Tonnenkilometer

174 Getötete waren Insassen von Güterkraftfahrzeugen. In den Vorjahren 2017 und 2016 waren es 167 bzw. 133 tödlich verletzte Personen.

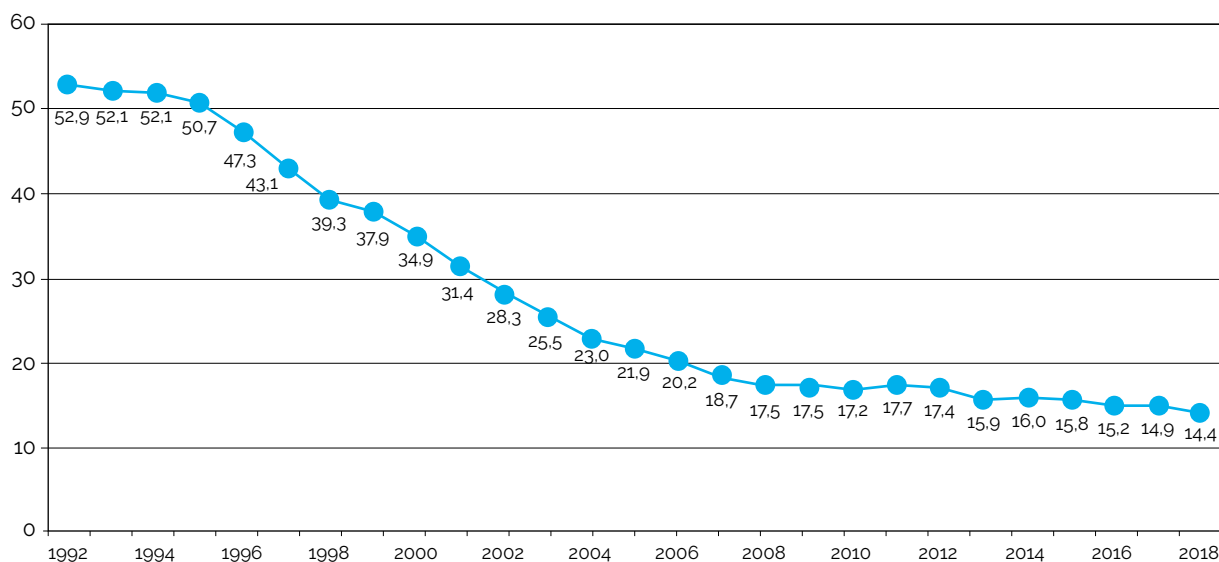
Gegenüber der ersten statistischen Unfallerfassung Gesamtdeutschlands im Jahr 1992 ist 2018 die Zahl der bei Lkw-Unfällen ums Leben gekommenen Menschen somit um 59,6% zurückgegangen.

Die Anzahl Schwerverletzter bei Unfällen mit Lkw-Beteiligung hat sich gegenüber 2017 um rd. 0,3% von 7 315 auf 7 292 verringert und lag nahe dem 2016 erreichten Tiefststand (7 278 Personen). Im Vergleich zu 1992 (13 345 Schwerverletzte) ist dies ein markanter Rückgang um 45,4%.

Unfälle im Abgleich mit der Transportleistung

Im Zeitraum von 1992 bis 2018 verdoppelte (!) sich die Transportleistung auf deutschen Straßen von 253,3 auf 506,9 Mrd. tkm (vorläufiger Wert). Die Zahl der auf die Transportleistung bezogenen tödlichen Unfälle sank seit 1992 von rechnerisch 7,5 auf 1,5 Getötete pro 1 Mrd. tkm. Dies ist der Tiefststand seit 1992 und entspricht einem Rückgang um 80% (vgl. S. 42).

Für die Unfälle mit Schwerverletzten konnte 2018 mit rechnerisch 14,4 Personen pro 1 Mrd. tkm ebenso ein Tiefststand seit 1992 mit einem Rückgang um rd. 73% erreicht werden (siehe unten). (An)



Quellen: StBA, Wiesbaden; DIW, Berlin; ITP-Ralf Ratzenberger, München und BGL-Berechnungen

In Deutschland Schwerverletzte bei Lkw-Unfällen je eine Milliarde Tonnenkilometer

ABBIEGEASSISTENT

Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer ließ den im Sommer 2018 im Rahmen der »Aktion Abbiegeassistent« gemachten Ankündigungen zu Jahresbeginn 2019 Taten folgen: Seit dem 21.01.2019 konnte beim Bundesamt für Güterverkehr (BAG) für Lkw und Busse, die für die Ausübung gewerblicher, freiberuflicher, gemeinnütziger oder öffentlich-rechtlicher Tätigkeit angeschafft und betrieben werden, eine Förderung von Abbiegeassistenzsystemen beantragt werden.

Förderfähig sind alle Abbiegeassistenzsysteme, für die der Nachweis vorliegt, dass sie die am 15.10.2018 vom BMVI im Verkehrsblatt veröffentlichten technischen Kriterien erfüllen. Dieser Nachweis wird in der Regel über eine Allgemeine Betriebserlaubnis (ABE) des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) geführt. Bereits am 25.01.2019 waren die für das Haushaltsjahr 2019 vom Bund zur Verfügung gestellten 5 Mio. Euro durch die im so genannten Windhundverfahren eingegangenen Förderanträge vollständig ausgeschöpft. Daraufhin erfolgte nach nur vier Tagen der Antragsstopp. Ganz offensichtlich handelte es sich um das richtige Förderprogramm zur rechten Zeit.

Die Verbände der Transport- und Logistikwirtschaft AMÖ, BGL, BIEK, BWVL und DSLV – alle offizielle Unterstützer der »Aktion Abbiegeassistent« – plädierten daher dringend für eine Aufstockung der Fördermittel – mit Erfolg: Das Förderprogramm wurde um weitere 5 Mio. Euro verdoppelt, und am 19.06.2019 konnten wieder Förderanträge beim BAG gestellt werden. Diesmal erfolgte der Antragsstopp bereits nach drei Stunden (!) aufgrund der exorbitant hohen Nachfrage.

Hintergrund: Förderkriterien

Das deutsche »Förderprogramm Abbiegeassistenzsysteme« zum Schutz von Radfahrern und Fußgängern vor rechtsabbiegenden Nutzfahrzeugen und der ihm zugrundeliegende Forderungskatalog sind international einzigartig. Hier wurden erstmals Kriterien für die Leistungsfähigkeit von Abbiegeassistenzsystemen vom BMVI definiert. Zuvor wurde alles Mögliche als Abbiegeassistent angeboten – von der Einparkhilfe über den Spurwechselassistenten für die Autobahn bis zur Rückfahrkamera für Wohnmobile »zum selber an die Lkw-Seite anbauen«.

Der BGL hat sich dafür eingesetzt, dass ein Abbiegeassistenzsystem den Fahrer aktiv warnen muss. Reine passive Systeme sind nicht ausreichend, egal ob Spiegel- oder passive Kamera-Monitor-Systeme: Sie helfen nur in dem Moment, in dem der Fahrer auch tatsächlich seinen Blick direkt auf Spiegel oder Monitor richtet. Beim Abbiegen muss der Lkw-Fahrer jedoch zusätzlich noch ein halbes Dutzend Außenspiegel, den Gegenverkehr, den Querverkehr von links und von rechts, Ampeln, die Beschilderung und den Bereich vor seinem Fahrzeug im Blick haben, um auch dort Gefahrensituationen zu vermeiden.

Abbiegeassistenzsysteme werden voraussichtlich ab 2022 für die Erteilung neuer Nutzfahrzeug-Typgenehmigungen und ab 2024 bei der Erstzulassung zur obligatorischen Ausrüstung zählen. Der BGL appelliert an die Nutzfahrzeughersteller, diese Systeme so schnell wie möglich – im Vorgriff auf die obligatorische Ausrüstungspflicht – in die Serienausstattung der Nutzfahrzeuge zu integrieren. (RS)

LANG-LKW

Seit Januar 2012 sind in Deutschland mit dem Start des Feldversuches »Lang-Lkw« fünf unterschiedliche Lang-Lkw Typen unterwegs.

Während für herkömmliche Sattelkraftfahrzeuge eine Gesamtlänge von bis zu 16,50 Metern und Lkw mit Anhänger bis zu 18,75 Metern zulässig ist, dürfen Lang-Lkw von 17,88 bis zu 25,25 Meter lang sein. Gebunden ist ihr Einsatz an ein »Positivstreckennetz«, bei der zulässigen Gesamtmasse gelten für herkömmliche und Lang-Lkw mit max. 40 bzw. 44 Tonnen im Kombinierten Verkehr die gleichen Grenzwerte.

Für die im Feldversuch unauffälligen Lang-Lkw Typen 2, 3, 4 und 5 ist mittlerweile ein zeitlich unbefristeter Betrieb möglich. Lediglich für den Lang-Lkw Typ 1 (verlängertes Sattelkraftfahrzeug) läuft aktuell noch die Versuchsphase bis Dezember 2023.

Grundsätzlich dürfen alle Lang-Lkw unter Einhaltung der Auflagen der Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge (LKWÜberlStVAusnV) auf dem jeweils gültigen Positivstreckennetz eingesetzt werden.

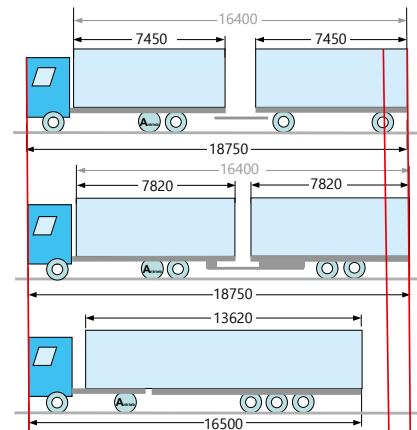
Position des BGL

Der BGL befürwortet, dass das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) nach Ende des Feldversuchs den Betrieb der Lang-Lkw auf bestimmten Autobahnen und Straßen ermöglicht, da sich während des Feldversuchs keinerlei Sicherheitsrisiken oder sonstige Nachteile durch einen Einsatz von Lang-Lkw ergeben haben.

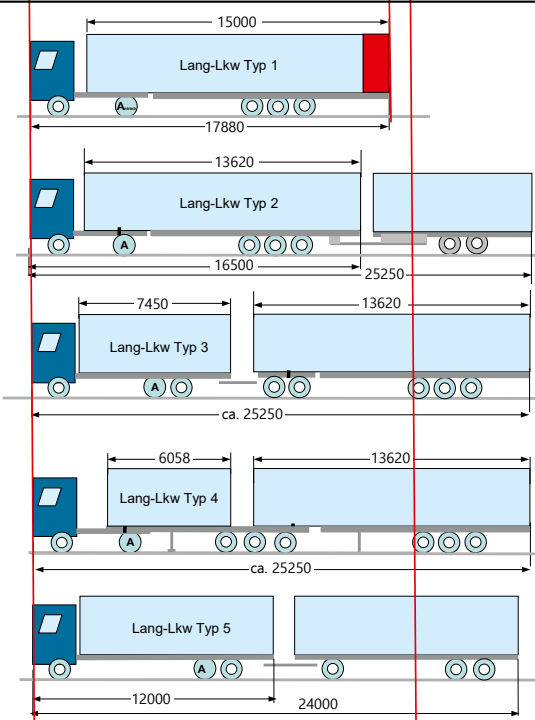
Zur 9. Änderungsverordnung (ÄVO):

Der BGL begrüßt, dass jetzt die 9. ÄVO veröffentlicht und das Streckennetz wiederum erweitert wurde ebenso wie die Anpassung der technischen Anforderungen. Hier insbesondere die Ausrüstungspflicht mit einem Abbiegeassistenzsystem sowie mit zusätzlichen seitlichen Fahrtrichtungsanzeigern bzw. synchron mitblinkenden Seitenmarkierungsleuchten als Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

EU-Standard Heute



Lang-Lkw in Deutschland



Zum Streckennetz:

Das jeweils zulässige Streckennetz variiert zwischen Lang-Lkw Typ 1 und den Typen 2 bis 5. Für Typ 1 ist zusätzlich zu dem für alle Lang-Lkw ausgewiesenen Positivstreckennetz das gesamte Streckennetz in mittlerweile 13 Bundesländern (Baden-Württem-

berg, Bayern, Bremen, Hamburg, Hessen, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Saarland, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein und Thüringen) freigegeben. Der BGL appelliert an die noch fehlenden Bundesländer Berlin, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern auch ihr gesamtes Streckennetz für das verlängerte Sattelkraftfahrzeug, den Lang-Lkw Typ 1, freizugeben. Bisher sind dem BGL auch keine negativen Auffälligkeiten des Lang-Lkw Typ 1 bekannt, die gegen eine Freigabe sprechen. Gerade aufgrund der Tatsache, dass der Lang-Lkw Typ 1 mit 17,88 m eine deutlich kürzere Gesamtlänge hat als die anderen Lang-Lkw Typen (25,25 m) und auch noch knapp einen Meter kürzer als der aktuell zulässige Gliederzug (18,75) ist, trotzdem aber ca. 8–10 m³ mehr Ladenvolumen als der heute konventionelle Sattelzug zur Verfügung stellen kann, ist mit einer entspre-

chenden Effizienzsteigerung und auch CO₂-Einsparung von etwa 10% auszugehen. Auch könnte durch den einfachen Wechsel der Ladungsträger zwischen den Verkehrsträgern ein zusätzlicher Beitrag zur Erhöhung der Multi-Modalität geleistet werden, da zwei normierte C 745-Wechselbehälter oder ein 40'-ISO-, 45'- oder 48'-Container befördert werden könnten.

Zusätzlich plädiert der BGL dafür, die von den Bundesländern neu geprüften und positiv bewerteten Strecken für die anderen Lang-Lkw Typen zügig an das BMVI zu melden und vom BMVI auch zeitnah durch eine entsprechende Änderungsverordnung in das Positivnetz zu integrieren. Nur so ist es, gerade auch im Hinblick auf die aktuellen Diskussionen um die CO₂-Reduktion, möglich, zu prüfen, welchen realistischen Beitrag der Lang-Lkw leisten kann. (RS)

LADUNGSSICHERUNG

Fortschreibung des Standes der Technik: Grundlagenwerk VDI 2700

Zur Fortschreibung des Standes der Technik auf dem Gebiet der Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen hat sich der BGL intensiv in die Arbeiten des VDI (Verein Deutscher Ingenieure) eingebracht. Dies betrifft vorrangig die zurzeit noch laufende Überarbeitung des Grundlagenwerks der Richtlinie »VDI 2700 – Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen« aus dem Jahr 2004. Neben einer Neustrukturierung werden technisch normative Rahmenbedingungen zur Festlegung von Ladungssicherungsmethoden und –verfahren nach dem Stand der Technik definiert. In diesem Zusammenhang erfolgt ein Abgleich mit technischen Fortentwicklungen, die im Rahmen bestehender »Folgeblätter« der Richtlinienreihe VDI 2700 präzisiert sind.

Berechnung von Sicherungskräften: Umlenkkanten / Statische Unbestimmtheit

In Ergänzung zum Grundlagenwerk der Richtlinie VDI 2700 begleitet der BGL maßgeblich die Erstellung der neuen VDI-Richtlinie 2700 Blatt 2.1 – Berechnung von Sicherungskräften für Sonderfälle (Arbeitstitel). Hierin wird bspw. die Führung von Sicherungsmitteln über mehrere Kanten einer Ladung sowie das Thema der statischen Unbestimmtheit von Sicherungssystemen behandelt:

Im Falle der Zurrmittelführung über Kanten erfolgt an jeder Kante in Abhängigkeit des Über Spannungswinkels ein Kräfteverlust in der Sicherungswirkung. Für diesen Aspekt konnte ein Berechnungsverfahren für die erforderliche Gesamtsicherungskraft im jeweiligen Zurrmittel entwickelt werden.

Wirken zwei Zurrmittel in die gleiche Richtung, addieren sich deren Vorspannkräfte nur, wenn

sie gleichzeitig wirken. Sie wirken »statisch bestimmt«. Aufgrund ladungs-, fahrzeug- bzw. Zurrmittel bedingter Einflüsse kann das gleichzeitige Wirken beeinflusst sein. Das Sicherungssystem ist »statisch unbestimmt«. Es müssen entsprechende zusätzliche bzw. anderweitige Maßnahmen zur Ladungssicherung getroffen werden.

Ladungssicherung von Weichverpackungen

Die vom BGL begleitete Erstellung der Richtlinie VDI 2700 Blatt 18 – Ladungssicherung von Weichverpackungen soll im Herbst 2019 als Entwurf veröffentlicht werden. In dieser Richtlinie wird erstmals auf das Verhalten von »weichen Ladegütern« (bspw. Sackware, Big Bags) während des Straßentransports und deren Sicherung auf Lkw eingegangen. Das Niederzurren scheidet aufgrund der Weichheit der Ladung grundsätzlich aus. Daher fokussiert sich die Richtlinie auf praxistaugliche formschlüssige Verfahren. Soll hierzu der Fahrzeugaufbau eingesetzt werden, bedingt dies den Einsatz von Fahrzeugen der Aufbaufestigkeitsnorm EN 12642 Code XL mit dem gesonderten Hinweis auf Eignung zur Ladungssicherung nach der Richtlinie VDI 2700 Blatt 18.

Ladungssicherung von Rollcontainern

Auf der 67. IAA-Nutzfahrzeuge-Messe im September 2018 in Hannover stellte der BGL im Rahmen des BGL/VDA-Symposiums Ladungssicherung erste Erkenntnisse zur Ladungssicherung von Rollcontainern vor. Im Nachgang konnten weitere Grundlagen für eine ordnungsgemäße Ladungssicherung dieses »rollfähigen Ladungsträgers« in Zusammenarbeit mit der DEKRA Automobil GmbH, Bielefeld und dem Fraunhofer-Institut IML, Dortmund, erarbeitet werden. Nunmehr steht das Erstellen einer »Verladeanweisung zur Ladungssicherung von Rollcontainern« an (An)

INTERNATIONALER VERKEHR

ALPENQUERENDER VERKEHR

Tirol bereitet Antitransitpaket vor

Der Tiroler Landtag forderte in einer Entschließung am 03.10.2018 die Landesregierung auf, in Abstimmung mit der sterreichischen Bundesregierung Maßnahmen umzusetzen, die zu einer nachhaltigen Reduktion des Lkw-Verkehrs auf der Brennerroute führen. Zum Jahreswechsel legte die Tiroler Landesregierung zur Umsetzung eines solchen Antitransitpakets mehrere Verordnungsentwürfe vor. Im Einzelnen plant die Landesregierung folgende Maßnahmen, die allerdings bis Redaktionsschluss nur zum Teil umgesetzt wurden

- **Verschärfung des Sektoralen Fahrverbotes**

Auf der Grundlage des aktuellen Sektoralen Fahrverbots auf der Inntalautobahn, das zum 01.05.2017 eingeführt wurde, besteht für Lkw, die sog. »bahnaffine« Güter wie Abfall, Steine, Erden, Aushub, Rundholz, Kork, Kraftfahrzeuge, Nichteisen- und Eisenerz, Stahl, Marmor, Travertin und keramische Fliesen befördern, ein generelles Fahrverbot auf der Inntalautobahn. Die EU-Kommission stimmte damals dem Sektoralen Fahrverbot nur unter der Bedingung zu, dass Euro-VI-Fahrzeuge dauerhaft ausgenommen werden. Das derzeitige Sektoriale Fahrverbot ist das Ergebnis eines bereits dritten Anlaufs von Tirol, ein Sektoriales Fahrverbot auf der Inntalautobahn einzuführen. Bereits zweimal war das Sektoriale Fahrverbot in der Vergangenheit nach einer Klage der Europäischen Kommission vor dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) gescheitert. Der EuGH kam in beiden Fällen zu der Auffassung, dass das Sektoriale Fahrverbot eine unverhältnismäßige Beschränkung des freien Warenverkehrs innerhalb der EU darstelle.

Trotz dieser Vorgaben beschloss die Tiroler Landesregierung am 8. Juli 2019 eine Verschärfung des Sektoralen Fahrverbots zum 01. Januar 2020. Künftig sollen nur Euro-VI-Fahrzeuge, die nach dem 31. August 2018 erstmalig zugelassen wurden vom Sektoralen Fahrverbot

ausgenommen sein. Die vom Sektoralen Fahrverbot betroffenen Güter sollen um weitere Gütergruppen ergänzt werden. So werden künftig zusätzlich die Gütergruppen Papier, Pappe, Zement, Kalk, gebrannter Gips, Rohre und Hohlprofile, Getreide und flüssige Mineralölerzeugnisse unter das Sektoriale Fahrverbot fallen.

- **Verschärfung des Euroklassenfahrverbotes**

Die Tiroler Landesregierung beabsichtigt – bereits früher als bisherige Planungen dies vorsahen – Fahrzeuge älterer Schadstoffklassen grundsätzlich auf der Inntalautobahn zu verbieten. So dürfen Transit-Lkw mit Motoren der Schadstoffklasse Euro-IV oder schlechter bereits ab 01.10.2019 nicht mehr auf der Inntalautobahn verwendet werden. Ab 01.01.2021 ist in einem zweiten Schritt ein Fahrverbot für Euro-V-Lkw auf der Inntalautobahn vorgesehen. Die bisherige Regelung sieht noch eine Verwendung von Euro-IV-Lkw bis zum 31.12.2022 vor. Für den Ziel- und Quellverkehr in die Tiroler Kernzone sind in der Verordnung großzügige Ausnahmen mit deutlich längeren Fristen für die Verwendung älterer Fahrzeuge geplant.

- **Verschärfung des Nachtfahrverbotes auf der Inntalautobahn**

Derzeit sind Euro-VI-Fahrzeuge vom Nachtfahrverbot auf der Inntalautobahn ausgenommen. Diese Ausnahme soll Ende des Jahres 2020 gestrichen werden und in den Nachtstunden sollen nur noch Ziel- und Quellverkehren die Fahrt gestattet sein. Ein entsprechender Erlass wurde bis Redaktionsschluss noch nicht veröffentlicht.

- **Ausweitung der Wochenendfahrverbote**

Vorgesehen ist ein erweitertes Wochenendfahrverbot für transitierende Schwerfahrzeuge in den Monaten Januar und Februar in Fahrtrichtung Deutschland und Italien.

- **Fahrverbote an Autobahnanschlussstellen auf der A12 und A13**

Um »Tanktourismus« von Schwerfahrzeugen zu verhindern, hat die Tiroler Landesregierung

zum 01. August 2019 temporäre Beschränkungen, die das Befahren bestimmter Autobahnausfahrten auf den Autobahnen A12 und A13 für Schwerfahrzeuge untersagen, eingeführt.

Der BGL hat gemeinsam mit anderen im Arbeitskreis Alpentransit vertretenen europäischen Verbänden den Europäischen Kommissionspräsidenten Junker und die zuständigen Kommissarinnen Bulc und Bienkowska angeschrieben. In dem Schreiben forderte der BGL die Einleitung eines Vertragsverletzungsverfahrens gegen die Verschärfung des Sektoralen Fahrverbots und eine einstweilige Anordnung beim EuGH zu erwirken, die ein Inkrafttreten zum 01. Januar 2020 verhindert.

Tirol weitet Lkw-Blockabfertigungen aus

Im Oktober 2017 wurde in Tirol erstmals das Instrument der Blockabfertigung (in Tirol »Dosierung« genannt) angewandt. Dies bedeutet, dass an verkehrsreichen Tagen ab 05.00 Uhr morgens am Grenzübergang Kufstein maximal 250 bis 300 Lkw pro Stunde aus Deutschland nach Tirol einfahren dürfen. Nach Angaben der Tiroler Landesregierung soll durch diese Maßnahme ein Verkehrskollaps in Tirol vermieden werden.

Nachdem im Jahr 2018 der Dosierkalender der Tiroler Landesregierung bereits 25 Tage auswies, an denen eine Blockabfertigung am Grenzübergang Kufstein/Kiefersfelden in Fahrtrichtung Süden vorgesehen ist, wurde die Tageszahl im Dosierkalender für 2019 auf 30 Tage ausgeweitet.

Die Tiroler Landesregierung veröffentlichte bisher regelmäßig mehrere Monate vorab den Dosierkalender für das folgende Halbjahr. Sowohl der BGL als auch die im »Arbeitskreis Alpentransit« vertretenen Verbände aus Österreich, Italien, Deutschland, Frankreich, Dänemark, den Niederlanden, Italien und die International Road Transport Union (IRU) hatten sich in der Vergan-

genheit bereits mehrfach an die EU-Kommission gewandt und gegen die Dosierung interveniert. Der »Arbeitskreis Alpentransit« sieht in der Blockabfertigung eine Behinderung des freien Warenverkehrs innerhalb der Europäischen Union und ein erhebliches Verkehrssicherheitsrisiko, da die Lkw bereits Kilometer vor dem Grenzübergang auf der bayerischen Seite auf dem Standstreifen anhalten müssen. Die bayerische Polizei meldete an Tagen mit Blockabfertigung bereits Rückstaus von bis zu 65 Kilometern.

Die EU-Kommission äußert einerseits ihre Bedenken im Hinblick auf Wirksamkeit und Verhältnismäßigkeit dieser Maßnahme, stellt andererseits ein gestiegenes Lkw-Verkehrsaufkommen auf dem Brennerkorridor fest. Die EU-Kommission schlägt daher eine Zusammenarbeit der Behörden in Österreich, Deutschland und Italien vor, um gemeinsame Lösungen für einen nachhaltigen Verkehr entlang des Brennerkorridors zu finden.

Auf völliges Unverständnis bei der deutschen Transportwirtschaft stießen die kurzfristig eingeführten Blockabfertigungstermine in der Pfingstwoche 2019. Diese kündigten die Tiroler Behörden weniger als 48 Stunden vor ihrer Anwendung an. Ein untragbarer Zustand, da die betroffenen Transportunternehmen kurzfristig keine Möglichkeit mehr hatten, ihre Disposition hinsichtlich der Blockabfertigung anzupassen.

Auch Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer nannte die kurzfristig angeordneten Blockabfertigungstermine absolut inakzeptabel. Er sieht in der Tiroler Blockabfertigung nicht nur eine massive Störung des deutschen Urlaubsverkehrs, sondern auch einen klaren Verstoß gegen EU-Recht und den freien Warenverkehr. Bundesverkehrsminister Scheuer forderte die EU-Kommission auf, endlich eine klare Position hinsichtlich der Zulässigkeit der Blockabfertigungen einzunehmen.

(To)

CARNET TIR

Das TIR-Übereinkommen der Vereinten Nationen ermöglicht Transportunternehmen ein vereinfachtes Zollhandling bei internationalen Transporten. Der BGL ist in diesem Verfahren als deutscher Zollbürge und Ausgabeverband tätig. Der Verband arbeitet auch aktiv an der praktischen Ausgestaltung des TIR-Verfahrens mit.

Rechtliche Rahmenbedingungen für die digitale Zukunft: eTIR

In seinen Grundzügen ist das TIR-Verfahren auch heute noch papiergebunden. Sowohl Zollbehörden als auch Transportunternehmen agieren jedoch mittlerweile in einer weitgehend digitalen Umwelt. In den TIR-Gremien der UN-Wirtschaftskommission für Europa (UNECE) wird daher an der Ausarbeitung der rechtlichen und technischen Grundlagen für ein vollständig elektronisches TIR-Verfahren (eTIR) gearbeitet.

Die Notwendigkeit der Digitalisierung ist dabei allen Beteiligten nur zu bewusst. Allerdings stellt ein digitales Verfahren im Vergleich zur analogen Abwicklung deutlich höhere Anforderungen an kompatible technische und juristische Lösungen aller TIR-Vertragsparteien. Doch die Zollbehörden der mittlerweile weltweit 76 TIR-Vertragsstaaten setzen hochgradig heterogene IT-Systeme ein. Mindestens ebenso problematisch ist die Authentifizierung der Carnet-Inhaber in einem elektronischen Umfeld: Auch hier mangelt es bislang an international anerkannten rechtssicheren Lösungen.

Im Februar 2019 gelang es der UN-Arbeitsgruppe WP.30 dennoch, sich weitestgehend auf einen Entwurf zur Kodifizierung von eTIR in einem neuen Anhang 11 zum TIR-Übereinkommen zu einigen. Leider scheiterte dessen Verabschiedung im letzten Moment am Veto der Russischen Föderation, die im Bereich der digitalen Authentifizierung einen Sonderweg beschreitet und dabei keinen Raum für Kompromisse sieht. In den Sommermonaten 2019 soll nun in einer offenen

Diskussion aller Beteiligten nach einer Lösung gesucht werden – dezentral und unter Zuhilfenahme moderner Kommunikationsmedien. So soll für die Sitzung im Oktober 2019, allerspätstens aber zum Februar 2020 ein beschlussfähiger Text geschaffen werden.

Auch wenn der neue Anhang beschlossen und in Kraft ist, wird das TIR-Verfahren allerdings nicht von einem Tag auf den anderen überall digital. Nicht alle Teilnehmerstaaten werden ab dem Tag Null am eTIR teilnehmen können. eTIR-Transporte bleiben damit zunächst auf Routen beschränkt, die ausschließlich Staaten berühren, die bereits am eTIR teilnehmen.

Räumliche Expansion der »TIR-Welt«

Nach wie vor wächst der geografische Geltungsbereich des TIR-Verfahrens. Seit einigen Monaten werden auch in Pakistan und Indien TIR-Transporte durchgeführt. Katar, Saudi-Arabien, der Oman sowie Argentinien sind seit 2018 bzw. 2019 Vertragsstaaten des TIR-Übereinkommens und arbeiten an seiner praktischen Umsetzung. Überraschend hat sich China – seit dem Frühjahr 2018 aktiver TIR-Staat – als eine für deutsche Transportunternehmen interessante Relation erwiesen, auch wenn der Straßentransport EU-China angesichts der Entfernungen von etlichen Tausend km wohl eher ein Nischenmarkt bleiben wird.

TIR+

Seit Mai 2019 bietet der BGL im Bereich TIR ein zusätzliches Produkt an: das Dokument TIR+. Mit seiner Hilfe lässt sich die begrenzte Bürgenhaftung eines Carnet TIR für die auf dem Transport lastenden Abgaben um 100 000 EUR aufstocken – eine große Erleichterung beim Transport hochwertiger oder hochsteuerbarer Waren. Die außerhalb des TIR-Übereinkommens auf dem Weg über bilaterale Verträge begründete Lösung TIR+ ist allerdings aktuell nur in Kasachstan, Kirgisistan, Tadschikistan und der Ukraine nutzbar. (Ni)

LÄNDERSPEZIFISCHE INFORMATIONEN

Frankreich

Gelbwestenbewegung legt zeitweise das Land lahm

Die über Monate andauernden Protestaktionen der Gelbwestenbewegung verursachten erhebliche Störungen des öffentlichen Lebens in Frankreich, führten aber auch zu Behinderungen des Straßengüterverkehrs. So blockierten die Gelbwesten ab Herbst 2018 landesweit immer wieder Straßen und Grenzübergänge.

Die Proteste der Gelbwestenbewegung richteten sich anfänglich gegen die bereits zum 01.01.2019 beschlossene Einführung zusätzlicher Treibstoffabgaben im Rahmen einer CO₂-Besteuerung in Höhe von 7 Cent pro Liter Diesel und 3 Cent pro Liter Benzin. Auf Grund der über Monate andauernden, teilweise gewalttätigen Demonstrationen verschob die französische Regierung diese zum Jahresbeginn vorgesehenen Erhöhungen der Treibstoffsteuer auf unbestimmte Zeit. Stattdessen kündigte die französische Regierung in Folge der Proteste eine Anhebung des Mindestlohns sowie zusätzliche Entlastungen durch Steuer- und Abgabenbefreiungen bei Überstunden an.

Neben den Protestaktionen der Gelbwestenbewegung verursachte ein »Dienst nach Vorschrift« der französischen Zollbeamten im Fährhafen von Calais bzw. am Eurotunnelterminal im Frühjahr 2019 erhebliche Behinderungen im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr mit Großbritannien. Die Zollbeamten forderten im Vorfeld des anstehenden Brexits bessere Arbeitsbedingungen.

Frankreich plant die Einführung einer Lkw-Vignette

Im Jahr 2015 konnte die damalige französische Regierung die Einführung einer Ecotaxe – eine kilometerabhängige Lkw-Maut auf den bisher gebührenfreien Autobahnen und Nationalstraßen – auf Grund erheblicher Widerstände in der Bevölkerung nicht umsetzen. Die aktuelle fran-

zösische Regierung unter Präsident Macron hat nun angekündigt, eine zeitabhängige Straßenbenutzungsgebühr für Lkw über 3,5 t zGM in Form einer Lkw-Vignette auf den Nationalstraßen und bisher mautfreien Autobahnen zu erheben. Diese sollte nach Angaben der Regierung zu zusätzlichen Einnahmen in Höhe von rund 500 Mio. Euro führen. Auf Grund der politisch angespannten Situation, vor dem Hintergrund des Scheiterns der Ecotaxe im Jahr 2015 und den Gelbwestenprotesten, die jegliche zusätzliche staatliche Belastungen ablehnen, wurde jedoch von Regierungsvertretern vorgeschlagen, nur ausländische Lkw mit einer zeitabhängigen Straßenbenutzungsgebühr zu belasten. Nach Auffassung europarechtlicher Experten würde allerdings eine Lkw-Vignette, die ausschließlich von ausländischen Fahrzeugen erhoben wird, aller Voraussicht nach gegen den europäischen Grundsatz der Gleichbehandlung in- und ausländischer Verkehrsteilnehmer verstoßen. Zum Redaktionsschluss war noch nicht absehbar, in welcher Form und in welcher Höhe eine zusätzliche Belastung des Lkw-Verkehrs in Kraft treten könnte.

Anhebung der Bußgelder bei Verstößen gegen die Entsendepflicht

Im Oktober 2018 wurden die französischen Entsendevorschriften modifiziert. So wurden die Bußgelder für Verstöße gegen die Entsendevorschriften auf 4000 Euro pro entsendetem Arbeitnehmer bzw. auf 8000 Euro im Wiederholungsfall innerhalb von zwei Jahren ab dem Erstverstoß verdoppelt.

Die zum 01.07.2016 bei Kabotageverkehren und bei grenzüberschreitenden Fahrten in Frankreich eingeführten Meldepflichten für ausländische Fahrer bedeuten für die im Frankreichverkehr tätigen Unternehmen einen erheblichen bürokratischen Aufwand. So muss jeder Fahrer, der nach Frankreich fährt, mindestens alle sechs Monate beim elektronischen Meldeportal Sipsi angemel-

det werden. Des Weiteren muss das deutsche Unternehmen einen Repräsentanten in Frankreich benennen, der im Fall von Rückfragen der französischen Behörden Auskunft geben kann. Bei Kontrollen muss nachgewiesen werden, dass die französischen Arbeitsbedingungen und Lohnvorschriften eingehalten wurden.

Vereinigtes Königreich

Transportunternehmen melden weniger Schwierigkeiten durch illegale Einwanderer

Vor dem Hintergrund der umfangreichen Berichterstattung über den Brexit ist das Thema der illegalen Einwanderer, die versuchen als blinde Passagiere per Lkw in Richtung Großbritannien zu gelangen, im vergangenen Jahr in den Hintergrund getreten. Allerdings bestätigen die im Großbritannienverkehr tätigen deutschen Transportunternehmen, dass die Schwierigkeiten in Bezug auf illegale Einwanderer im Vergleich zu früheren Jahren in der Tat deutlich zurückgegangen seien. Ein Grund dafür ist, dass die Sicherheitsmaßnahmen am Eurotunnelterminal und in den Fährhäfen in den letzten Jahren deutlich verbessert wurden. Außerdem haben die französischen Behörden vor geraumer Zeit das Flüchtlingscamp »Dschungel von Calais« aufgelöst. Schon seit vielen Jahren – nicht erst mit Beginn der Flüchtlingskrise – versuchen Menschen aus der ganzen Welt, vor allem in den Nachtstunden als blinde Passagiere per Lkw in das Vereinigte Königreich zu gelangen. In der Vergangenheit bestanden Schwierigkeiten im Großbritannienverkehr, da immer wieder Fahrer tätlich angegriffen bzw. Gegenstände auf die Straße gelegt wurden, um die Fahrer zum Anhalten zu zwingen. In einigen Fällen erkannten die Fahrer die Hindernisse zu spät, mit der Folge von Unfällen, die in Einzelfällen tödlich endeten. Bei einem Aufriff illegaler Einwanderer auf dem Lkw sind die rechtlichen Konsequenzen für Fahrer und Transportunternehmen nach britischen

Recht erheblich. Gemäß dem britischen »Code of Practice« können Bußgelder von bis zu 2 000 britischen Pfund pro illegalem Einwanderer erhoben werden, sollten blinde Passagiere auf dem Fahrzeug entdeckt werden. Die betroffenen Fahrer und Unternehmen können sich gegen die Bußgelder nur schützen, indem sie nachweisen, dass im Unternehmen ein System implementiert und angewandt wurde, das das Eindringen von blinden Passagieren in die Fahrzeuge verhindert. In diesem Zusammenhang hat im Frühjahr 2019 die in Großbritannien für das Thema illegale Einwanderung zuständige Behörde Border Force ein neues Merkblatt in verschiedenen Sprachen veröffentlicht, das sich an die Fahrzeugführer richtet. Darin wird dem Fahrer aufgezeigt, wie er sich verhalten muss, um die Sicherheit des Fahrzeuges zu gewährleisten und die Wahrscheinlichkeit, dass sich Personen auf dem Fahrzeug verstecken, verringern kann.

Der BGL empfiehlt Unternehmen, die regelmäßig im Großbritannienverkehr tätig sind, sich darüber hinaus als zertifiziertes Unternehmen im Civil Penalty Accreditation Scheme akkreditieren lassen. Dabei erarbeitet das Transportunternehmen zusammen mit den britischen Grenzbehörden Maßnahmen, die sicherstellen, dass das Transportunternehmen in Bezug auf illegale Einwanderer alle Voraussetzungen erfüllt, die vom britischen Innenministerium vorgegeben werden. Sollten trotz Einhaltung der Sicherheitsmaßnahmen illegale Einwanderer aufgegriffen werden, können akkreditierte Unternehmen hohe Geldstrafen vermeiden.

Weiterhin empfiehlt der BGL den im Großbritannienverkehr tätigen Unternehmen, ihre Fahrer regelmäßig hinsichtlich der Sicherheitsvorschriften im Zusammenhang mit illegalen Einwanderern zu unterweisen und sich die Unterweisungen regelmäßig von den Fahrern schriftlich bestätigen zu lassen. In der Vergangenheit wurden immer wieder deutsche Transportunternehmen trotz

Einhaltung der Sicherheitsvorschriften bei einem Aufgriff illegaler Einwanderer mit Bußgeldern belangt, da nicht nachgewiesen werden konnte, dass die Fahrer regelmäßig im Unternehmen entsprechend unterwiesen wurden.

Tarifanpassungen bei der zeitabhängigen Schwerverkehrsabgabe (HGV Levy)

Hinsichtlich der Tarifstruktur der zum 01.04.2014 eingeführten Schwerverkehrsabgabe für Fahrzeuge über 12 t zGM in Großbritannien (HGV Levy) hat die britische Regierung zum 01.02.2019 Änderungen erlassen. So wurden erstmals für Fahrzeuge der Schadstoffklasse Euro VI vergünstigte Tarife eingeführt. Die Tarife für Fahrzeuge der Schadstoffklassen Euro 0 bis Euro V wurden hingegen erhöht.

Einführung einer Ultra Low Emission Zone im Zentrum von London

Bereits 2008 wurde für den Großraum London eine Low Emission Zone (LEZ) eingeführt. So dürfen nur Fahrzeuge vorgegebener Umweltstandards in den Großraum von London einfahren. Ausländische Fahrzeuge müssen für die LEZ vorab bei der Transportbehörde von London (TFL) registriert werden. Ab 26.10.2020 dürfen in die LEZ nur noch Lkw über 3,5 t zGM einfahren, die den Emissionsstandard Euro VI erfüllen. Die Low Emission Zone umfasst den gesamten Großraum von London inklusive einer Vielzahl von Autobahnen.

Des Weiteren wurde erstmals zum 01.04.2019 in einem kleineren Gebiet des Londoner Stadtzentrums eine Ultra Emission Low Zone (ULEZ) eingeführt, in der strengere Regeln als in der LEZ gelten. Bereits ab diesem Zeitpunkt dürfen in das Gebiet der ULEZ im Stadtzentrum von London nur noch Fahrzeuge einfahren, die mindestens den Emissionsstandard Euro VI erfüllen. Ausländische Fahrzeuge müssen auch für die ULEZ vorab registriert werden. Bei Verstößen

gegen die Vorschriften der ULEZ Zone werden Bußgelder in Höhe von 1000 Pfund erhoben. Wurde die Registrierung der ULEZ versäumt und ein Fahrzeug verwendet, das nicht dem Emissionsstandard Euro VI entspricht, kann sogar ein Bußgeld in Höhe von insgesamt 2000 Pfund pro Tag erhoben werden. Das Gebiet der ULEZ soll ab Jahresbeginn 2020 auf weitere Stadtbezirke ausgeweitet werden.

Niederlande

Neue Eurovignettentarife zum 01.07.2019

Die Tarife der zeitabhängigen »Eurovignette« für Lkw mit einem zGM ab 12 t, die im Vignettenverbund derzeit sowohl in den Niederlanden als auch in Dänemark, Luxemburg und Schweden gültig ist, wurden zum 01.07.2019 angehoben. Die Verteuerung betraf vor allem Fahrzeuge der Schadstoffklassen Euro 0 bis Euro IV. In einem zweiten Schritt ist vorgesehen, zum 01.01.2020 die Eurovignette auch für Euro V-Fahrzeuge zu verteuern. Vor allem die von den ausländischen Fahrzeughaltern häufig gekauften Tagesvignetten wurden für alle Fahrzeugklassen einheitlich um 50 Prozent von 8 Euro auf 12 Euro erhöht. Das niederländische Transportgewerbe kritisierte die Verteuerung der Eurovignette deutlich. Die zusätzlichen Einnahmen des Staates durch die Verteuerung der Eurovignette sollten nun zumindest für die Verbesserung der Straßeninfrastruktur eingesetzt werden. Die Vignette soll in den Niederlanden allerdings nur eine Zwischenlösung bleiben. So sehen Regierungspläne die Einführung eines kilometerabhängigen Mautsystems in den Niederlanden ab 2023 vor.

Niederländische Häfen bereiten sich auf einen möglichen Brexit vor

Zwischen den Niederlanden und Großbritannien bestehen im Seeverkehr zahlreiche Fährverbindungen. Um den Güterverkehr über die niederländischen Seehäfen im Falle eines Harten Brexit

so reibungslos wie möglich zu gestalten, wurden im Frühjahr 2019 die Verfahren für Verkehre, die für das Vereinigte Königreich bestimmt sind und über niederländische Häfen abgewickelt werden, grundsätzlich verändert. So dürfen vor dem Hintergrund der im Falle eines Harten Brexit notwendigen Zollverfahren nur noch Fahrzeuge, die bestimmte Formalitäten erfüllen, in das Hafengebiet einfahren. Grundvoraussetzung ist eine Anmeldung des einfahrenden Fahrzeuges über das Internetportal Portbase. Bei der Einfahrt in den Hafen muss eine Buchung der Fährgesellschaft vorliegen, sowie eine Kopie der Zollanmeldung mitgeführt werden. Nur wenn die oben genannten Formalitäten erfüllt werden, wird die Zufahrt in den Hafen gewährt. Vorteil der Anmeldung über Portbase soll sein, dass auch Transportunternehmen die Möglichkeit haben, dort vorab zu prüfen, ob andere an der Logistikkette Beteiligte ihrerseits die notwendigen Zolldokumente für den jeweiligen Transport in Portbase eingestellt haben und somit eine Einfahrt des Lkw in den Hafen möglich ist. Mit dieser neuen Verfahrensweise soll auch bei einem Harten Brexit eine reibungslose Abwicklung der Logistikprozesse möglich sein, indem Informationen über den Transport grundsätzlich der Fracht vorausgehen und bereits vor Eintreffen des Fahrzeuges im Hafen bei den zuständigen Behörden vorliegen.

Grenzüberschreitende Fahrten von Lang-Lkw zwischen den Niederlanden und Belgien

Seit Anfang 2019 können erstmals Verkehre mit Lang-Lkw zwischen Belgien und den Niederlanden im Regelbetrieb durchgeführt werden. Auf Grund besonderer Abkommen zwischen den Beneluxstaaten sind Verkehre mit Fahrzeugkombinationen mit einer maximalen Länge von 25,25 Metern und einem zGM von bis zu 60 t möglich. Grundsätzlich sieht die EU-Kommission grenzüberschreitende Fahrten von Lang-Lkw innerhalb der EU als nicht zulässig an.

Belgien

Nächtliches Parkverbot auf bestimmten Autobahnparkplätzen

Im Laufe des Jahres 2018 erließ die Provinz Lüttich ein Parkverbot auf dem Autobahnparkplatz Bettincourt an der E40/A3 in den Nachtstunden für Lkw über 7,5 t zGM. Hintergrund für das mit hohen Strafen bewehrte Parkverbot waren zunehmende Schwierigkeiten mit illegalen Flüchtlingen, die versuchten, als blinde Passagiere an Bord der geparkten Lkw zu gelangen. Aufsehen erregte die Tatsache, dass bei Verstößen gegen das Parkverbot den Fahrern neben einer Geldbuße auch eine Gefängnisstrafe zwischen 8 und 14 Tagen drohte. Nach einer Intervention des belgischen Verbandes gegen die drohende Gefängnisstrafe von Fahrern bei Verstößen gegen das Parkverbot wurde die Regelung schließlich wieder aufgehoben.

Bereits in der Vergangenheit wurden belgische Autobahnparkplätze in Fahrtrichtung Calais auf Grund der Flüchtlingsproblematik nachts für Lkw gesperrt. Viele Lkw-Fahrer haben daher Schwierigkeiten, geeignete Parkplätze zur Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten zu finden. Der BGL wies die im Belgienverkehr tätigen Unternehmen auf Grund der Flüchtlingsproblematik darauf hin, bei Stopps in Belgien wachsam zu sein und alle geeigneten Vorsichtsmaßnahmen einzuhalten, um das Eindringen von blinden Passagieren in die Lkw zu vermeiden.

Einführung einer Umweltzone in Gent zum 01.01.2020

Wie bereits in vielen anderen europäischen Städten sind auch in mehreren belgischen Städten in den vergangenen Jahren Umweltzonen eingeführt worden. Auch die Stadt Gent hat die Einführung einer Umweltzone zum 01.01.2020 vorgesehen. So dürfen ab diesem Zeitpunkt nur noch Fahrzeuge der Schadstoffklassen Euro V

und Euro VI nach Gent einfahren. Allerdings ist zu beachten, dass alle Fahrzeuge, die in die Umweltzone von Gent einfahren, gleichgültig welcher Schadstoffklasse, vorab registriert werden müssen. Die Kennzeichen der in die Umweltzone einfahrenden Fahrzeuge werden per Kamerateam lückenlos überprüft. Anhand der Kfz-Kennzeichen wird festgestellt, ob und für welche Schadstoffklasse das Fahrzeug registriert wurde. Von der Registrierungspflicht sind auch Fahrzeuge betroffen, die die Voraussetzungen für die Einfahrt in die Umweltzone erfüllen.

Dänemark

Eröffnung der Fehmarnbelt-Querung im Jahr 2028 möglich

Die Planungen für den Bau einer festen Querung über den 19 Kilometer breiten Fehmarnbelt bestehen bereits seit vielen Jahren. Auf der Grundlage eines Staatsvertrages zwischen Dänemark und Deutschland möchte die für den Bau verantwortliche dänische Projektgesellschaft Femern AS im Jahr 2020 mit den Bauarbeiten beginnen. Die ursprünglichen Planungen sahen eine Fertigstellung und Eröffnung des Bauwerks bereits im Jahre 2018 vor. Vor allem auf deutscher Seite kam es auf Grund des Planungsfeststellungsverfahrens für die Fehmarnbelt-Querung sowie für die deutschen Zulaufstrecken zu erheblichen Verzögerungen. Im Januar 2019 hat das Amt für Planfeststellung Verkehr in Kiel schließlich den lange erwarteten Planungsfeststellungsbeschluss für den deutschen Abschnitt der Fehmarnbelt-Querung erlassen. Experten rechnen fest damit, dass Gegner der Fehmarnbelt-Querung rechtliche Schritte einleiten werden und vor Gericht gegen den Planfeststellungsbeschluss klagen werden. Mit einem Baubeginn wird daher nicht vor dem Jahr 2020 gerechnet.

Die Baukosten in Höhe von rund sieben Mrd. Euro für die Fehmarnbelt-Querung und die Hinterlandanbindungen in Dänemark werden komplett

von dänischer Seite getragen. Deutschland finanziert nur die Hinterlandanbindungen auf deutscher Seite. Vorgesehen ist ein Ausbau der Bahn-Trasse auf deutscher Seite bis zum Jahr 2027. Straßenseitig ist ein vierspuriger Ausbau der B207 ab Heiligenhafen bis zur Fehmarnbelt-Querung vorgesehen.

Kritiker bezweifeln immer wieder die Wirtschaftlichkeit der Querung des Fehmarnbelts. Die Ankündigung der Fährgesellschaften, ihre Verbindungen auch nach Eröffnung des Tunnels weiterhin aufrechterhalten zu wollen, lässt Zweifel aufkommen, ob die prognostizierte Rentabilität der Querung aus heutiger Sicht tatsächlich gegeben ist. So könnte auf Grund der auch in Zukunft bestehenden Fährverbindungen das Verkehrsaufkommen auf der neuen Querung niedriger ausfallen als bisher angenommen.

Österreich

Anhebung der Höchstgeschwindigkeit in den Nachtstunden von 60 auf 70 km/h auf Autobahnen und Autostraßen geplant

Die seit über 20 Jahren in Österreich bestehende Geschwindigkeitsbegrenzung für Lkw über 7,5 t zGM in den Nachtstunden zwischen 21.00 Uhr und 05.00 Uhr auf 60 km/h wird möglicherweise gekippt. Derzeit dürfen nur lärmarme Lkw nachts auf den österreichischen Autobahnen und Schnellstraßen mit einer Geschwindigkeit von 60 km/h verkehren. Seit Jahren hat sich die Wirtschaftskammer Österreich für eine Anhebung auf 80 km/h ausgesprochen. Nun konnte in einem Kompromissvorschlag eine Novellierung der Straßenverkehrsordnung angeregt werden, in der eine Anhebung des Geschwindigkeitslimits für lärmarme Lkw in der Nacht von 60 km/h auf 70 km/h auf Autobahnen und Autostraßen vorgesehen ist. Die Wirtschaftskammer Österreich sah die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 60 km/h in den Nachtstunden aus Gründen der Verkehrssicherheit, des Umweltschutzes sowie

aus wirtschaftlicher Sicht als wenig sinnvoll an und begrüßte daher die Initiative der österreichischen Regierung. So sei beispielsweise der Treibstoffverbrauch bei einer Geschwindigkeit von 60 km/h höher, da Lkw-Motoren auf eine Geschwindigkeit von 80 km/h optimiert seien.

Nach der Auflösung der bisherigen österreichischen Regierung unter Kanzler Kurz im Mai 2019 und der Ankündigung von Neuwahlen Ende September 2019 bleibt allerdings offen, ob diese angestoßene Novellierung der Straßenverkehrsordnung tatsächlich so umgesetzt wird.

EU mahnt Aufhebung der Grenzkontrollen an

An diversen Grenzen innerhalb des Schengenraums, der eigentlich die Freizügigkeit von Personen innerhalb der Schengenstaaten garantieren soll und Grenzkontrollen nur in Ausnahmefällen vorsieht, finden seit Herbst 2015 regelmäßige Personenkontrollen statt. So auch an einigen deutsch-österreichischen Grenzübergängen. Die Grenzkontrollen innerhalb des Schengenraums, werden von der EU-Kommission äußerst kritisch gesehen. Grundsätzlich bedürfen Grenzkontrollen im Schengenraum der Zustimmung des EU-Ministerrates und sind auf besondere Gefahrensituation begrenzt. Derzeit kontrollieren innerhalb des eigentlich offenen Schengenraums neben Deutschland und Österreich auch Frankreich, Dänemark, Schweden und Norwegen ihre Grenzen und begründen diese Kontrollen mit Sicherheitsproblemen im Zusammenhang mit den Flüchtlingsströmen. Transportunternehmen, die mit ihren Lkw regelmäßig die deutsch-österreichischen Grenzübergänge befahren, berichten von Wartezeiten, die gerade im Nahverkehr zu starken Verzögerungen im Transportablauf führen. Zwar zielen die Grenzkontrollen auf Personenfahrzeuge und Kleinbusse ab, dennoch muss auch der Straßengüterverkehr mit regelmäßigen Wartezeiten an den Grenzen rechnen. Grundsätzlich sehen Europarechtsexperten dauerhafte

Kontrollen an den innereuropäischen Grenzen des Schengenraums als rechtswidrig an. So können Mitgliedstaaten Grenzkontrollen nur mit konkret vorliegenden Gefahren, begründen, die nicht durch andere Maßnahmen abzuwenden sind.

Polen

Marktanteil polnischer Transportunternehmen abermals gestiegen

In den vergangenen Jahren konnte Polen deutliche Zuwächse des Bruttoinlandproduktes (BIP) im Vergleich zum europäischen Durchschnitt verzeichnen. Prognosen gehen von einem Wachstum des Bruttoinlandprodukts für das Jahr 2018 von 5,1 Prozent und einer Arbeitslosenquote von etwa 4,1 Prozent aus.

Polen ist inzwischen der größte Anbieter von Straßentransportdienstleistungen in der EU. Der Marktanteil polnischer Fahrzeuge an innereuropäischen grenzüberschreitenden Transporten beträgt etwa 25 Prozent. Der Anteil der Transport- und Logistikbranche am polnischen Bruttoinlandsprodukt ist in den vergangenen Jahren auf 6,5 Prozent – mit steigender Tendenz – angestiegen. Auch in Deutschland sind polnische Unternehmen von allen ausländischen Transportunternehmen diejenigen mit den höchsten Marktanteilen. So lag der Anteil polnischer Fahrzeuge an den in Deutschland geleisteten Mautkilometern im Jahr 2018 bei 17,1 Prozent. Die »alten EU-Staaten 15« – ohne Deutschland – konnten zusammen hingegen nur einen Anteil von 6,8 Prozent erreichen.

Das polnische Transportgewerbe sieht seine Erfolgsgeschichte allerdings gefährdet. Es kritisiert insbesondere die im EU-Mobilitätspaket enthaltene Heimkehrpflicht für Fahrer und Fahrzeuge und somit Beschränkungen der Aufenthaltsdauer in anderen EU-Staaten. Das polnische Verkehrsgewerbe sieht dadurch seine Marktposition in den westeuropäischen Ländern gefährdet. Daraus resultiert der große Widerstand des polnischen

Transportgewerbes und anderer osteuropäischen Staaten gegen die von der EU-Kommission unterbreiteten Vorschläge über neue Sozial- und Marktbedingungen im Straßengüterverkehr. Noch immer besteht ein Großteil der Lohnsummen, den polnische Fahrer und Fahrer aus anderen osteuropäischen Staaten monatlich ausgezahlt bekommen, aus steuerfreien Spesen, die nicht sozialversicherungspflichtig sind. Das Nettogehalt von Fahrern liegt – sofern diese im Ausland unterwegs sind – im Vergleich zu anderen Berufsgruppen in Polen durch die Spesenregelungen deutlich höher. Dennoch besteht auch in Polen erheblicher Mangel an Fahrernachwuchs. So sollen nach Angaben des polnischen Transportgewerbes etwa 100 000 Lkw-Fahrer in Polen fehlen. In den vergangenen Jahren hatten polnische Transportunternehmen durch die großzügige Erteilung von Arbeitserlaubnissen die Möglichkeit, Fahrer aus Drittstaaten, wie der Ukraine und Weißrussland, einzustellen. Doch auch die

angeworbenen Fahrer aus Drittstaaten reichen offensichtlich nicht aus, um den Fahrermangel abzudecken.

Verbesserungen der Infrastruktur

Seit dem Beitritt Polens in die Europäische Union im Jahr 2004 wurden erhebliche Anstrengungen in eine Verbesserung der Infrastruktur geleistet. So wurden zahlreiche neue Autobahnen und Schnellstraßen gebaut, die zu einer deutlichen Verbesserung der Transportqualität geführt haben. Die zum Teil von privaten Autobahngesellschaften finanzierten Autobahnen sind größtenteils mautpflichtig. Das Straßennetz der polnischen Autobahnen und Schnellstraßen ist inzwischen auf etwa 3 300 Kilometer angewachsen. Im Bereich der Bahn ist der Nachholbedarf in eine moderne Infrastruktur wesentlich höher. Die polnische Regierung hat nun auch deutliche Investitionen in die marode Schieneninfrastruktur angekündigt. (To)

DEUTSCHES TRANSPORTGEWERBE AUF SPEZIALMÄRKTEN

TIERTRANSPORTE

Leitlinien zu bewährten Methoden beim Tiertransport

Die Europäische Kommission (GD Gesundheit und Lebensmittelsicherheit) startete im Jahr 2015 ein Projekt, das die Verbesserung des Tierwohls in Zusammenhang mit Tiertransporten zum Ziel hatte. Über einen dreijährigen Zeitraum wurden im Rahmen des Projekts Leitlinien zu bewährten Methoden beim Tiertransport innerhalb Europas und in Drittländer entwickelt (»Animal Transport Guides Project«).

Leitfäden für den Transport von Rindern, Pferden, Schweinen, Geflügel und Schafen sind inzwischen fertiggestellt und liegen auch in deutscher Übersetzung vor. Sie stehen im Bereich des Internetauftritts des Projekts zum Download bereit oder können über den BGL bezogen werden.

An der Erstellung der Leitlinien waren unter anderem die IRU und ihre Mitgliedsverbände, darunter der BGL beteiligt.

Neben den ausführlichen Leitlinien stehen auch kurze Übersichtsblätter (sog. factsheets) zur Verfügung. Diese eignen sich besonders zur Mitführung in der Fahrerkabine.

Online-Zugang zu Navigationssystemen der Transportfahrzeuge

Durch die Länderarbeitsgruppe zur Überarbeitung des Handbuchs Tiertransporte ist dem BGL mitgeteilt worden, dass den Überwachungsbehörden in Zukunft ein online-(Echtzeit-)Zugang zu den Navi-

gationssystemen der Transportfahrzeuge eingeräumt werden soll. Tiertransporteure müssten dann vor der Abfertigung von langen Transporten (Transporte mit einer Dauer von mehr als 8 Stunden) mit den Behörden vereinbaren, wie der online-Zugang der Behörden zu den Navigationsdaten sichergestellt wird.

Der BGL hat zu dieser aktuellen Entwicklung Stellung genommen. Aus Sicht des BGL ist die konsequente Einhaltung aller dem Tierschutz dienenden Vorschriften und eine effektive Kontrolle von großer Wichtigkeit. Allerdings sollten aus Sicht des BGL zur Verhinderung von Wettbewerbsverzerrungen innerhalb des EU-Binnenmarktes derartige Maßnahmen EU-weit harmonisiert erfolgen. Es gilt zu verhindern, dass sich Tiertransporteure eine Sammelstelle zur Abfertigung der Transporte in dem EU-Ausland auswählen, in dem seitens der zuständigen Kontrollbehörden die wenigsten Auflagen gemacht werden. Aus diesem Grund kritisiert der BGL, dass sich für die vorgesehene Maßnahme keine Rechtsgrundlage in der EU-Verordnung Nr. 1/2005 befindet. Im Mindesten wären EU-weit einheitliche Kontrollverfahren auszuarbeiten. Hinzu kommt aus Sicht des BGL, dass auch innerhalb Deutschlands die einheitliche Anwendung der Vorgaben offenbleibt, da das Handbuch Tiertransporte nicht den Charakter einer gesetzlichen Vorschrift hat. Eine gesetzliche Grundlage ist aus Sicht des BGL für wettbewerbsrelevante Maßnahmen erforderlich. (Dn)

GEFAHRGUTBEFÖRDERUNG

Automatisierte Notfallmeldung bei Gefahrgutunfällen

Schon seit vielen Jahren befasst sich der BGL in seinen internen Gremien (Ausschuss Gefahrgutbeförderung, Arbeitskreis Chemielogistik) mit der Idee eines automatisierten Informationsaustausches bei Gefahrgutunfällen. Als problematisch zeigen sich insbesondere Transporte gefahrgutrechtlich relevanter Stückgüter: Hier sind die Fahrzeugeinheiten nur mit orangefarbenen Warntafeln ausgestattet, die lediglich allgemeine Hinweise auf das Vorhandensein von Gefahrgütern geben, aber keinerlei Rückschlüsse auf Art, Menge oder Gefährdungspotenzial zulassen. Trotz vieler Bestrebungen konnte auf nationaler und internationaler Ebene die Idee einer automatisierten Informationsweiterleitung bisher nicht in die Praxis überführt werden.

Für die Umsetzung der Idee einer automatischen Unfallmeldung für Gefahrgüter auf der Straße fehlen derzeit allerdings noch mindestens zwei wichtige Bausteine, nämlich die automatisierte Weiterleitung des Notrufes an die zuständige Leitstelle und ein entsprechendes Informationssystem (»Trusted Party 1-TP1«).

Basierend auf einem digitalen Frachtbrief könnte hier z.B. die automatisierte Information durch das verunglückte Fahrzeug via eCall zum Einsatz kommen: Bei einem Unfall würde automatisch eine Notfallmeldung ausgelöst und mit den exakten GPS-Daten der Örtlichkeit verbunden. Über eine Zentrale würden diese Daten (z.B. anhand der Fahrzeugkennzeichen) automatisch um den jeweiligen Frachtbrief ergänzt und an die zuständige Leitstelle weitergeleitet.

Diese Leitstelle wäre dadurch sofort in der Lage, sowohl die notwendigen als auch die geeigneten einsatztaktischen Maßnahmen zu treffen und müsste nicht mehr abwarten, bis detaillierte Informationen über Art und Menge der Ladung sei-



Quelle: macdeede - Pixabay

Eine automatisierte Notfallmeldung ermöglicht eine schnellere und effizientere Reaktion der Rettungskräfte

tens einer vor Ort operierenden Feuerweereinheit vorliegen, die sich möglicherweise erst noch in das Führerhaus des verunfallten Fahrzeuges vorarbeiten müsste, um evtl. an die Frachtliste zu gelangen.

Insgesamt könnte die Einführung eines solchen Systems sowohl zu einem enormen Zeitgewinn als auch zur Erhöhung der öffentlichen Sicherheit führen, weil schon alleine durch das sofortige Wissen um Art und Menge der gefährlichen Ladung und dessen möglichen Gefährdungspotenzials präzisere und schnellere Reaktionen seitens der Rettungskräfte – als auch ggf. Information der betroffenen Bevölkerung – möglich wären.

So könnte der Disponent der Leitstelle beispielsweise unverzüglich den notwendigen ABC-Trupp alarmieren, in einer Situation, in der möglicherweise jede Minute zählt. Falls notwendig, könnten bereits zu diesem Zeitpunkt über den Kontakt zu den TUIS-Feuerwehren spezielle gefahrgutspezifische Maßnahmen abgeklärt und weitere qualifizierte Maßnahmen eingeleitet werden.

Die Situation könnte sich allerdings auch so darstellen, dass sich anhand der Ladeliste ergibt, dass Art und Menge der Ladung an Gefahrgut so gering und/oder so [relativ] »ungefährlich« sind, dass der Einsatz selbst durch eine Freiwillige Feuerwehr ohne weitere fremde Hilfe abgearbeitet werden kann. In solchen Fällen wäre die (Nach-)Alarmierung weiterer spezialisierter Einheiten entbehrlich, was auch zu niedrigeren Kosten für die Allgemeinheit und die Versicherungen führen würde.

Der BGL hat dieser Idee einen neuen Impuls gegeben und im Rahmen des EU-Projektes AEOLIX LL.12 Anfang Mai 2019 einen Kurzfilm gedreht. In diesem Film wird erklärt, wie eine solche automatische Gefahrgut-Unfallmeldung in der Praxis ablaufen könnte. Unterstützung fand der BGL insbesondere beim Deutschen Feuerwehrverband, mit dem er diese Idee, auch nach Beendigung des Projektes AEOLIX, gemeinsam vorantreiben wird. Der Film wurde im Rahmen des Projektes AEOLIX Living Lab 12 finanziert und ist zu finden unter (Ko)

[www.youtube.com/
watch?v=7PRi7uX1dgA](https://www.youtube.com/watch?v=7PRi7uX1dgA)



ENTSORGUNG

Italien: BGL erreicht Einstellung von SISTRI

Italien hat über viele Jahre vergeblich versucht, das Abfallverfolgungssystem SISTRI umzusetzen. Das mit massiven technischen Problemen behaftete Telematiksystem war für solche ausländischen Beförderer obligat, die gefährliche Abfälle aus Italien exportieren oder Kabotage in Italien betreiben. Über zehn Jahre lang musste der BGL für die scheinbar schrittweise Rücknahme der italienischen Regelungen kämpfen.

So war 2012 noch die Niederlassung in Italien und eine italienische Steuernummer notwendig, um Abfalltransporte durchführen zu dürfen. Ab 2014 mussten zusätzliche fragwürdige Nachweise erbracht werden, wie beispielsweise der Nachweis der Nichtentmündigung des Antragstellers. Auch die kurzfristige Einführung einer »Grünen Telefonnummer« für nichtitalienische Unternehmen zur »Transformation« der Mehrwertsteuernummer erwies sich unbrauchbar, weil dieser spezielle Telefonanschluss nur von Italien aus erreichbar war!

Zum 1. Januar 2019 wurde das System SISTRI komplett eingestellt. Die Notwendigkeit zur »Basisregistrierung« in das Albo Nazionale bleibt auch weiterhin bestehen.

BGL lehnt Freistellung von Abfalltransporten von der Mautpflicht ab

Der BGL lehnte eine Freistellung von der Mautpflicht sowohl für Transporte kommunaler Entsorgungsunternehmen als auch für Abfalltransporte ab. Der Bundesrat hatte zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes (BFStrMG) der Bundesregierung einen Prüfauftrag gegeben, inwieweit Fahrzeuge, die im Rahmen der kommunalen Daseinsvorsorge zur Sicherstellung der Abfallbeseitigung und -entsorgung genutzt werden, von der Mautpflicht befreit werden können. Der BGL lehnte eine Freistellung von der Mautpflicht sowohl für Transporte kommunaler Entsorgungsunternehmen als auch für Abfalltransporte ab:

Keine Freistellung von der Mautpflicht für Transporte kommunaler Entsorgungsunternehmen

Der Verband verwies auf die deutlich zu erkennende zunehmende Rekommunalisierung bei der Erfassung und Sammlung wertstoffhaltiger Abfälle, welche seit längerem zur Verdrängung bislang erfolgreicher privater Unternehmen aus dem Entsorgungsmarkt führt. Würden kommunale Entsorger auch noch von der Mautpflicht befreit, während private Unternehmen für die gleiche Leistung auf Bundesfernstraßen in vollem Umfang Maut entrichten müssten, führe dies zu deutlich erhöhten massiven Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten des privaten Gewerbes. Dies habe Folgen für die Existenzen und den Wettbewerb privater, meist mittelständischer Entsorgungsunternehmen.

Keine Befreiung von Abfall- und Recyclingtransporten von der Lkw-Maut

Darüber hinaus lehnte der Verband ebenso Bestrebungen ab, alle Abfall- oder Recyclingtransporte von der Maut zu befreien. Der BGL erinnerte, dass nur durch Begutachtung der Ladung mittels Kontrollen festgestellt werden könne, ob tatsächlich Abfall oder Recyclingmaterial geladen ist. Die bloße Kennzeichnung der Fahrzeuge mit »A-Schildern« reiche hierzu nicht aus. Würden nämlich keine Abfälle transportiert, müssten Abfallwarntafeln, anders als beispielsweise Warntafeln bei Gefahrguttransporten, weder abgedeckt, zugeklappt noch in anderer Weise als nichtzutreffend kenntlich gemacht werden. Dies erlaube, dass bei angebrachtem oder aufgeklapptem A-Schild (legal) nicht nur Leertransporte, sondern darüber hinaus sogar der Mautpflicht unterliegende Transporte durchgeführt werden könnten.

(Ko)

TRANSFRIGORROUTE DEUTSCHLAND

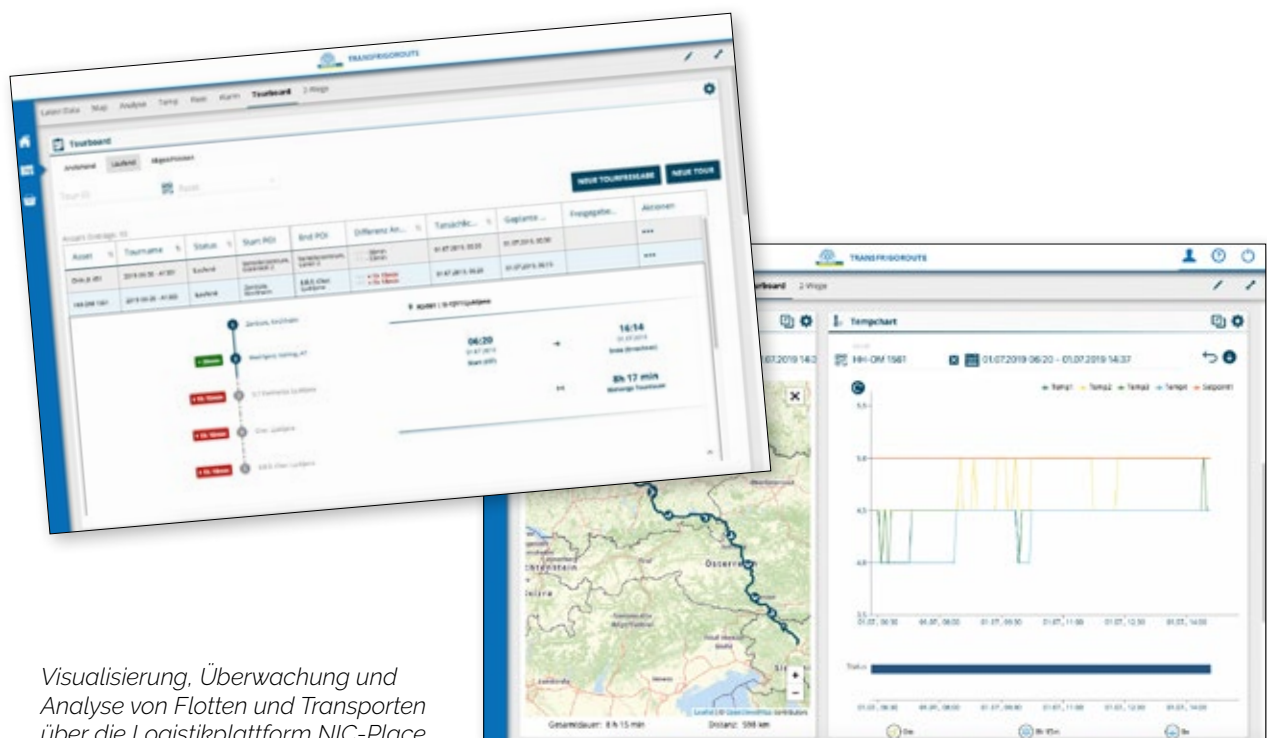
Tourboard für den temperaturgeführten Transport

TRANSFRIGORROUTE hatte sich zum Ziel gesetzt, einen einheitlichen Telematikstandard für den temperaturgeführten Transport zu erarbeiten und sich in einer eigens dafür eingerichteten Arbeitsgruppe intensiv mit ihren Thermologistikern dazu ausgetauscht. Das große Angebot an Telematiksystemen, das die Auswahl des für den einzelnen Betrieb geeigneten Systems sehr kompliziert macht, führte folgerichtig zu der Forderung nach einheitlichen Schnittstellen.

Diskutiert wurden die unterschiedlichsten Hardware- und Softwarelösungen. Letztlich mündeten diese Diskussionen in einer Kooperation von TRANSFRIGORROUTE mit der offenen 360° Logistikplattform NIC-place. NIC-place bietet den Verbandsmitgliedern Unterstützung bei der Visualisierung, Überwachung und Analyse he-

terogener Flotten und ihrer Transporte, sprich Touren.

Das Tourboard eines Transportunternehmens kombiniert fahrzeugbezogene Telematikdaten mit Planungsdaten, verfügt über kühlspezifische Darstellungs- und Funktionsoptionen sowie ein Event- und Eskalationsmanagement. Für TRANSFRIGORROUTE-Mitglieder untereinander bietet die Plattform einfache Verbindungsmöglichkeiten mit potenziellen Partnern der Thermologistik. Umfangreiche kühlspezifische Darstellungs- und Funktionsoptionen sichern ein High Quality Monitoring für die temperaturgeführte Logistik. Weitere Funktionen, wie beispielsweise das Zusammenbringen von benötigtem Equipment oder freien Ladekapazitäten sind in der Planung. TRANSFRIGORROUTE DEUTSCHLAND versteht sich als neutraler Verband. Diesem Selbstverständnis entspricht, dass die Plattform, unab-



Visualisierung, Überwachung und Analyse von Flotten und Transporten über die Logistikplattform NIC-Place

hängig von der von den Mitgliedern bereits verbauten Hardware nutzbar ist. Es ist auch unerheblich, ob es sich um eigenes Equipment oder um das Equipment von Subunternehmern handelt.

Den Mitgliedern von TRANSFRIGORROUTE DEUTSCHLAND kann im Rahmen dieser Kooperation ein überaus attraktives – auch finanziell interessantes – Vorzugspaket geschnürt werden.

E-Learning Schulungskonzept »Temperaturgeführte Transporte«

Mit der VerkehrsRundschau (VR) als weiterem Partner arbeitet TRANSFRIGORROUTE an einem E-Learning- Schulungskonzept für Fahrer im temperaturgeführten Transport bzw. Lebensmitteltransport.

Alle wichtigen Themen des temperaturgeführten Transports bzw. Lebensmitteltransports wie bei-

spielsweise Kühlfahrzeugtechnik, Hygiene und Temperaturführung, korrekte Warenübergabe oder Tipps für unvorhergesehene Zwischenfälle, werden dem Fahrer hier als Tool zur Verfügung gestellt.

Das Schulungskonzept wird den TRANSFRIGORROUTE-Mitgliedern als Online-Tool in einem Basispaket mit fünf Kursen kostenlos zur Verfügung gestellt. Zusätzliche Kurse sind für TRANSFRIGORROUTE-Mitglieder auf der VR-Weiterbildungsplattform mit deutlichem Preisnachlass – übrigens auch alle anderen Weiterbildungskurse der Plattform – buchbar.

Sowohl die Zusammenarbeit mit NIC-place, als auch die Kooperation mit der VerkehrsRundschau bietet den TRANSFRIGORROUTE-Mitgliedern einen handfesten und spürbaren Mehrwert gegenüber Nicht-Verbandsmitgliedern. (hb)




Temperaturgeführte Transporte in Kooperation mit TRANSFRIGORROUTE DEUTSCHLAND

1  Grundlagen In diesem Kapitel: ▪ Gesetzliche Vorgaben, Marktstandards ▪ Temperaturbereiche ▪ Ladungsarten ▪ Hygiene ▪ Kühlfahrzeug	2  Transportkette In diesem Kapitel: ▪ Vorbereitung des Fahrzeugs ▪ Schnittstelle Rampe ▪ Warenübernahme ▪ Beladung, Beförderung, Übergabe, Entladung ▪ Betriebsmodi der Kälteanlage	3  Abschlussprüfung In diesem Kapitel: ▪ Abschlusstest mit 15 Fragen ▪ 3 Versuche
--	--	---

▶
⌂

Die wichtigsten Themen des temperaturgeführten Transports über E-Learning entdecken

BUNDESFACHGRUPPE SCHWERTRANSPORTE UND KRANARBEITEN

Am 30. Mai 2017 trat die für Großraum- und Schwertransporte maßgebliche Verwaltungsvorschrift zu den §§ 29 Absatz 3 und 46 Absatz 1 Nummer 5 StVO in Kraft. Speziell der neu eingeführte Verwaltungshelfer (VwH), der anstelle der Polizei Transporte absichern soll, sorgte im Berichtszeitraum für negative Schlagzeilen.

Schwergutgewerbe und Industrie stöhnen unter Nebenkostenanstieg

Speziell in den Bundesländern Hessen und Nordrhein-Westfalen zieht sich die Polizei nahezu vollständig von der Begleitung dieser Transporte zurück. Entlastung der Polizei auf der einen Seite und starke Zusatzbelastung bei den jeweils zuständigen Straßenverkehrsbehörden auf der anderen Seite ist das Ergebnis. Letztere müssen für den Einsatz der VwH so genannte Verkehrsrechtliche Anordnungen nach § 45 StVO schreiben, was und wo der VwH bei der Absicherung umsetzen muss. Dies benötigt Zeit und kostet Geld (Einweisung des VwH auf jede einzelne Strecke. Die Ergebnisse der Anordnungen: i. d. R. werden 3 vorausfahrende Begleitfahrzeuge (BF 4) und ein nach hinten absicherndes Begleitfahrzeug (BF 3) gefordert. Kostete die Polizeibegleitung beispielsweise 100 Euro für den Streckenteil, beläuft sich die zivile Begleitung nunmehr auf 1200 Euro.

Deutsche Industrie fordert daher schnellstmögliche Umsetzung der Beleihung

Der extreme Anstieg der Nebenkosten führt bei der Industrie zu ersten Überlegungen, Produktionsstandorte zu überdenken oder gar aufzugeben. Die BSK hat daher zusammen mit dem BGL und der Vereinigung hessischer Unternehmensverbände (VhU) die 3. Verbändeinitiative der deutschen Industrie gestartet. Insgesamt 38 (!) Verbände der deutschen Industrie fordern den Bund und die Länder auf, schnellstmöglich die Rechtsgrundlagen für die

Beleihung ziviler Unternehmen und Personen mit Hilfe entsprechender Verordnungen einzuführen. Beleihung im Zusammenhang mit der zivilen Absicherung von Großraum- und Schwertransporten sowie Autokranverbringungen bedeutet, dass dieser Personenkreis die gleichen Befugnisse erhält, wie ihn die Polizei bei der Absicherung dieser Transporte besitzt. Bedeutet weiterhin, dass diese Personen hoheitliche Befugnisse erhalten. Des Weiteren ist positiv festzuhalten, dass sie keine verkehrsrechtlichen Anordnungen benötigen und dass weniger Personal beim Einsatz erforderlich sein wird. Unter dem Strich wird damit Zeit und Kosten gespart, ohne dass die Verkehrssicherheit leidet.

Die Verkehrsministerkonferenz hat auf diese Initiative reagiert. Die Vorsitzende, Ministerin Rehlinger, hat im Namen der Konferenz eine zügige Umsetzung der erforderlichen Verordnungen ebenso zugesagt, wie eine bundesweit einheitliche Lösung mit gegenseitiger Anerkennung der Ausbildung.

AGB der BSK Kran und Transport 2019

Der Arbeitskreis »Versicherungsfragen« hat mit Unterstützung des BGL die im Gewerbe und der verladenden Wirtschaft bekannten Allgemeinen Geschäftsbedingungen der BSK Kran und Transport angepasst und in großen Teilen neu gefasst. Durch diese Überarbeitung sind die höchstrichterlichen Entscheidungen der letzten Jahre mit eingeflossen. Auch konnte der Geschäftsbedingung eine neue und übersichtliche Struktur gegeben werden.

Pilotlehrgang »Geprüfter Fahrzeugkranführer (IHK)« erfolgreich abgeschlossen

Im Juli 2019 endete der erste Lehrgang zum geprüften Fahrzeugkranführer (IHK) bei der Kammer zu Dortmund. In 6 Monaten wurde nach dem dualen Prinzip – Schule und Praxis im Betrieb – die Grundlagen für die Prüfung gelegt. Nächster Lehrgang startet in 2020. (WD)



NEUES AUS DEM VERBANDSLEBEN

FÖRDERVEREIN ERFOLGREICH GEGRÜNDET



Was im Herbst 2018 als spontane Idee der Imageförderung der Transportlogistikbranche von BGL und der Fahrzeugwerk Bernard Krone GmbH & Co. begann, ist nun »PROFI«: Am 22. Mai 2019 wurde der Verein PROFİ – Pro Fahrer-Image offiziell aus der Taufe gehoben. 21 hochkarätige Unternehmen und Verbände rund um die Logistikwirtschaft haben als Gründungsmitglieder die Vereinssatzung unterzeichnet und wollen sich gemeinsam für die Branche und besonders für die Berufskraftfahrerinnen und Berufskraftfahrer einsetzen.

PROFI steht unter der Schirmherrschaft des Bundesverkehrsministeriums. Als Startkapital für den Verein hat Krone das Unikat eines Sattelauflegers im Brummi-Design gespendet, der für diesen guten Zweck von der Langenlonsheimer Transport GmbH ersteigert wurde.

Die Ziele von PROFİ

PROFI will für das Arbeits- und Lebensumfeld der Fahrer sensibilisieren und ein Umdenken in Industrie, Handel, Transportwirtschaft und Bevöl-

kerung im Umgang mit den Fahrern erreichen, speziell:

- höhere Wertschätzung des Fahrerberufs
- bessere Arbeitsbedingungen
- bessere Ausbildung und Qualifizierung
- Imageverbesserung des Straßengüterverkehrs

Geplante Aktivitäten/Projekte

Zentrales Anliegen ist das Umsetzen von ganz konkreten Maßnahmen, um die o.g. Ziele zu erreichen. Aufgrund der politischen Aktivitäten der an PROFİ teilnehmenden Verbände ist auch die »Schnittstelle zur Politik« gewährleistet. In Planung/Umsetzung sind:

- Socialmedia- und Presse-Aktivitäten
- Road Shows, z. B. zum »Erleben des Fahrerberufs«
- Bewertungs-APPs für Rampen, Parkplätze etc.
- Verkehrserziehung & Aktivitäten in Kindergärten, Schulen, Berufsschulen und Zusammenarbeit mit Berufsberatern
- Informationsveranstaltungen bei den PROFİ-Partnern vor Ort, z. B. für Schüler



PROFI-Gründungsmitglieder

- Herausgabe eines »Fahrer-Knigge«
- Pilotprojekte zur Verbesserung des Fahrer-arbeitsplatzes, z. B. MOTIS – Modular Truck Interieur System
- u. v. m.

PROFI unterstützen

Wie so oft im Leben gilt auch hier: »Gemeinsam geht es besser«. Unterstützer, die sich ebenfalls für diese Ziele engagieren möchten, sind herzlich willkommen. PROFI-Mitglied werden können alle Interessierten, die der Logistik-Branche nahestehen: Unternehmen, Organisationen sowie Einzelpersonen und ausdrücklich Lkw-Fahrerinnen und -Fahrer.

PROFI ist kein Club, sondern finanziert sich als Förderverein aus Beiträgen und Spenden. Für Unternehmen bzw. Organisationen, die »reguläres« PROFI-Mitglied werden möchten, fällt ein Jahresbeitrag von mindestens 3000 € p.a. an. Parallel dazu besteht für Einzelpersonen sowie für Unternehmen bzw. Organisationen die Möglichkeit, PROFI-Fördermitglied zu werden; dabei

fällt ein Jahresbeitrag von mindestens 40 € p.a. (Einzelpersonen) bzw. mindestens 500 € p.a. (Unternehmen und Organisationen) an. Alle Beiträge können freiwillig erhöht werden. Im Gegensatz zu Fördermitgliedern können ordentliche Mitglieder ein Wahlrecht in der Mitgliederversammlung ausüben. Fördermitglieder können aber in den Beirat des Vereins und/oder Vorstand berufen werden.

Kontakt zu PROFI

Sie haben weitere Anregungen/Ideen, mit denen Sie uns unterstützen möchten? Sprechen Sie mit uns:

Förderverein Pro Fahrer-Image

Breitenbachstr. 1
60487 Frankfurt am Main
profi@pro-fahrer-image.de
www.pro-fahrer-image.de

(MS/Zi)



PROFI ist seit Mai 2019 aktiv und freut sich über weitere engagierte Mitglieder

MESSE »TRANSPORT LOGISTIC 2019«: GROSSE RESONANZ BEI BGL-VERANSTALTUNG ZUM FAHRERMANGEL

Der BGL veranstaltete am 04.06.2019 auf der Logistik-Weltleitmesse »transport logistic 2019« in München eine hochkarätig besetzte Podiumsdiskussion vor rund 350 Zuschauern zum Thema »Lkw-Fahrer 4.0 – Quo vadis Berufskraftfahrer?« unter Moderation von BGL-Vorstandssprecher Prof. Dr. Dirk Engelhardt. Teilnehmer waren Andrea Kocsis, Stellvertretende Vorsitzende ver.di; Christina Scheib, Lkw-Fahrerin und BGL-Botschafterin für Berufskraftfahrerinnen; Dr. Frank Albers, Geschäftsführer Vertrieb und Marketing der Krone Nutzfahrzeug Gruppe; Hubertus Goldkuhle, Leiter Verbandsbetreuung Lkw der Daimler AG; Gerald Hensel, Vorsitzender des BGL-Ausschusses für Berufsbildung sowie Professor Johann Tomforde, Geschäftsführender Gesellschafter der Teamobility GmbH.

Dabei ging es um folgende Fragestellungen: Bleibt der Fahrerberuf eine Männerdomäne? Wie können das Image der Branche verbessert und der Kraftfahrerberuf wieder attraktiver werden? Welche Auswirkungen hat das automatisierte und schließlich autonome Fahren auf den Berufsalltag des Fahrers? Ist ein Verzicht auf Lkw-Fahrer künftig sogar im Stadtverkehr denkbar? Wie wird sich die Vergütungsstruktur für Fahrer entwickeln? Wie sieht der »Arbeitsplatz Lkw« in Zukunft aus? Wie wird sich das Berufsbild der Lkw-Fahrerin/des Lkw-Fahrers ändern? Welche Arbeitszeitmodelle sind nötig und möglich?

Gemeinsame Forderungen von BGL und ver.di: bessere Aufenthaltsbedingungen für Lkw-Fahrer auf Rasthöfen und schärfere Kontrollen

Am Rande der Messe forderten angesichts des alltäglichen Sozialdumpings im europäischen Straßengüterverkehr und des zugleich massiv



zunehmenden Fahrermangels in der Transportlogistikbranche der BGL gemeinsam mit der Dienstleistungsgewerkschaft ver.di:

»Getreu dem Motto 'der Ehrliche darf nicht der Dumme sein' brauchen wir im Straßengüterverkehr dringend schärfere Kontrollen. Die gesetzlichen Lenk- und Ruhezeitregelungen, aber auch Lohn- und Sozialvorschriften sind nur soweit gut, wie sie auch kontrolliert werden können. Wir fordern daher schnellstmöglich ein verbindliches europäisches Melderegister, in dem jeder gewerbliche Transport auf der Straße registriert und damit kontrollierbar gemacht wird.

Gleichzeitig müssen die Aufenthaltsbedingungen auf den Rasthöfen zügig verbessert werden, damit Lkw-Fahrerinnen und Lkw-Fahrer die gesetzlich vorgeschriebenen Pausen und Ruhezeiten so einlegen können, dass ein echter Erholungseffekt möglich ist. Hierfür fordern wir ausreichend geeignete Stellplätze, saubere (sanitäre) Einrichtungen und bezahlbare Angebote für Produkte und Dienstleistungen an den Rasthöfen.« (Bul)

BERUFSKRAFTFAHRER/-IN – EIN JOB MIT ZUKUNFT!

»Kollege gesucht« – ein Spruch, der in verschiedenen Sprachen auf den Rückwänden vieler Lkw zu lesen ist – der Fahrermangel hat längst ganz Europa erfasst. Gleichzeitig werden immer mehr Güter auf der Straße befördert – Tendenz weiter steigend, gerade auch durch den stetig wachsenden Online-Handel.

Wie lassen sich junge Menschen für den Beruf Berufskraftfahrer/-in begeistern? Und wie können gestandene Fahrer, die uns tagtäglich zuverlässig mit Gütern versorgen, entsprechende Anerkennung für ihr Tun erfahren? Zwei wesentliche Themen, die den BGL seit seiner breit angelegten Befragung von über 4000 Kraftfahrern im letzten Jahr (vgl. BGL-Jahresbericht 2017/2018) mit Nachdruck beschäftigen. Denn die Befragung hat u. a. aufgezeigt, dass 97,5 Prozent der Kraftfahrer keine Wertschätzung zuteil wird. Als Gründe für den Fahrernachwuchsmangel werden geringe Entlohnung, schlechtes Image des Berufs sowie unflexible Arbeitszeiten genannt. Zunächst »nur« als Faktengrundlage für Politiker in Deutschland und Europa gedacht, hat der BGL die Umfrage dazu genutzt, um eigene Ziele zu formulieren – und dabei in kurzer Zeit schon viel bewegen können, wie die Gründung des Fördervereins PROFI – Pro Fahrer-Image zeigt (siehe Kapitel »PROFI«).

Fünf-Punkte-Plan gegen Logistikengpässe und Fahrermangel

Zudem hat der BGL in einer verbändeübergreifenden Initiative einen Fünf-Punkte-Plan erarbeitet, der an die Politik, aber auch Wirtschaft und Gesellschaft appelliert. In dem gemeinsamen Papier machen führende Verbände aus Transport, Logistik, Industrie und Handel auf den drohenden Versorgungskollaps aufmerksam und formulieren entsprechende Maßnahmen zur Bekämpfung des Fahrermangels. Denn Branchenschätzungen zufolge scheiden jährlich etwa doppelt so viele

Fahrer altersbedingt aus dem Berufsleben aus wie durch Berufsausbildung und andere Qualifizierung nachkommen. Zentrale Handlungsfelder des Plans sind:

- mehr Wertschätzung und Erhöhung der Attraktivität des Fahrerberufs
- Verbesserung der Ausbildung und Qualifizierung
- Fahrgewinnung: Imagekampagne und Aufnahme des Berufes »Berufskraftfahrer« in die »Positivliste Zuwanderung von Fachkräften in Ausbildungsberufe« (Bemerkung: seit 2019 ist der Beruf »Berufskraftfahrer/-in« der Engpassanalyse der Bundesagentur für Arbeit bundesweit als Mangelberuf anerkannt; ferner will die Bundesregierung den Fahrerberuf bei der Fachkräfteeinwanderung berücksichtigen)
- Verbesserung der Infrastruktur
- umfassende Digitalisierungsstrategie

Der Fünf-Punkte-Plan wurde im Dezember 2018 offiziell an Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer übergeben. Neben dem BMVI wurden zwischenzeitlich weitere Bundesministerien angesprochen, um der zentralen Forderung nach einer interministeriellen Arbeitsgruppe unter Beteiligung der Verbände nachzukommen. Die im Fünf-Punkte-Plan enthaltenen Ansätze werden Eingang in das »Innovationsprogramm Logistik 2030« des BMVI finden, das den »Aktionsplan Güterverkehr und Logistik« ablöst.

BGL ernannt Botschafterin für Berufskraftfahrerinnen

Weniger als zwei Prozent der in Deutschland beschäftigten Berufskraftfahrer sind Frauen!^{*)}. Sollen sich Wertschätzung und Attraktivität des Fahrerberufs erhöhen, um wieder mehr Kraftfahrer zu gewinnen, gilt es auch, die Belange der Fahrerinnen in diesem Berufsumfeld zu stärken. Denn in der täglichen Praxis stehen diese Frauen zwar »ihren Mann«, sehen sich in der Männer-

*) Quelle: BAG-Marktbeobachtung Güterverkehr; Auswertung der Arbeitsbedingungen in Güterverkehr und Logistik 2018-I – Fahrerberufe

dominierten Fahrerwelt aber gleichzeitig ganz speziellen Problemen gegenüber. Um hier gezielt für Lösungen einzutreten, hat sich der BGL entschlossen, eine Botschafterin für Lkw-Fahrerinnen einzusetzen. In Christina Scheib hat der BGL die ideale Botschafterin gefunden. Sie ist selbst passionierte Lkw-Fahrerin und kennt aus ihrer Berufspraxis Beispiele, wo Verbesserungen nötig sind – angefangen bei sanitären Einrichtungen für Frauen bis zu neuen Arbeitszeitmodellen zur besseren Vereinbarkeit von Familie und Beruf. Mit Unterstützung der neuen BGL-Botschafterin plant der BGL, einen Stammtisch speziell für Berufskraftfahrerinnen nach dem Vorbild der bewährten Fernfahrerstammtische sowie einen Arbeitskreis Frauen in der Logistik einzurichten.

Dem BGL ist es gelungen, dass sich sowohl die überregionale Presse als auch die Branchen-Fachmedien dem Thema »Berufskraftfahrerinnen« gezielt widmen. Dank eines souveränen und sympathischen Auftritts von Christina Scheib im Rahmen der vom BGL auf der Messe transport logistic veranstalteten Podiumsdiskussion zum Thema »Lkw-Fahrer 4.0 – Quo vadis Berufskraftfahrer« konnte das Thema weiter spezifiziert und auch international platziert werden. Schließlich waren der BGL-Vorstandssprecher Dirk Engel-



BGL-Botschafterin Christina Scheib

hardt und Frau Scheib beim Bundesverkehrsminister eingeladen, damit dieser sich aus erster Hand über den Alltag von Berufskraftfahrerinnen informieren konnte. (MS)

WEITERENTWICKLUNG DES »TRUSTED CARRIER«

Der »Trusted Carrier«

Der bestehende »Trusted Carrier« basiert auf dem gegenseitigen Leistungs- und Qualitätsversprechen zwischen verladender Industrie und Unternehmer. Dadurch wird sichergestellt, dass nur bekannte und ggfls. geprüfte Unternehmer zum Einsatz kommen, um Cargonapping, Auftrags- und Identitätserschleichung und Frachtenbetrug zu verhindern.

Was ist neu am Trusted Carrier?

Der neue Trusted Carrier steht weiterhin für organisatorische Validierung seriöser Transportpartner. Das Modul »V-Card« steht für die Registrierung von Unternehmen im System. Im Modul »Asset« können erweiterte und branchenspezifische Stammdaten erfasst werden, die systemtechnisch automatisiert abgeglichen werden. Das Modul »Wallet« steht für den Fahrer als mobile Lösung zur Verfügung. Mit der chemischen Industrie wurden die Grundlagen für den »CTC-Chemical Trusted Carrier« entwickelt. Hierzu wurde eine strategische Partnerschaft zwischen dem BGL und dem Münchner Softwarehaus »star/trac« geschlossen.

Was ist technisch neu am Trusted Carrier?

Revolutionär ist, dass der branchenfokussierte »Trusted Carrier« komplett als Cloud-Service angeboten wird. Somit ist eine einfache ad-hoc Nutzung über das Intranet möglich. Die Systemverfügbarkeit ist garantiert. Die Abrechnung erfolgt automatisiert nach Inanspruchnahme.



Warum eine Branchenfokussierung?

Die Nutzung des Systems soll einen möglichst hohen Prozess- und Kostenvorteil für die beteiligten Unternehmen bieten. Mit dem »CTC Chemical Trusted Carrier« haben wir die Besonderheiten der Branche berücksichtigt. Über das »Asset-Management« (Stammdaten-Management) haben wir eine Online-Anbindung zwischen der Industrie und den Unternehmern aufgebaut, sodass Registrierungs-, Prüf-, und auch Zertifizierungsaufwände erheblich reduziert werden können. Mit weiteren Branchen wird aktuell verhandelt. Der weitere Ausbau des Systems erfolgt durch und mit unseren Mitgliedern und Partnern. (AS)

NEUE KOMMUNIKATIONSWEGE

Die »BGL-Vorteilswelt«

Im Intranet der Verbände bieten wir seit einem Jahr unseren Mitgliedsunternehmen bundesweit gebündelte Rahmenverträge an.

Warum eine neue BGL-Vorteilswelt?

Die neue »BGL-Vorteilswelt« ist nunmehr von allen Landesverbandsseiten, über die BGL Homepage oder direkt über die URL www.bgl-vorteilswelt.de erreichbar.

Sie erscheint in einem neuen Corporate Identity und unterstreicht damit die Bedeutung für den BGL, seinen Mitgliedsorganisationen und Mitgliedsunternehmen in der laufenden Neuausrichtung des Verbandes.

Mitgliedsunternehmen des BGL und seiner Mitgliedsorganisationen sollen neben der wichtigen gewerbepolitischen Arbeit auch einen wirtschaftlichen Nutzen erhalten.

Was ist technisch neu an der BGL-Vorteilswelt?

Revolutionär ist, dass die neue BGL-Vorteilswelt mit neuester Single-Sign-On Technologie an-

geboten wird. Ist das Mitglied einmal registriert, so können uneingeschränkt die Angebote und Dienstleistungen der BGL-Vorteilswelt Partner, die Daten der Länderinformationen und allen weiteren unseren Verbandsmitglieder exklusiv angebotenen Informationen abgerufen werden.

Was bietet die BGL-Vorteilswelt unseren Mitgliedern?

Wir haben im ersten Schritt interessante und allgemein nutzbare Rahmenverträge der Landesverbände in der BGL-Vorteilswelt zusammengefasst und über die Bündelung attraktivere Konditionen erhalten.

Mit der neuen BGL-Vorteilswelt wollen wir zum einen stärker in die Mitgliederwerbung einsteigen. Dies sind Marketingmaßnahmen wie Roll-UPS oder Flyer für Veranstaltungen, aber auch kurze Filmbeträge mit den BGL-Vorteilswelt-Partnern sollen die Angebote und Dienstleistungen bewerben. Des Weiteren machen wir mit der BGL-Vorteilswelt Werbung für eine Mitgliedschaft im Verband.

Der weitere Ausbau erfolgt durch und mit den Landesverbänden und ihren Mitgliedern. (AS)

Das Verbandsnetzwerk »myBGL«

Nach ausgiebigem Test durch Verbands- und Unternehmensvertreter erfolgt seit Frühsommer 2019 das Rollout der digitalen Plattform »myBGL« über die BGL-Mitgliedsorganisationen.

Warum eine neue Plattform?

Die Information der Mitglieder fand bislang hauptsächlich unidirektional, also vom Verband hin zum Mitglied statt. Für den Austausch untereinander blieben in erster Linie nur E-Mail, Telefon und die Teilnahme an einschlägigen Veranstaltungen oder Verbandstreffen.

Die Plattform myBGL ermöglicht die digitale Kommunikation und Interaktion zwischen belie-

big vielen Teilnehmern bzw. Mitgliedern aus allen BGL-Mitgliedsorganisationen. Sie revolutioniert die Kollaboration innerhalb des bestehenden Verbandsnetzwerks.

Verbände sind dem Konzept der sozialen Medien sehr ähnlich

Was heute gemeinhin als »Community« bezeichnet wird, ist eigentlich nichts Neues. Jeder Verband bzw. Verein steht für eine Gemeinschaft, die gemeinsam bestimmte Ziele verfolgt, Interessen pflegt oder sich bestimmten Wertvorstellungen verpflichtet fühlt. Tatsächlich neu, sind heute die technischen Möglichkeiten, um eine solche »Community« zu pflegen.

Was bietet myBGL seinen Nutzern?

Mit dem Portal myBGL wird die Verbandsmitgliedschaft und die Arbeit im Verbandsnetzwerk:

- interaktiver,
- kollaborativer,
- zeitsouveräner und
- selbstbestimmter.

Der Austausch in den Verbandsgremien, den Ausschüssen und Arbeitskreisen kann jederzeit und ortsungebunden stattfinden. Ein Beitrag

mit anschließender Diskussion kann unzählige E-Mails zwischen den Beteiligten und ggf. das ein oder andere persönliche Treffen ersetzen. Neue Mitglieder und Mitarbeiter erhalten schneller einen Überblick über die aktuell diskutierten Themen, deren Hintergründe und die jeweiligen Sichtweisen im Netzwerk. Verantwortlichkeiten und Ansprechpartner bzw. spezifische Kompetenzen können leichter identifiziert werden. Das gesamte Verbandsnetzwerk oder auch die BGL-Community werden transparenter. (PK)

Die Gemeinschaftsplattform »WeDoLo«

KRAVAG/SVG und der BGL betreiben gemeinsam die Gemeinschaftsplattform WeDoLo. www.wedolo.de

Was ist WeDoLo

Wedolo ist die Logistik-Plattform, die Unternehmen des Straßenverkehrsgewerbes ihr tägliches Geschäft erleichtert. Mit Apps und Services sorgt Wedolo für Transparenz, spart Arbeitszeit und Kosten. Mit drei starken Partnern schafft Wedolo einfache Lösungen.

WeDoLo vereint die Services und Dienstleistungen der drei starken Partner KRAVAG/SVG und BGL.

Was sind die Vorteile von WeDoLo?

Ein Passwort für alles

Dank Single-Sign-On bietet Wedolo barrierefreien Zugang zu Portalen von SVG, KRAVAG und BGL. Bestehende Nutzerkonten bei allen drei Partnern können bequem über Wedolo erreicht werden. Künftig ist nur ein Passwort zu merken!

Alles auf einen Klick

Ob Dispo, Transport oder Abrechnung – Wedolo stellt für jede Aufgabe den passenden Dienst

zur Verfügung und begleitet mit seinen Services durch den gesamten Arbeitstag. Zeit und Kosten werden gespart.

Individuell abgestimmt

Im Wedolo-Profil können die Services individuell zusammengestellt werden – so wie sie benötigt werden. So sind immer genau die Services und Apps greifbar, die bei der Optimierung der Geschäftsprozesse helfen.

Welche Services steuert der BGL zu WeDoLo bei?

Die BGL-Vorteilswelt und die Länderdatenbank wurden neu programmiert und mit neuen Funktionalitäten ausgestattet. Alle Landesverbände sind angeschlossen. Unternehmer, die Mitglied werden wollen finden über die Eingabe Ihrer PLZ direkten Zugang zu Ihrem Landesverband. Der BGL bewirbt seine Studiengänge und kommuniziert politische Erfolge. Unternehmer können in einem Testimonial Stellungnahmen zum Verband und seiner Arbeit abgeben. In Vorbereitung ist ein Rechtsportal für Mitgliedsunternehmen, welches aktuell in Zusammenarbeit mit den Landesverbänden erarbeitet wird. (AS)

DER BGL UND SEINE MITGLIEDSORGANISATIONEN

Präsidium – bis 21.02.2019

Adalbert Wandt
Präsident

Claus-O. Herzig
Vizepräsident

Horst Kottmeyer
Vizepräsident

Hans-Dieter Otto
Vizepräsident

Klaus Peter Röskes
Vizepräsident

Hans Wormser
Vizepräsident

Ehrenpräsident

Hermann Grewer

Aufsichtsrat – ab 22.02.2019

Horst Kottmeyer
Vorsitzender

Thomas Heinbokel
Stellv. Vorsitzender

Johann Ach

Hubertus Kobernuß

Henriette Koppenhöfer

Vorstand

Vorstandssprecher:
Prof. Dr. Dirk Engelhardt

Mitglied des Vorstands:
Dr. Adolf Zobel

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e. V.

Breitenbachstraße 1
60487 Frankfurt am Main
Telefon: +49 69 7919-0
Telefax: +49 69 7919-277
E-Mail: bgl@bgl-ev.de
Internet: www.bgl-ev.de

BGL-Repräsentanzen:

Berlin

Leiter: Jens Pawlowski, LL.M.
Französische Straße 14
10117 Berlin
E-Mail: berlin@bgl-ev.de
Internet: www.bgl-ev.de

Brüssel

Leiter: Dipl.-Pol. Dirk Saile
Rue d'Arlon 55
B-1040 Brüssel
E-Mail: brussels@bgl-ev.de
Internet: www.bgl-ev.de

Mitgliedsverbände und -organisationen

Baden-Württemberg

Fachsparte Güterkraftverkehr im Verband des Württembergischen Verkehrsgewerbes e. V.

Vorsitz:

Rolf Hamprecht

Geschäftsführung:

RA Dr. Timo Didier

Fachvereinigung Güterkraftverkehr im Verband des Verkehrsgewerbes Baden e. V.

Vorsitz:

Oskar Dold

Hauptgeschäftsführung:

Dipl.-Vw. Peter Welling

Bayern

Landesverband Bayerischer Transport- und Logistikunternehmen (LBT) e. V.

Vorsitz:

Johann Ach

Hauptgeschäftsführung:

Ass. Sebastian Lechner

Berlin/Brandenburg

Fachvereinigung Güterverkehr im Landesverband des Berliner und Brandenburger Verkehrsgewerbes e. V. (LBBV)

Vorsitz:

Michael Lange

Geschäftsführung:

Eberhard Tief

Bremen

Landesverband Verkehrsgewerbe Bremen (LVB) e. V.

Vorsitz:

Andreas Greimann

Geschäftsführung:

Martin Otholt, Olaf Mittelmann

Hamburg

Verband Straßengüterverkehr und Logistik Hamburg e.V. (VSH)

Vorsitz:

Bianca Poppe, Stefan Wurzel

Geschäftsführung:

Frank Wylezol

Hessen

Fachverband Güterkraftverkehr und Logistik Hessen e. V.

Vorsitz:

Claus-O. Herzig

Geschäftsführung:

Dipl.-Kfm. Klaus Poppe

Mecklenburg-Vorpommern

Fachvereinigung Güterverkehr des Landes Mecklenburg-Vorpommern e. V. im Landesverband des Verkehrsgewerbes Mecklenburg-Vorpommern (LV M-V) e. V.

Vorsitz:

Thomas Heinbokel

Geschäftsführung:

Norbert Voigt

Niedersachsen

Fachvereinigung Güterkraftverkehr und Entsorgung im Gesamtverband Verkehrsgewerbe Niedersachsen (GVN) e. V.

Vorsitz:

Hubertus Kobernuß

Geschäftsführung:

Christian Richter

Nordrhein-Westfalen

Verband Verkehrswirtschaft und Logistik Nordrhein-Westfalen e. V., Landesverband TransportLogistik und Entsorgung

Vorsitz:

Horst Kottmeyer

Geschäftsführung:

Dr. Christoph Kösters

Rheinland-Pfalz

Fachsparte Güterkraftverkehr im Verband des Verkehrsgewerbes Rheinhessen-Pfalz e. V.

Vorsitz:

Roland Modschiedler

Geschäftsführung:

RA Heiko Nagel

Fachvereinigung Güterkraftverkehr im Verband des Verkehrsgewerbes Rheinland e. V.

Vorsitz:

Wolfgang Groß-Elsen

Geschäftsführung:

Peter Jakoby

Saarland

Fachvereinigung Güterkraftverkehr im Landesverband Verkehrsgewerbe Saarland e. V.

Vorsitz:

Ingo Jungels

Geschäftsführung:

Stefanie Koch

Sachsen

Fachvereinigung Straßengüterverkehr im Landesverband des Sächsischen Verkehrsgewerbes (LSV) e. V.

Vorsitz:

Wieland Richter

Geschäftsführung:

Dietmar von der Linde

Sachsen-Anhalt

Fachvereinigung Güterverkehr im Landesverband des Verkehrsgewerbes Sachsen-Anhalt e. V.

Vorsitz:

Jens-Uwe Jahnke

Geschäftsführung:

Tobias Hinze

Bundesorganisationen

Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK) e. V.

Vertretungsberechtigter Vorstand und

Hauptgeschäftsführer:

Dipl.-Ing. Wolfgang Draaf

SVG Bundes-Zentralgenossenschaft
Straßenverkehr eG

Vorsitz:

Dipl.-Vw. Werner Gockeln (*Geschäftsführender Vorstand*), Klaus Peter Röskes (*Vorstand*)

Ständige Ausschüsse

Ausschuss für Berufsbildung

Vorsitz: Gerald Hensel

Geschäftsführung: Miriam Schwarze

Ausschuss Internationaler Verkehr (AIV)

Vorsitz: Wolfgang Anwander

Geschäftsführung: Dr. Adolf Zobel

Ausschuss für Öffentlichkeitsarbeit und Werbung

Vorsitz: Werner Ruploh

Geschäftsführung: Martin Bulheller

Ausschuss für wirtschaftliche Grundsatzfragen

Vorsitz: Peter Graewe-Wöstemeier

Geschäftsführung: Miriam Schwarze

Ausschuss für Rechts- und Versicherungsfragen

Vorsitz: Johann Ach

Geschäftsführung: Dr. Guido Belger

Ausschuss für Sozialpolitik

Vorsitz: Claus-O. Herzig

Geschäftsführung: RA Frank-Peter Gentze

Ausschuss für Technik

Vorsitz: Klaus Peter Röskes

Geschäftsführung: Roger Schwarz

Ausschuss für Verkehrssicherheit und Umweltschutz

Vorsitz: Hubertus Kobernuß

Geschäftsführung: Dr. Werner Andres

Ausschuss Umwelt und Entsorgung

Vorsitz: Reinhold Fisel

Geschäftsführung: Guido Koschany

Ausschuss für Gefahrgutbeförderung

Vorsitz: Hajo Fleig

Geschäftsführung: Guido Koschany

Arbeitskreise

Arbeitskreis »Ladungssicherung auf dem Nutzfahrzeug«

Vorsitz: Klaus Peter Röskes

Geschäftsführung: Dr. Werner Andres

Arbeitskreis »Papierlogistik«

Vorsitz: Klaus Peter Röskes

Geschäftsführung: Miriam Schwarze

Arbeitskreis »Holztransporte«

Vorsitz: Klaus Reimann

Geschäftsführung: Dr. Werner Andres

Arbeitskreis »Nahrungsmittellogistik«

Vorsitz: Hubertus Kobernuß

Geschäftsführung: RA Hans-Christian Daners

Arbeitskreis »Chemielogistik«

Vorsitz: Franz Fischer jun.

Geschäftsführung: Dr. Werner Andres

Arbeitskreis »Handelslogistik«

Vorsitz: Ralf Bernards

Geschäftsführung: Miriam Schwarze

Arbeitskreis »Stahl- und Schwertransporte«

Vorsitz: Thomas Usinger

Geschäftsführung: Dr. Werner Andres

Arbeitskreis »Baustellenlogistik«

Vorsitz: Gerald Diegel

Geschäftsführung: Guido Koschany

Arbeitskreis: »Tiertransporte«

Vorsitz: Matthias Hefter

Geschäftsführung: RA Hans-Christian Daners

Arbeitskreis: »Junge Unternehmer/innen«

Vorsitz: Andreas Meyer

Geschäftsführung: Nina Zimmermann

Assoziierte Fachorganisationen und Tochtergesellschaft

Entsorgergemeinschaft

Regionaler Wirtschaftsverkehr (EGRW) e.V.

Breitenbachstraße 1
60487 Frankfurt am Main
Telefon: +49 69 7919 – 0

Vorsitz: Michael Wanken

Geschäftsführung: Werner Baumann

TRANSFRIGORROUTE DEUTSCHLAND (TD) E. V.

Breitenbachstraße 1
60487 Frankfurt am Main
Telefon: +49 69 7919 – 0

Vorsitz: Hubertus Kobernuß

Geschäftsführung: Roger Schwarz

BDF-Infoservice

Information für die Transportwirtschaft GmbH

Breitenbachstraße 1
60487 Frankfurt am Main
Telefon: +49 69 7919 – 0

Geschäftsführung: Adalbert Wandt,
Prof. Dr. Dirk Engelhardt

BGL-ORGANISATIONSPLAN

Telefon +49 69 7919 – 0
Telefax +49 69 7919 – 227
E-Mail bgl@bgl-ev.de

Vorstand

-205/-206

Repräsentanz
Berlin

+49 30 202409 – 0

Repräsentanz
Brüssel

+32 2 2301082

Internationaler Verkehr
und CarnetTIR

-380 / -271

Rechts- und
Versicherungsfragen

-286

Wirtschaftliche Grundsatzfragen
und Berufsbildung

-296

Betriebswirtschaftliche
Informationssysteme und EDV

-262

Sozialpolitik

-282

Öffentlichkeitsarbeit und
Wirtschaftsbeobachtung

-276

Technik

-266

Verkehrssicherheit

-299

Umwelt, Gefahrgut
und Entsorgung

-291

Mitgliederakquisition und
-betreuung

-283

STICHWORTVERZEICHNIS

A

Abbiegeassistent 26, 44
Abfälle 34
Abfalltransporte 65
AEOLIX 30, 64
Allgemeine
Geschäftsbedingungen 34
Alpenquerender Verkehr 50
Arbeitskreise 84
Assoziierte Fachorganisationen 85
Aufsichtsrat 8, 81
Ausschüsse 84

B

Belgien 56
Berufskraftfahrer/-in 75
BGL-Klage 37
BGL-Organisationsplan 86
BGL-Repräsentanzen 81
BGL-Vorteilswelt 8, 78
Brexit 19, 55
Brüssel 15
Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten 68
Bundesfernstraßenmautgesetz 35

C

Carnet TIR 52
Christina Scheib 76

D

Dänemark 57
Diesel-Abgasskandal 38
Dieselfahrverbote 36
Digitaler Frachtbrief 30

E

E-Learning 67
elektronischer Frachtbrief 30
Entsorgung 65
Europäisches Parlament 17
EU-Verkehrsminister 16

F

Facebook 9
Fachkräfteeinwanderungsgesetz 29
Fachorganisationen 85
Fahrermangel 29, 74
Feiertagsfahrverbote 39

Förderpakete 26
Förderprogramm 26
Förderverein 72
Frankreich 53

G

Gefahrgut 87
Gefahrgutbeförderung 63
Gemeinschaftsplattform 79
Güterbeförderung 35
Gütertransport 34
Güterverkehr 12, 33, 82, 83

I

Illegale Beschäftigung 25
illegale Einwanderer 54
Instagram 9
Internationaler Verkehr 84, 87
Italien 65

K

Klimaschutz 12, 13
Klimaschutzziele 13
Kommunikationswege 78

L

Ladungssicherung 47, 84
Lang-Lkw 12, 45, 56
Lkw-Kartell 37
Lkw-Maut 65
Lkw-Unfälle 42
Lkw-Vignette 53
Logistik-AGB 34
Logistikengpässe 75

M

Maut 22, 35
Mautpflicht 35, 65
Mautsatzänderung 22
Mautsätze 22, 24
Mitgliederversammlung 8
Mitgliedsverbände 82
Mobilitätspaket 16
myBGL 9, 78

N

Nachtfahrverbot 50
Niederlande 55
Notfallmeldung 63
NPM 12

O

Österreich 57

P

Personalgewinnung 23
Polen 58
Präsidium 81
Preisentwicklung Diesel 23
PROFI 8, 72

R

Rollcontainer 47

S

Schwarzarbeit 25
Schwertransporte 83, 84
Stau 24
Straßenbenutzungsgebühren 22
Straßengüterverkehr 82, 83
Straßenverkehrsrecht 39

T

Tag des Kombinierten Verkehrs 28
Tiertransporte 62, 84
Tirol 50
TIR-Welt 52
Tochtergesellschaft 85
TransFollow 30
TRANSFRIGORROUTE 66
transport logistic 74
Trusted Carrier 77

U

Unfallgeschehen 42

V

Vereinigtes Königreich 54
Verkehrssicherheit 84, 87
Vorstand 81
VW-Sammelklage 38

W

WeDoLo 79
Wochenendfahrverbot 50

Y

Youtube-Channel 9

