

JAHRESBERICHT 2019/20



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

JAHRESBERICHT 2019/20



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

AUTOREN

AJ Antje Janßen
An Dr. Werner Andres
AS Andreas Schmidt
BN Brigitte Nether
Bul Martin Bulheller
Dn Hans-Christian Daners
DS Dirk Saile
GB Dr. Guido Belger
GP Gunnar Perrson
hb Gabriele Hackenberg
Ho Dierk Hochgesang
JP Jens Pawlowski
MS Miriam Schwarze
Ni Ursula Nies
NZ Nina Zimmermann
PK Patricia Kaus
RS Roger Schwarz
SE Stefan Sens
To Daniel Torres
WB Werner Baumann
WD Wolfgang Draaf

© 2020 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	4
BGL Aktuell	6
Berlin & Brüssel.....	24
Klimaschutz im Verkehr	32
Brennpunkte im Güterkraftverkehr	40
Recht & Praxis im Güterkraftverkehr	50
Nutzfahrzeugtechnik und Verkehrssicherheit.....	58
Internationaler Verkehr.....	66
Deutsches Transportgewerbe auf Spezialmärkten	72
Anhang.....	78

1

VORWORT



Sehr geehrte Damen und Herren,

mit unserem Jahresbericht beschließen wir in diesem September ein turbulentes Jahr, das für das deutsche Transportwesen in mehrfacher Hinsicht einschneidende Ereignisse mit sich gebracht hat: Die Verabschiedung des Mobilitätspakets beendete das jahrelange Ringen um die Zukunft des Straßengüterverkehrs in Europa. Als BGL sind wir überzeugt, dass dadurch wieder mehr Fairness und mehr Wettbewerbsgerechtigkeit einkehren wird. Während die letzten Verhandlungen dazu noch liefen, brach im Frühjahr 2020 die Corona-Pandemie über das deutsche und europäische Transportgewerbe und damit auch über den BGL herein. Zwar erfuhren die Straßentransportunternehmen und insbesondere die Lkw-Fahrer gerade in Zeiten des »Lockdowns« eine bislang nicht gekannte breite gesellschaftliche Anerkennung ob ihrer Systemrelevanz, Covid-19 brachte dem deutschen Transportgewerbe gleichzeitig aber einen erheblichen Auftragsrückgang. Dank der auch in der Krisenzeit stabilen Vernetzung des BGL mit politischen Entscheidungsträgern und den Schwesterverbänden in ganz Europa, konnte der BGL nicht nur garantieren, dass die ihm angeschlossenen Unternehmen immer zeitnah über einschlägige Maßnahmen im In- und Ausland informiert wurden, politisch konnte er auch z.B. durch zeitweise Aufhebungen von Fahrverboten dafür sorgen, dass die Lkw weiter rollen konnten und die Versorgung der Bevölkerung selbst im Höhepunkt der Krise zu keiner Zeit nachhaltig gefährdet war.

Die vor drei Jahren begonnene Umstrukturierung des BGL in einen modernen Dienstleistungsverband wurde währenddessen konsequent fortgesetzt. So können z.B. Unternehmen aus Branchen, die dem Straßentransport nahestehen, eine Fördermitgliedschaft im BGL erwerben.

Große Fortschritte erzielte der BGL außerdem in seinem Bestreben, die Zusammenarbeit zwischen den Interessensvertretungen des Güterverkehrsgewerbes zu intensivieren. So wurde eine Kooperationsvereinbarung mit der AMÖ geschlossen, die im Verlaufe des Jahres zum Wohle der angeschlossenen Transportunternehmen und Möbelspediteure mit Leben gefüllt wurde.

Im politischen Umfeld hat der BGL in allen Bereichen, die das Überleben des deutschen mittel-



ständischen Gewerbes betreffen, in Brüssel wie in Berlin äußerst erfolgreich operiert. Zu allererst ist nochmal das vielschichtige EU-Mobilitätspaket zu nennen, das seit Jahren in Brüssel, aber auch beim BGL auf der Tagesordnung stand und trotz vieler Widerstände im Frühsommer 2020 verabschiedet wurde. Das BGL-Team ist stolz darauf, dass es gelungen ist, den Verordnungen und Richtlinien seinen Stempel aufzudrücken. Zum Beispiel die Möglichkeit, in Zukunft unter bestimmten Voraussetzungen zwei zusätzliche Stunden Lenkzeit zur Verfügung zu haben, um die Fahrer/-innen »nach Hause« zu holen, geht alleine auf Forderungen des BGL zurück. Als nächster Schritt werden die Durchsetzbarkeit und Kontrollierbarkeit für den BGL im Fokus stehen. Aus unserer Sicht ist es jetzt an der Zeit, dass die Verbände der Transportbranche noch näher mit den Unternehmern zusammenrücken und wir gemeinsam die Chancen, die uns das Mobilitätspaket bietet nutzen, um zusammen die Zukunft unseres Gewerbes nachhaltig zu gestalten.

Frankfurt /M., im September 2020

Prof. Dr. Dirk Engelhardt
Vorstandssprecher



2

BGL AKTUELL



CORONA UND DIE FOLGEN

Auch die Lage im Transportlogistikgewerbe war 2020 stark von den Auswirkungen der Corona-Krise geprägt. Viele Unternehmen im gewerblichen Straßengüterverkehr erlebten ihre größte Herausforderung seit der Weltwirtschaftskrise 2009. Es gab aber neben vielen negativen auch positive Schlagzeilen.

Systemrelevanz des Straßengüterverkehrs erfährt breite gesellschaftliche Anerkennung

Zu Beginn der Corona-Krise gab es eine große Unsicherheit in der Bevölkerung, welche konkreten Auswirkungen die Krise auf den Einzelnen haben würde und wie lange der Ausnahmezustand alles in allem andauern würde. Spätestens nach dem Lockdown mit weitreichenden Ausgangbeschränkungen griffen rational nicht immer nachvollziehbare Verhaltensweisen wie Hamsterkäufe von haltbaren Grundnahrungsmitteln, aber auch von Toilettenpapier um sich. Hierdurch wurden die Lieferketten zu den Supermärkten bis zum Zerreißen angespannt, da der Einzelhandel die Bestellfrequenzen in einer bisher nicht vorstellbaren Art und Weise nach oben fahren musste, um die bei manchen Produktgruppen um das Vier- bis Fünffache gestiegene Nachfrage aufzufangen. Jeder wird sich noch an den – zumindest in den alten Bundesländern – ungewohnten Anblick leerer Regale in den Supermärkten erinnern. Eine überregionale Tageszeitung titelte mit der Überschrift: »Stasi-Opas im Glück: Geschlossene Grenzen, leere Regale – alles wie früher!« Dennoch gelang es durch den unermüdlichen Einsatz von Lkw-Fahrern und Ladepersonal, die oftmals bis an den Rand der körperlichen wie psychischen Belastungsgrenze arbeiteten, auch diese heikle Phase zu meistern und einen Zusammenbruch der Versorgung der Bevölkerung zu verhindern. Dies wurde mit zunehmender Dauer der angespannten Lage auch von der Öffentlichkeit wahrgenommen. Der BGL wurde von Medienanfragen von

Süddeutscher Zeitung bis FAZ, von HR-Info bis Deutschlandfunk, von ARD-Mittagsmagazin bis heute-journal geradezu überrollt. Die Lkw-Fahrer erhielten plötzlich ein Maß an Wertschätzung, das sie so schon lange nicht mehr oder noch nie gekannt hatten. Ebenso fand damit einhergehend die Einschätzung der Logistikbranche im Allgemeinen und des Lkw-Transports im Speziellen als **systemrelevant** breite gesellschaftliche Anerkennung.

Vor diesem Hintergrund wird sich der BGL weiterhin zusammen mit vielen namhaften Mitstreitern im gemeinsamen Förderverein »PROFI – Pro Fahrer Image« verstärkt um die Fahrerinteressen und das Branchenimage bemühen.

Für positive Schlagzeilen sorgte außerdem, dass die Politik schnell und pragmatisch handelte, als sie zur Sicherstellung der Lieferketten befristet das Sonn- und Feiertagsfahrverbot aufhob und ebenfalls befristete Flexibilisierungen bei den Lenk- und Arbeitszeiten ermöglichte. Außerdem zeigten sich viele Versicherungsunternehmen kulant, indem sie Corona-bedingt stillgelegte Fahrzeuge ohne großen bürokratischen Aufwand beitragsfrei stellten.

Auftragsrückgang und...

Dass die Güterverkehrsnachfrage lediglich eine abgeleitete Nachfrage ist, zeigte sich auch wieder ganz deutlich in der Corona-Krise: Alles, was nicht produziert und/oder gehandelt wird, wird auch nicht transportiert. Von den Corona-bedingten Auftragseinbrüchen besonders stark betroffen waren bzw., sind immer noch beispielsweise der fast vollkommen zum Erliegen gekommene Bereich der Messe- und Eventlogistik. Auch das Auftragsvolumen im Hafenhinterlandverkehr war durch ausbleibende Containertransporte aus China über viele Wochen massiv zusammengeschmolzen. Flächendeckende Auswirkungen hatte und hat das Herunterfahren der Produktion in zahllosen



Industriebetrieben bis hin zur (vorübergehenden) Werksschließung. Hier half bei Produktions- und Handelsbetrieben wie auch bei den Unternehmen des gewerblichen Straßengüterverkehrs das in Deutschland altbewährte Instrument der Kurzarbeit dabei, den (Unter)-Beschäftigten das Einkommen, den Firmen das Überleben und den Belegschaften den Zusammenhalt für den zu erwartenden Aufschwung nach der Krise zu sichern.

...Preisdumping – Eine Frage der Ehre oder der Vernunft?

Die in der Corona-Krise aufgekommenen Überkapazitäten hatten zur Folge, dass die Zahl unfairer Transportpreisangebote am Markt geradezu explodierte. Dabei gab es sowohl generelle Aufforderungen großer Logistikkonzerne an ihre Frachtführer, die Frachtraten um konkret bezifferte Prozentsätze zu senken, als auch

Preisangebote für einzelne Transporte auf Frachtenbörsen, mit denen nicht einmal die Treibstoffkosten und der in Deutschland zwingend vorgeschriebene Mindestlohn + Lkw-Maut abzudecken wären. Zu letzteren wurden dem BGL zwischenzeitlich bundesweit mehr als 250 Unternehmen (mit Name und Anschrift) gemeldet. Es ist dem BGL mit intensiver Unterstützung durch seine Landesverbände und entsprechender Medienpräsenz gelungen, dass manche Unzumutbarkeit von namhaften Logistikkonzernen zurückgenommen wurde. In diesen Zeiten scheint es für manche Logistikverantwortliche nur allzu verlockend zu sein, im Schutze der Anonymität der Frachtenbörsen Offerten abzugeben, die man sich bei persönlichem Kontakt nicht abzugeben trauen würde. Ob solch ein unsolidarisches Verhalten moralisch oder juristisch angreifbar ist, ist eine Sache – eine andere ist, ob so ein Verhalten vernünftig ist: Wer im Aufschwung nach der Corona-Krise Transportdienstleistungen in Anspruch nehmen möchte, sollte während der Krise hinreichend Sorge dafür getragen haben, dass es den dann erforderlichen Transportdienstleister überhaupt noch gibt... Auch mit dem Bundeskartellamt steht der BGL in einem intensiven Kontakt. Immer wieder geäußerten Wünschen nach staatlich vorgegebenen Preisuntergrenzen oder gar einer Wiedereinführung der Tarife muss jedoch eine Realisierungswahrscheinlichkeit von nahezu Null beigemessen werden. Hier sollen und dürfen keine falschen Hoffnungen geweckt werden. Der BGL steht zudem in laufenden Gesprächen mit einer der führenden Frachtenbörsen in Deutschland und hat auch von dort viel Unterstützung in seinem Werben um faire Frachtpreise erfahren.

Keine Versorgung für die Versorger der Nation

Zu Beginn der Corona-Krise wurden die Angebote der Autohöfe und Autobahnraststätten

von Tank & Rast zu Lasten der Lkw-Fahrer stark eingeschränkt. Hierüber erreichten den BGL zahllose Beschwerden von Brummi-Fahrern und auch Brummi-Fahrerinnen. Der BGL hat sich direkt an die Geschäftsführung von Tank & Rast gewendet und ist dort auf viel Verständnis für die prekäre Situation der Lkw-Fahrer gestoßen – aber nicht nur das: Es wurden umgehend Maßnahmen zur Verbesserung der Angebote vor Ort ergriffen. So wurden z.B. die sanitären Anlagen von SANIFAIR geöffnet und kostenlos zugänglich gemacht – auch die Fernfahrer-Duschen. Zusätzlich prüfte Tank & Rast mit eigenen Mitarbeiterteams verstärkt die ordnungsgemäße Sauberkeit der sanitären Einrichtungen und setzte überall dort, wo es notwendig war, zusätzliche Reinigungsdienstleister ein. Zudem weitete Tank & Rast speziell das Angebot an warmen Mitnahmegerichten aus. Ganz wichtig war auch die Einrichtung der kostenfreien »Brummi-Hotline«: Unter 0800 9 555 777 bzw. kundenservice@tank.rast.de können Probleme direkt und ohne Zeitverlust bei Tank & Rast gemeldet werden. Der BGL ist dabei, seine Zusammenarbeit mit Tank & Rast zu verstetigen und auszubauen. So wurde z.B. exklusiv für Besitzer der »BGL-Brummi-Card« die kostenlose Nutzung von Duschen und Sanitäranlagen auf den Autobahnraststätten von Tank & Rast zunächst bis 15. September 2020, in einem 2. Schritt bis Jahresende 2020 vereinbart. Auch in der – schon länger bestehenden – Zusammenarbeit mit der Vereinigung Deutscher Autohöfe (VEDA) konnten Verbesserungen und Erleichterungen für die Lkw-Fahrerinnen und Lkw-Fahrer erreicht werden.

Traurig sah dagegen die Situation für viele Lkw-Fahrer und Lkw-Fahrerinnen an den Be- und Entladestellen von Handels- und Industriebetrieben aus. Hier gab und gibt es vielfach Probleme: Zahlreiche Fahrerinnen und Fahrer meldeten sich von Be- und Entladestellen,

an denen ihnen die früher oftmals erlaubte Nutzung der Sanitäranlagen aus Angst vor einer möglichen Corona-Infektion verwehrt wurde. Hier wurden vielfach unzureichende, teils geradezu groteske »Alternativen« angeboten: Mobile Toiletten – manchmal nicht sehr standfest auf Pkw-Einachsanhänger montiert –, die nicht regelmäßig gereinigt wurden und demzufolge binnen kurzer Zeit unbenutzbar waren. Manche Firmen meinten es besonders gut und stellten neben der Mobiltoilette einen Tisch mit Keksen und Kaffeekanne auf, wo jedermann ungehindert zugreifen konnte – so hatten sich das die Virologen mit Sicherheit nicht vorgestellt. Der BGL wurde auch hier aktiv: Einige Probleme erledigten sich durch Anrufe unserer Landesverbände, die dabei häufig auf verständige und lösungsorientierte Verantwortliche stießen. Für die anderen Probleme gründete die BGL-Familie u.a. gemeinsam mit DocStop und vielen beteiligten Firmen die Initiative »#LogistikHilft«: Am 16. April 2020 weihte Bundesverkehrsminister Scheuer den ersten öffentlich zugänglichen Duschcontainer der Initiative ein, dem weitere folgten und noch immer folgen.

Die Corona-Krise hat in zahlreichen Teilen der Gesellschaft überraschende freiwillige Hilfsaktionen hervorgebracht, die den Beobachter durch Vielfalt und Einfallsreichtum ins Staunen versetzen. Auch in der Logistikbranche ist dies zu erleben, z.B., wenn Speditionen in den sozialen Medien auch fremden Lkw-Fahrern eine kostenlose Nutzung der Sanitärräume anbieten.

Die internationale Corona-Perspektive

Große Beeinträchtigungen für Lkw-Fahrer und Transportbetriebe zogen die während der Hochphase der Corona-Krise geschlossenen Grenzen zwischen EU-Mitgliedsstaaten und sogar Schengen-Staaten nach sich. Besonders gravierend waren die Auswirkungen, als z.B. in Polen eine zweiwöchige Quarantäne für

in Deutschland arbeitende Lkw-Fahrer, die mit dem Pkw in ihre polnische Heimat fahren wollten, drohte: die Grenzstaus waren bis zu 60 km lang. Hier konnten der BGL gemeinsam mit Unterstützung des Berlin/Brandenburgischen Landesverbandes und eines als Sponsor auftretenden Transportunternehmens hunderte von Lunchpaketen an die viele Stunden in der Schlange stehenden Brummi-Fahrer verteilen. Um solche schlimmen Zustände in Zukunft zu vermeiden, arbeitet der BGL auf EU-Ebene mit vielen Logistikverbänden aus anderen Ländern an der Einrichtung von sog. Green Lanes. Das sind spezielle Grenzabfertigungsspuren nur für Lkw, die sicherstellen sollen, dass deren Grenzaufenthalte so kurz wie nötig und möglich ausfallen.

Überdies gab es große Probleme mit den ursprünglich für ein halbes Jahr außer Kraft gesetzten Kabotage-Beschränkungen. Hier konnte der BGL im Rahmen des »Gütertransportpaktes für Deutschland« – in dem u.a. die Logistikwirtschaft die Funktionsfähigkeit der Lieferketten flächendeckend und zu jeder Zeit garantierte – gemeinsam mit anderen Logistikverbänden erreichen, dass diese Aussetzung kurzfristig wieder rückgängig gemacht wurde.

Corona-Infos vorübergehend auch für Nicht-Mitglieder

Der BGL fordert nicht nur Solidarität von anderen, er versucht auch, im Rahmen seiner Möglichkeiten selbst solidarisch zu sein. In der Hochphase der Corona-Krise stellte der BGL für eine symbolische Kostenbeteiligung seine eigentlich nur verbandsinternen Corona-Rundschreiben für einen Zeitraum von zwei Monaten auch Nicht-Mitgliedsunternehmen zur Verfügung. Zudem führte BGL-Vorstandssprecher Prof. Dr. Dirk Engelhardt zahlreiche gut frequentierte Online-Seminare zu allen Facetten der Corona-Krise durch – unentgeltlich und auch für Nicht-Mitglieder frei zugänglich. (Bul)

BGL ERHÄLT AB 01.01.2020 EINE NEUE BEITRAGSORDNUNG

Die BGL-Etatkommission wurde von der Mitgliederversammlung im Jahr 2018 beauftragt, der Mitgliederversammlung 2019, eine neue Beitragsordnung vorzuschlagen, die ab dem 01.01.2020 anzuwenden ist.

Vorschläge zur Erhebung des neuen Beitrags

Zunächst wurden alternative Grundlagen zur der Erhebung des Beitrages geprüft, wie Lohnsummen pro Betrieb, Anzahl der Mitarbeiter, Umsatzgröße, so wie bisher ein Grundbetrag und die Anzahl der Fahrzeuge eines Unternehmens.

Die ersten drei Alternativen wurden für nicht sinnvoll erachtet, da eine Beitragsberechnung ohne Vergleiche früherer Jahre nicht möglich war.

Somit legte die Etatkommission im Februar die Eckpunkte fest, wie die neue Beitragsordnung aussehen könnten.

Diese Eckpunkte waren:

- Beitragssumme 2020 sollte der Beitragssumme 2019 entsprechen
- Der BGL-Beitrag sollte für kleinere Unternehmen gesenkt werden.
- Abhängig von der jeweiligen Unternehmensgröße sollte der BGL-Grundbeitrag progressiv, der Fahrzeugbeitrag degressiv gestaltet werden.
- Die Landesverbände sollten sich verpflichten, regelmäßig und in kurzen Abständen die bei

Ihren Mitgliedern die aktuellen Fahrzeugzahlen abzufragen und an den BGL ohne eine Kappung zu melden, damit der BGL auch wirklich wisse, wie viele Fahrzeuge er politisch vertrete.

Meinungsbildung in den Landesverbänden

Während verschiedenster Sitzungen im Laufe des Jahres 2019 wurden Vertreter der Landesverbände über die Eckpunkte befragt und informiert. Ab Mai wurden zudem erste Einzelgespräche mit den Landesgeschäftsführern geführt und es wurden erste Planrechnungen über ihren neuen Beitrag an die Landesverbände versandt, die der Etatkommission vorab die aktuellen Fahrzeugbestände gemeldet hatten.

Vorschlag der Etatkommission auf der Mitgliederversammlung 2019

Auf der Grundlage der Vorgespräche mit den Landesverbänden und dem Aufsichtsrat, stellte der Vorsitzende der Etatkommission, Herr Stefan Wurzel, der Mitgliederversammlung ein Beitragsmodell zur neuen Beitragsordnung vor.

Der Vorschlag wurde, aufgrund der hervorragenden Vorarbeit von der Etatkommission, mit allen vorher erarbeiteten Eckpunkten, einstimmig von der Mitgliederversammlung und deren Delegierten angenommen (SE)



KOOPERATION BGL MIT DER AMÖ

Seit Beginn des Jahres 2020 arbeitet der BGL mit der AMÖ auf der Basis eines Kooperationsvertrages zusammen. Mit der Kooperation wird die in den letzten Jahren geübte Zusammenarbeit qualitativ und quantitativ auf eine neue Stufe gestellt. Was vielen Beobachtern im letzten Jahr als eine handfeste Überraschung erschien, ist letztlich jedoch lediglich eine konsequente Fortsetzung der Entwicklung der letzten Jahre.

Die gesamte Verkehrs- und Logistikwirtschaft verändert sich tiefgreifend. Die ehemalige strikte Zuordnung der Unternehmen zu den »klassischen« Geschäftsfeldern und Farben der ehemaligen Konzessionen wird zunehmend schwierig bzw. ist mittlerweile vielfach überholt. Damit einhergehend verändern sich auch die Interessen der Mitglieder und die eindeutige Zuordnung zu einem der fachlich geprägten Verbände wird immer schwieriger. Gleichzeitig steigt der Anspruch der Unternehmen an die Leistung »ihres« Verbandes, wobei die Möglichkeit, zusätzliche oder mehrfache Strukturen zu finanzieren verständlicherweise begrenzt ist.

Dieser Entwicklung können sich auch die Verbände nicht entziehen. Es ist deswegen folgerichtig und im Interesse unserer Mitgliedsunternehmen, auf Ebene der Verbände nicht mehr Abgrenzungen zu suchen, sondern Gemeinsamkeiten zu finden und zu betonen. In der jüngeren Vergangenheit haben wir festgestellt, dass die Positionen des BGL und der AMÖ nicht immer, aber doch in sehr vielen Fällen nah beieinander liegen. Auch die Themen und Aufgabengebiete unserer beiden Verbände sind vielfach nah beieinander, teilweise sogar deckungsgleich, und wir kommen in unserer Arbeit oft zum gleichen Ergebnis. Gleichzeitig gilt es in beiden Verbänden, neue Angebote für die Mitglieder zu entwickeln, um sie

so fachlich weiter auf hohem Niveau begleiten zu können.

Auch sonst spricht alles für die Zusammenarbeit des BGL mit der AMÖ:

- Beide Verbände sind föderal aufgebaut, teilweise sind die Mitgliedsverbände sogar identisch.
- Die Mitgliedsunternehmen sind sowohl beim BGL als auch in der AMÖ überwiegend inhabergeführte Familienunternehmen.
- Die Kooperation des BGL mit der AMÖ bietet die Möglichkeit, als Branche geschlossener und mit einer gewichtigeren Stimme gegenüber der Politik aufzutreten.
- Termine müssen nicht mehr von allen Beteiligten wahrgenommen werden, damit werden Haupt- und Ehrenamt entlastet und Zeit und Kosten gespart.

Die Kapazitäten im Interesse der Mitglieder zu bündeln, um so Möglichkeiten für neue zusätzliche Leistungen zu schaffen, liegt sowohl im Interesse der Unternehmen des Güterkraftverkehrs als auch der Möbelspediteure. Seit Beginn des Jahres können sich der Vorstand des BGL und der Hauptgeschäftsführer der AMÖ gegenseitig vertreten, stellen wir uns gegenseitig die Informationsangebote zur Verfügung, und arbeiten auch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der beiden Geschäftsstellen vertrauensvoll zusammen.

Bei aller guten Zusammenarbeit ist beiden Verbänden wichtig, den jeweiligen Mitgliedsunternehmen die emotionale Heimat zu bieten. Was für den Güterkraftverkehr der Brummi ist, ist für die Möbelspedition das Känguru. Diese aber wird man immer öfter Hand in Hand, bzw. Felge an Felge sehen.

(Ho)

BGL-FÖRDERMITGLIEDSCHAFT

Die BGL-Fördermitgliedschaft bietet Unternehmen die Möglichkeit, sich enger mit dem Spitzenverband des gewerblichen Straßengüterverkehrs zu verzahnen und den Anforderungen der Zukunft an die Logistikbranche gemeinsam und aktiv gestaltend gegenüberzutreten.

Die Fördermitgliedschaft im Überblick

Die drei Stufen der Fördermitgliedschaft geben Unternehmen die Option, für ihr Unternehmen das passende Modell einer Zusammenarbeit auszuwählen. Einen Antrag auf Fördermitgliedschaft können Unternehmen stellen, die keine Güterkraftverkehrslizenz besitzen. Mit dieser Mitgliedschaft sind sie in der Lage, die Transport- und Logistikbranche gemeinsam mit dem BGL und seinen Landesverbänden in der Öffentlichkeit noch sichtbarer zu machen.

Inhalt und Umfang der drei BGL-Fördermitgliedschafts-Stufen

Interessierten Unternehmen stehen die drei Stufen »Basis«, »Advanced« und »Premium« zur Auswahl, diese sind verbunden mit wählbaren Beitragsstufen.

Allen drei Stufen wird die Möglichkeit gegeben, als Partner auf der BGL-Homepage platziert zu werden inklusive der Nutzung des BGL-Logos für die eigene Website. Die Teilnahme an BGL-Arbeitskreisen und -Ausschüssen ist nach Absprache möglich.

Die Aufnahme im Fördermitgliedsbeirat ist abhängig von der gewählten Stufe, ebenso das

Angebot an gemeinsamen Veranstaltungen. In der Beitragsstufe »Premium« ab € 15.000/anno werden auf Wunsch im Zuge von Parlamentarischen Abenden – oder ähnlichen Formaten – die Teilnahme an individuellen Gesprächen in Berlin und Brüssel mit Parlamentariern und/oder Regierungsvertretern angeboten.

Allen Fördermitgliedern wird der Zugang zum neuen Kommunikationstool myBGL gewährt. Die Anzahl von Teilnehmerumfragen, die die Fördermitglieder auf myBGL realisieren können, ist gestaffelt.

Weitere Angebote seitens des BGL sind der Zugang und die Nutzung der BGL-Vorteilswelt sowie bei Bedarf des neuen BGL-Trusted Carrier.

Den Mitgliedern der Stufe »Advanced« und »Premium« stehen zusätzlich die BGL-Kompetenzzentren und BGL-Fachabteilungen mit Rat und Tat zur Seite, ebenso das Angebot der Raumnutzung unserer Berliner und Brüsseler Büros.

Vorteil einer BGL-Fördermitgliedschaft

Zahlreiche Unternehmen, die bereits eine enge Zusammenarbeit mit dem BGL und seinen Landesverbänden gepflegt haben, erhalten über die BGL-Fördermitgliedschaft zusätzlich die Möglichkeit, die Rahmenbedingungen des Gewerbes aktiv mit zu gestalten und die Zusammenarbeit weiter auszubauen. Gewerbepolitik wird umso erfolgreicher sein, je mehr Marktteilnehmer engagiert das Transportlogistikgewerbe unterstützen. Der BGL bietet mit der BGL-Fördermitgliedschaft die Grundlage hierzu. (AS)

FÖRDERVEREIN PROFI - DENN LKW-FAHRER-INNEN UND -FAHRER BEWEGEN EUROPA



Der Förderverein PROFi – Pro Fahrer-Image hat seit seiner Gründung im Mai 2019 bereits viele Unterstützer aus unterschiedlichsten Branchen gewinnen können. Allen ist eines gemeinsam: Das Berufsbild Kraftfahrer sowie das Image des Straßengüterverkehrs sollen attraktiver werden. Konkret will der Verein, der unter der Schirmherrschaft des Bundesverkehrsministeriums steht, für das Arbeits- und Lebensumfeld der Fahrerinnen und Fahrer sensibilisieren und ein Umdenken von Industrie, Handel, Transportwirtschaft und Bevölkerung im Umgang mit den Fahrern-/innen erreichen – über die Anerkennung der Systemrelevanz in der Corona-Krise hinaus: Dazu gehören mehr Wertschätzung des Fahrerberufs, bessere Arbeitsbedingungen, bessere Ausbildung und Qualifizierung sowie Imageverbesserung der Transportlogistikbranche.

Nach seinem ersten erfolgreichen Auftritt in der Öffentlichkeit im Rahmen des Truck GrandPrix 2019 hatte PROFi zunächst zahlreiche weitere Aktivitäten geplant, z.B. Road Shows zum »Erleben des Fahrerberufs« und Informationsveranstaltungen bei den PROFi-Partnern vor Ort für Berufsschüler. Zudem sind aus der gezielten Kontaktaufnahme mit einigen Kraftfahrerkreisen die Projekte Erarbeitung und Herausgabe eines »Fahrer-Knigge« und die Verbesserung der Rampsituation hervorgegangen. Ein weiteres Herzprojekt ist die Integration der Nachwuchsinitiative »Hallo, Zukunft!« für Ausbildungsberufe in Verkehr, Transport und Logistik in PROFi.

Da sich die Eintragung des Vereins wegen anhaltender Schwierigkeiten bei der Anerkennung der Gemeinnützigkeit durch das zuständige Finanzamt in die Länge gezogen hat, konnte mit der Umsetzung der genannten Projekte in 2019 leider nicht begonnen werden. Nach erfolgter Eintragung in das Vereinsregister kann PROFi nun endlich aktiv werden.

PROFI sagt Danke!

Weihnachtsaktion für Fahrer

Dank zahlreicher toller Spenden der PROFi-Gründungsmitglieder konnte PROFi in der Vorweihnachtszeit 2019 eine Dankeschön-Aktion durchführen: Ein Team des Fördervereins hat auf dem SVG-Autohof »Lohfeldener Rüssel« bei Kassel kleine Geschenktüten mit Aufmerksamkeiten und Präsenten an Kraftfahrer verteilt. Einfach einmal »Dankeschön« sagen für die im vergangenen Jahr geleistete verantwortungsvolle und für Bevölkerung wie Wirtschaft gleichermaßen unverzichtbare Arbeit – das war die Idee dahinter. Dabei freuten sich die Profis über die Begeisterung der Fahrer. »Das ist mir noch nie passiert!« rief einer der beschenkten Fahrer aus.

PROFI-Mitgliedschaft

Als Verein finanziert PROFi sich aus Beiträgen. Mitglied werden können alle an der Logistik-Branche Interessierten: Unternehmen, Organisationen, Einzelpersonen und ausdrücklich Lkw-Fahrerinnen und -Fahrer. Für Unternehmen bzw. Organisationen, die PROFi-Mitglied werden möchten fällt ein Jahresbeitrag von mindestens € 3000 an. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit PROFi-Fördermitglied zu werden, hier wird ein Jahresbeitrag von mindestens € 40 (für Einzelpersonen) bzw. mindestens € 500 (für Unternehmen und Organisationen) fällig. Alle genannten Beiträge verstehen sich als Jahres-Mindestbeitrag und können freiwillig erhöht werden. (MS/BN)

Für weitere Auskünfte

PROFI – Pro Fahrer-Image e.V.
Breitenbachstraße 1
60487 Frankfurt am Main
profi@pro-fahrer-image.de
www.pro-fahrer-image.de

BGL-BRUMMI-CARD ERFOLGREICH GESTARTET

Die vom BGL herausgegebene Brummi-Card ist ein Renner! Bereits kurz nach dem Startschuss am 15.06.2020 waren über 10 000 Karten im Umlauf!

Wichtig ist dem BGL, dass die Lkw-Fahrerinnen und -Fahrer mit der Nutzung der mit der Brummi-Card verbundenen Vorteile eine echte Erleichterung in ihrem Arbeitsalltag erhalten. Der BGL freut sich sehr, dass der erste große Kooperationspartner für die Brummi-Card Tank&Rast bei SANIFAIR ist:

Inhaber der Brummi-Card erhalten kostenfreien Zugang zu den SANIFAIR-Anlagen entlang der Autobahnen, sowie zu den Fernfahrerduchen.

Darüber hinaus bieten auch einige Mitgliedsunternehmen Vorteile bei Vorlage der Brummi-Card an: diese reichen von Vergünstigungen bei Nutzfahrzeugwäschen über Gratis Kaffee bis zu Silo- und Tankinnenreinigungen.

Es gibt zwei unterschiedliche Arten von Brummi-Cards:

- Personalisiert als BGL Mitgliedsausweis für Inhaber/ Geschäftsführer. Hier gilt die Brummi-Card gleichzeitig als Legitimation z. B. bei Verbandsveranstaltungen.
- Nicht personalisiert – exklusiv für die Fahrerinnen und Fahrer von BGL-Mitgliedsbetrieben.

BGL-Mitgliedsausweis und Brummi-Card dienen beide als Ausweis, der bei unterschiedlichen Partnerunternehmen direkte Vergünstigungen bietet.

Inhaber/Geschäftsführer eines Unternehmens, das in einem BGL-Landesverband, der BSK oder der TRANSFRIGORROUTE DEUTSCHLAND organisiert ist, können beim BGL ihren persönlichen BGL-Mitgliedsausweis, sowie die Brummi-Cards



Die Ausführung der Brummi-Card für Unternehmer und der Fahrer unterscheidet sich schon optisch. Mit beiden gibt es exklusive Vorteile bei Partnerunternehmen und Verbandskollegen

für ihre Fahrerinnen und Fahrer über die BGL-Homepage bestellen:

www.bgl-ev.de/web/der_bgl/informationen/brummicard_bestellung.htm

Der BGL prüft die Mitgliedschaft und bei positiver Auskunft werden die Brummi-Cards versandt und können sofort eingesetzt werden.

BGL-Mitgliedsausweise für Geschäftsführer und Inhaber sind kostenlos, die Brummi-Cards für Fahrerinnen/Fahrer stellt der BGL zum Selbstkostenpreis von 1,16 € (bis zum 31.12.2020 inkl. reduzierter MwSt. von 16%) pro Karte zur Verfügung.

Alle, die mitmachen wollen und Vergünstigungen, die den Fahreralltag im Rahmen der Brummi-Card erleichtern, anbieten möchten, können sich gerne an den BGL wenden! (BN)

Verbandsarbeit ist vielschichtig. Zum einen die Interessenvertretung der Mitglieder, die Aufbereitung und Weitergabe von Informationen, Beratungen etc., also die »ideelle« Betreuung, aber auch die direkte, praktische Unterstützung im Tagesgeschäft und Betriebsalltag. Durch die exklusive Partnerschaft von BGL und der Wirtschaftsdienst Güter und Logistik GmbH können die Mitglieder gegenüber Nichtmitgliedern handfeste Vorteile erfahren.

Einkaufsvorteile für Verbandsmitglieder durch Volumenbündelung, Beratung bei der Beschaffung, um die bestmögliche wirtschaftliche Mobilitätslösung zu finden, sind nur zwei Beispiele. Der Fokus liegt hier auf die Bereiche Fahrzeugbeschaffung, Leasing und Fuhrparkmanagement, für die vier fachangestellte Mitarbeiterinnen in den Bereichen Vertriebsunterstützung, Händlerbetreuung und Mitgliederberatung sowie eine zertifizierte Fuhrpark Leiter- und Beraterin zur Verfügung stehen.

2018 wurden bereits 219 Fahrzeuge an Mitgliedsunternehmen abgesetzt. Im Geschäftsjahr 2019 waren es durch intensive Betreuung und 53 Sonderaktionen bereits insgesamt 689 Fahrzeuge,

dies entspricht einer Steigung von über 300% mit weiterhin Tendenz nach oben.

Aktuell hat der WGL knapp 100 Speditionsunternehmen in fester Betreuung und diverse Projekte sind noch in Planung. So wird zum Beispiel ein LKW Reifenshop fester Bestandteil des Angebotes, wie auch die Möglichkeit, Mietwagen über die Firma STARCAR zu erhalten. Eine eigene Testfahrzeugflotte wird die Angebote erlebbar machen und zudem ist unter anderem zukünftig eine Zusammenarbeit mit der Firma Linde Material Handling angedacht.

Mit den Firmen

- | | |
|--------------|------------------|
| • Ford | • Hyundai |
| • Opel | • Volvo |
| • Mercedes | • Renault |
| • Nissan | • Renault Trucks |
| • Land Rover | • Mitsubishi |
| • KIA | |

bestehen bereits Verträge, zusätzliche werden folgen. Ausführlichere Infos sind zu finden unter <https://wgl-gmbh.de/> (GP)



TRUSTED CARRIER

Das Motto des neuen Trusted Carrier: 100% geprüfte digitale Transportdaten. Sicher, schnell (und virenfrei) aus der TC App.

Die grundlegende Trusted Carrier Geschäftsidee digitalisiert den Prozess der Identifikation und Überprüfung von

- Vertragspartnern eines Transports
- Transportkomponenten, deren Spezifikation und Zustand
- Fahrern inkl. Authentifizierung und deren Qualifikation.

Durch die digitale Bereitstellung qualitätsgesicherter, vertrauenswürdiger Daten aus der Cloud werden Transportpartner und Verlager in die Lage versetzt, auf den manuellen Nachweis und die manuelle Überprüfung zu verzichten. Stattdessen können die logistischen Prozesse durch Übernahme der digitalen TC Datensätze beschleunigt und automatisiert werden.

Das TC Geschäftsmodell basiert auf der transaktionsbasierenden Abrechnung der in Anspruch genommenen Datensätze, wobei jeweils 50% der Einsparungen an die Kunden abgerechnet werden – transparent – und jeweils anteilig an Verlager und Transportpartner.

Da die logistischen Prozesse und Anforderungen an Dateninhalte je nach Branche stark variieren, werden dafür spezifische Ansätze entwickelt. Aufgrund der gesetzlich vorgeschriebenen Verlagerhaftung bestehen aber immer auch mindestens grundlegende Anforderungen an jeden Transport.

Produkte

Die Grundfunktionen des Trusted Carrier sind auf die typischen Anforderungen an Basisdaten vor Durchführung eines Transports ausgelegt:

Das Modul »vCARD« (als Visitenkarte des Logistikunternehmens) beinhaltet die Kurzdarstellung

Die Lösung: Vertrauenswürdige Daten zur sicheren Transportabwicklung aus der Cloud

CTC liefert alle Daten qualitätsgesichert und digital aus einer Hand – für schnellere und effiziente Prozesse



mit TC Validierung der wesentlichen Unternehmensdaten wie Handelsregister-Eintrag, Lizenzen etc. – als Basisinformationen für jeden Vertragspartner.

Das Modul **»Asset«** stellt dem Kunden in Bruchteilen von Sekunden 100% geprüfte Stammdaten der eingesetzten Transportkomponenten digital zur Verfügung – individuell nach Anforderung und universell via Webpage oder Schnittstelle. Für schnellere und sichere Abfertigung mit effizienter Dokumentation. Damit die Räder rollen und Fahrer fahren.

Mit dem Modul **»Wallet«**, einer App Lösung für das Fahrpersonal, werden Fahrerdaten verwaltet und können jederzeit per biometrischen Fingerabdruck in jedes beliebige System übertragen werden. Wallet kann nicht nur für die kontaktlose (und virenfreie!) Identifizierung zur Transportabwicklung eingesetzt werden, sondern bietet dem Fahrer auch Komfortfunktionen – natürlich DSGVO konform und mit vollständiger Kontrolle auf Datenzugriffe durch den Nutzer.

Im neuen Trusted Carrier Konzept gehen wir mit all diesen Modulen auf die Anforderungen der großen Branchen ein.

Pilot BASF nutzt den Chemical Trusted Carrier

In der sicherheitssensitiven chemischen Industrie (in der Regel fallen die Betriebe unter die Störfallverordnung) bestehen hohe Anforderung an die Menge und Richtigkeit der Daten, bevor ein Transport anforderungsgerecht abgefertigt werden kann:

- Die Transportkomponenten müssen für den Transportauftrag geeignet und verkehrssicher sein (insbesondere bei Gefahrstofftransporten).

- Die Fahrer müssen die notwendige Qualifikation auf- und nachweisen (Führerschein, ADR Schein, Zusatzqualifikation für bestimmte Stoffe).

Der durch TC digitalisierte Ablaufprozess bedeutet als heutiger analoger Prozess einen hohen Aufwand für Verlader und Transportpartner. Die Fahrer müssen vor dem Betreten eines Werksgeländes ihre Eigenschaften, als auch die der Fahrzeuge, durch Dokumente nachweisen, welche jeweils durch Mitarbeiter des Verladers geprüft und dokumentiert werden. Durch den Einsatz der TC Stammdaten kann dieser manuelle Prozess sowohl auf Seite der Verlader als auch auf Seite der Transportpartner um jeweils 270 Sekunden beschleunigt werden: die Daten werden im CTC System digital via App oder Schnittstelle übergeben, wobei sich die Teilnehmer auf die durch CTC zuvor erfolgte 100% Prüfung der Daten verlassen können.

Dank dieser Beschleunigung der Abfertigung sparen Verlader sowie Transportpartner pro Vorgang allein beim Checkin eines Transports.

Vorteil und Nutzen des Trusted Carrier Konzepts

Das Bereitstellen qualitätsgesicherter Daten beschleunigt den Transportprozess. Ad hoc Nutzung durch cloudbasierte Dienste, garantierte Integrität der Daten, strikte Datensicherheit, einfache Bedienbarkeit und wertorientierter pay per use Abrechnung machen den Einstieg in die Trusted Carrier Welt sehr einfach. (AS)

NEUE KOMMUNIKATIONSWEGE

Aktueller Stand »myBGL«

Beim Rollout der digitalen Plattform »myBGL« hat sich einmal mehr bewahrheitet, dass es leichter ist, technisch und organisatorisch auf der »grünen Wiese« zu beginnen als von einem bestehenden System in ein neues zu wechseln. Aufgrund der schrittweisen Einführung von myBGL, hat aktuell (Juli 2020) die Mehrzahl der Mitgliedsunternehmen den Wechsel vom »Intranet der Verbände« in die neue Umgebung noch nicht vollzogen. Die reine Information der Mitgliedsunternehmen muss daher noch bis Ende 2020 über beide Systeme, alt und neu, sichergestellt werden.

Vorteile der neuen Plattform »myBGL«

MyBGL steht für die »gelebte Kommunikation« im Verbandsnetzwerk des BGL. Mitgliedsunternehmen können hier nicht nur mit den Hauptamtlichen der Verbände, sondern auch untereinander kommunizieren und sich – unter Berücksichtigung der kartellrechtlichen Grenzen – austau-

schen. Das geschieht schnell und einfach über die Kommentarfunktion, die Möglichkeit, Fragen an die anderen Nutzer zu stellen und die Beteiligung an Umfragen.

MyBGL umfasst damit Informationen aus der Praxis für die Praxis, gleichermaßen aber auch Informationen für die politischen Gremien innerhalb und außerhalb des Verbandsnetzwerks. Der Zugang kann per Web oder Mobile App erfolgen.

Wie geht es weiter?

MyBGL ist kein Projekt, sondern ein Prozess. Respektvoll könnte dieser als »ständige Betaversion« beschrieben werden.

Unter Beteiligung zunehmender Nutzerzahlen wurden und werden weitere Anwendungsfälle getestet.

So konnten bereits zwei neue Kompetenzzentren auf myBGL abgebildet werden.

Weitere Impulse werden aus dem »erweiterten« Nutzerkreis von myBGL erwartet. Zu den Nutzern der Plattform zählen nämlich nicht nur die Kolleginnen und Kollegen aus den Verbandsgeschäftsstellen und den Mitgliedsunternehmen, sondern auch Vertreter von Industrie- und Handelspartnern, Journalisten sowie weitere Experten aus dem unmittelbaren Umfeld.

MyBGL stellt einen von mehreren Bausteinen zur digitalen Transformation des BGL und seiner Mitgliedsverbände dar. (PK)





Der BGL in den Sozialen Medien

Um die intensive Arbeit der Ausschüsse, Arbeitskreise und Mitarbeiter des Verbandes zu den zahlreichen unterschiedlichen Themen auch außerhalb der verbandsinternen Strukturen sichtbar zu machen, hat der BGL in den letzten Monaten begonnen, sich und seine Arbeit verstärkt in den sozialen Netzen zu präsentieren. Besonders in der Corona-Krise zeigte sich, wie sinnvoll und wichtig diese Art der Öffentlichkeitsarbeit für den Verband und für die Mitgliedsunternehmen ist, um stets auf die neuesten Entwicklungen zeitnah reagieren zu können.

Mehrere Kanäle zur Erhöhung der Sichtbarkeit

Der Verband veröffentlicht seine Nachrichten, Kommentare, Positionspapiere, Pressemitteilungen usw. nun, abgesehen vom »klassischen« Weg über die Presseverteiler, auch über Facebook, LinkedIn, Instagram und Twitter. Filme über Veranstaltungen oder zu speziellen Themen werden auch auf Youtube und auf der Verbandswebseite veröffentlicht. Des Weiteren werden die neuen Kanäle genutzt, um auf besondere Veranstaltungen und Angebote für Verbandsmitglieder hinzuweisen.

Mitglieder sind aufgerufen mitzumachen

Die Landesverbände und ihre Mitglieder, aber auch weitere interessierte Menschen aus der Branche sind herzlich eingeladen, dem BGL in den Sozialen Netzen zu folgen, die Verbandsseiten zu abonnieren, Beiträge zu liken, zu retweeten

und zu kommentieren usw. Denn je mehr Menschen mitmachen, desto größer ist die Wirkung der Informationen. Eine große Verbreitung erhöht die Wahrnehmung der Verbandspositionen und gegebenenfalls den Druck auf die Politik. Außerdem bietet ein großes Netzwerk mit vielen Teilnehmern die Möglichkeit des Austauschs von Themen, Erfahrungen und Sichtweisen. Auf diese Weise entstehen interessante (Sach-)Diskussionen und der Verband erfährt frühzeitig von Trends und neuen Entwicklungen, die möglicherweise in Zukunft die Verbandsarbeit und die Mitgliedsunternehmen beeinflussen.

Steigende Nutzerzahlen und viel positives Feedback

Die Nutzerzahlen der Social-Media-Kanäle des BGL steigen seit Beginn kontinuierlich an und es gab bereits viel positives Feedback für die neuen Aktivitäten. Insbesondere die Videos von wichtigen Ereignissen und Gesprächen sowie die Interviews mit Politikern fanden weitreichenden Zuspruch. Aber natürlich ist der Anspruch des BGL, noch besser zu werden.

Die Vernetzung geht weiter

Um in den sozialen Netzwerken noch präsenter und aktiver zu werden, soll es zukünftig noch eine stärkere Vernetzung mit den Landesverbänden geben. Die Beiträge sollen zukünftig noch zielgruppengerechter werden und mit Infografiken und professionellen Bildern veranschaulicht werden. (AJ)

BGL-VORTEILSWELT

Die BGL-Vorteilswelt gewinnt immer mehr an Beliebtheit und Aufmerksamkeit. Die aktuell 25 Partner bieten für unsere Transportunternehmen eine breite Palette an interessanten Angeboten.

Zweck der BGL-Vorteilswelt

Mit den Produkt- und Dienstleistungsangeboten unserer BGL-Vorteilswelt Partner wollen wir die Mitgliedschaft in einem unserer Landesverbände und damit im BGL, zusätzlich wirtschaftlich interessant gestalten.

Aufbau der BGL-Vorteilswelt

Ab sofort ist die BGL-Vorteilswelt auch über die direkte URL www.bgl-vorteilswelt.de zu erreichen. Bei Wedolo registrierte Unternehmen erreichen die BGL-Vorteilswelt wie gewohnt barrierefrei dank Single-Sign-On Technologie aus myWedolo heraus. Die Ansicht der BGL-Vorteilswelt ist dreigeteilt. Im oberen Bereich bewerben sich Premium-Partner mit gesonderten Anzeigen. Unterhalb ist eine Filterzeile eingebunden, die nach

- alle A-Z
- Brummi
- Dienstleistung
- Fahrzeuge

- Presse und Publikationen
- Software Verkehrssicherheit

die Partnerkacheln selektierbar machen. Jeder Partner beschreibt seine Dienstleistung. Mit dem Anklicken der Kachel – Log In vorausgesetzt – wird ein strukturiertes Datenblatt des Partners mit den wesentlichen Informationen zu angebotenen Vorteilen und Kontaktmöglichkeiten angezeigt. Mittig sind Verlinkungen auf zusätzliche Landing Pages eingebunden, sodass sich Interessierte umfangreich informieren können.

Vorteile in der BGL-Vorteilswelt

Jeder Partner bietet in Verbindung mit einer Mitgliedschaft im BGL seine Produkte und/oder Dienstleistungen zu Vorzugskonditionen an. Diese variieren je nach angebotenen Produkten von einem geringeren prozentualen Abschlag bis hin zu 50 %.

Ziele der BGL-Vorteilswelt

Wir wollen für das kommende Jahr die Attraktivität und Aufmerksamkeit der BGL-Vorteilswelt weiter ausbauen. Jeden Dienstag um 10 Uhr bieten wir unseren Partnern an, sich und ihre Produkte/Dienstleistungen online zu präsentieren. (AS)

DIE BGL-VORTEILSWELT

Attraktive Angebote exklusiv für Mitglieder

Als Mitglied des Bundesverbandes Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. profitieren Sie von speziell ausgehandelten Konditionen und Nachlässen bis zu 50 %

Unsere Top-Angebote und mehr:
www.bgl-vorteilswelt.de



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



WEDOLO
Die Gemeinschaftsplattform von
KRAVAG, SVG und BGL.



BGL-VORTEILSWELT



Ihr Verband. Viele Vorteile.

WEDOLO

Mit der Logistik-Plattform Wedolo unterstützen der Spezialversicherer KRAVAG, die SVG und der BGL kleine und mittelständische Unternehmen bei der Digitalisierung – mit digitalen Lösungen für ihre alltäglichen Herausforderungen.

Digitale Services für Unternehmen und Fahrer

Der Hauptnutzen von Wedolo ist dabei die Bündelung verschiedenster Angebote auf nur einer kostenlosen Plattform. Eine Anmeldung mit einem Passwort genügt, um sich nicht nur auf Wedolo zu bewegen, sondern von hier aus auch auf die jeweiligen Accounts bei SVG, BGL und KRAVAG zuzugreifen.

Hinzu kommen zahlreiche Services externer Partner sowie Dienste, die speziell für Wedolo entwickelt wurden.

Derzeit bietet Wedolo unter anderem den vereinfachten Zugang zur BGL-Vorteilswelt.

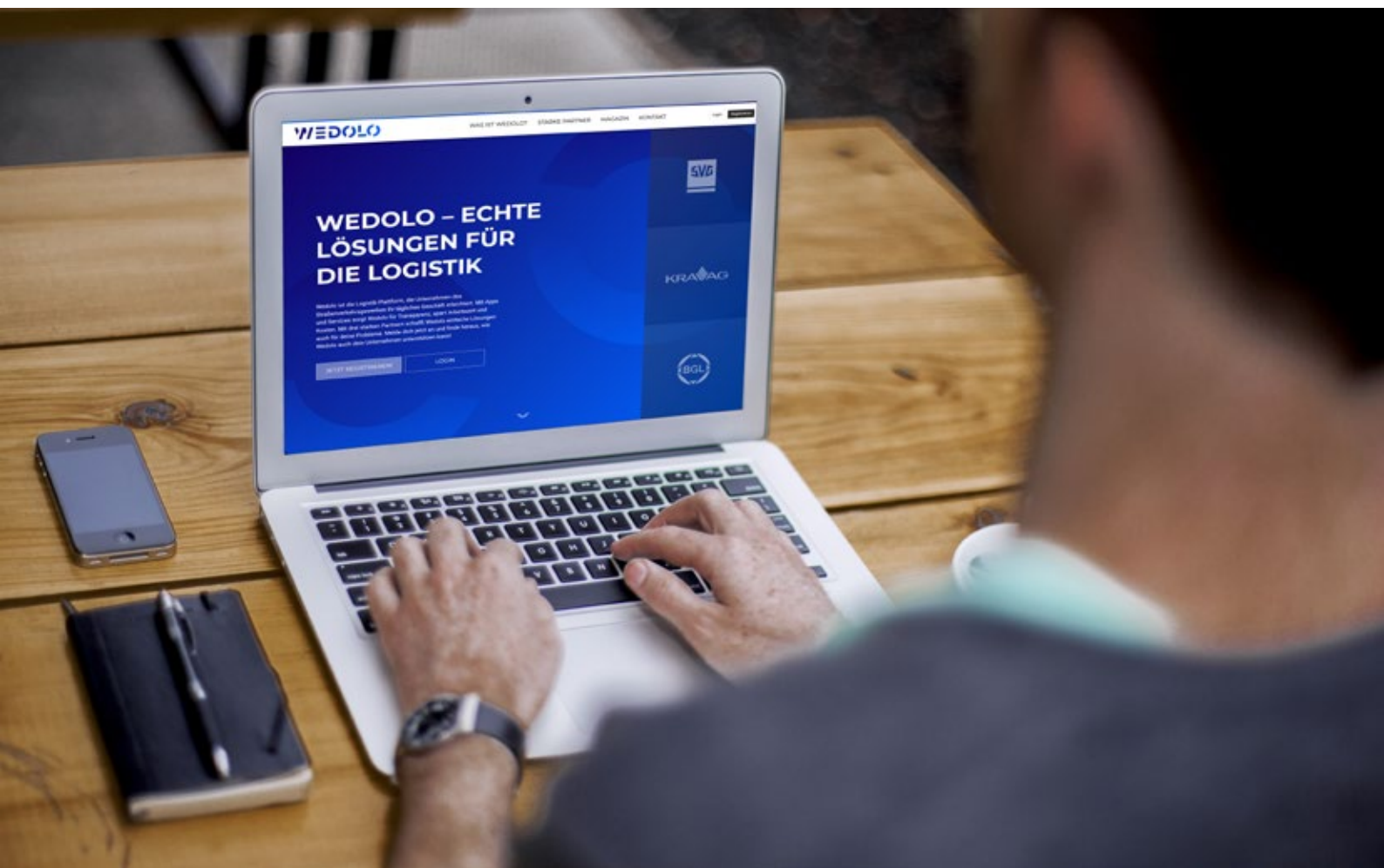
Zusätzlich können Fahrer die tägliche Abfahrtskontrolle über Wedolo erledigen und dokumen-

tieren und erhalten über den vom Unternehmen konfigurierbaren Notfallservice rund um die Uhr die passende Hilfe im Falle einer Panne oder eines Unfalls.

Ideen gemeinsam mit Unternehmen entwickelt

Zur Optimierung des Serviceangebots hat das Wedolo Team Unternehmen des Straßenverkehrsgewerbes von der ersten Stunde an eingebunden. Ihre täglichen Prozesse zu digitalisieren ist das Gemeinschaftsziel von Wedolo. Mit Workshops und in Testversionen der Plattform wird bei der Entwicklung sichergestellt, dass die angebotenen Services die Transport- und Logistikunternehmen ideal unterstützen, damit stetig weitere Serviceideen entstehen.

Weitere Informationen und die Registrierung zur neuen kostenlosen Logistik-Plattform auf www.wedolo.de. (AS)





3

BERLIN & BRÜSSEL



20 JAHRE BGL-REPRÄSENTANZ BERLIN

Vor 20 Jahren, am 18. Januar 2000, hat der BGL seine Hauptstadtrepräsentanz in Berlin feierlich eröffnet. Das Jubiläum wurde zum Anlass genommen, um zusammen mit der Politik, den Ministerien und befreundeten Verbänden zu feiern und gemeinsam auf die vergangenen Jahre zu blicken.

Schon das Jahr der Eröffnung begann mit einem Meilenstein der Verbandsgeschichte: Im September 2000 organisierte der BGL eine Sternfahrt mit mehr als 1000 Lkw, um in Berlin gegen Sozialdumping zu demonstrieren. Wichtig waren auch die zahlreichen Gespräche und Verhandlungen im Vorfeld der Einführung der Lkw-Maut im Jahre 2005, die zum Mautharmonisierungsprogramm mit einem jährlichen Volumen von



bis zu 450 Mio. Euro für das Güterkraftverkehrsgewerbe (zur Angleichung der Wettbewerbsbedingung in Europa) führten. Im Jahr 2014 erfolgte



die Übergabe der Leitung des Hauptstadtbüros von Georg Stecker an Jens Pawlowski. Im März 2017 wurde der langjährige Hauptgeschäftsführer des BGL, Prof. Dr. Karlheinz Schmidt, mit einer Galaveranstaltung im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) geehrt und in den Ruhestand verabschiedet. Seit Ende 2017 gibt es eine Bürogemeinschaft im BGL-Hauptstadtbüro mit dem Landesverband des Berliner und Brandenburger Verkehrsgewerbes (LBBV) e.V.

An der Jubiläumsfeier am 11. Februar 2020 im Berliner Büro nahmen zahlreiche hochrangige Gäste teil, u.a. der Parlamentarische Staatssekretär und Logistikbeauftragter der Bundesregierung Steffen Bilger und die verkehrspolitischen

Sprecher der wichtigsten Bundestagsfraktionen. Weitere hochkarätige Gäste waren der Minister für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg Guido Beermann und sein Staatssekretär Rainer Genilke. Ein besonderer Gast war der ehemalige Verkehrsminister Eduard Oswald (Präsident von Pro Mobilität), der bei der Büroeröffnung 2000 das Grußwort hielt, seinerzeit als Vorsitzender des Verkehrsausschuss im Bundestag. Nach der offiziellen Begrüßung und dem Grußwort von Steffen Bilger folgte eine kurze Talk-Runde mit Politikern zum Thema »Verbände in der politischen Meinungsbildung«. Anschließend ging es in den lockeren Teil des Abends über bei gutem Essen und netten Gesprächen. (AJ)



Teilnehmer der Talkrunde und die Moderatoren Prof. Dr. Engelhardt und Jens Pawlowski

BRÜSSELER BGL-AKTIVITÄTEN

Eröffnung des »Common Office«

Die neu gegründete Bürogemeinschaft des BGL mit seinen Schwesterverbänden aus Frankreich (FNTR) und den nordischen Staaten (NLA) ist Ausdruck der jahrelangen hervorragenden und vertrauensvollen Zusammenarbeit. Ziel ist es, im Namen der vielen Tausend Mitgliedsunternehmen noch stärker unsere gemeinsamen Überzeugungen nach außen sowie an die EU-Entscheidungsträger zu kommunizieren.

Anfang Oktober 2019 wurde das »Common Office« feierlich in Gegenwart aller EU-Botschafter der betreffenden Mitgliedstaaten eröffnet.

Abends hatten die drei Verbände Europaabgeordnete, Repräsentanten der EU-Kommission und andere wichtige Interessensvertreter zu einer gemeinsamen Veranstaltung eingeladen, auf der der SPD-Europaabgeordnete Ismail Ertug eine Rede u.a. zum damaligen Verhandlungsstand beim Mobilitätspaket hielt.

Mobilitätspaket

Die nochmals verstärkte Zusammenarbeit der drei Verbände zahlte sich bereits anlässlich der Verabschiedung des Mobilitätspakets durch ein koordiniertes Vorgehen aus. Gemeinsam hat das »Common Office« durch Gespräche mit Entscheidungsträgern und öffentliche Stellungnahmen für die Notwendigkeit neuer Regeln im EU-Straßenverkehrsgütermarkt geworben.

Ein erster Meilenstein zur Verabschiedung des Mobilitätspaket war die Einigung der EU-Verkehrsminister unter österreichischer Verhandlungsführung auf eine gemeinsame Position im Dezember 2018, gefolgt von einer Einigung des Europäischen Parlament kurz vor Beendigung der Legislaturperiode im April 2019.

Schwierig wurde es jedoch gegen Ende des Jahres 2019, als sich die Berichterstatter des Europäischen Parlaments (EP) und die finnische Ratspräsidentschaft auf einen Kompromiss einigen

Der SPD-Europaabgeordnete Ismail Ertug anlässlich der Eröffnung des »Common Office«



mussten. Die Positionen der beiden Institutionen lagen in einigen Punkten weit auseinander.

Das EP beharrte u. a. auf die regelmäßige Rückkehrpflicht des Fahrzeugs in den Niederlassungsstaat nach spätestens 8 Wochen, während die finnischen Verhandlungsführer u. a. auf die Neuorganisation der Ruhezeiten mit der Möglichkeit von zwei reduzierten wöchentlichen Ruhezeiten hintereinander bestanden.

Ende November und Anfang Dezember waren zwei bis in die Morgenstunden dauernden Verhandlungsrunden für eine Einigung nötig. Aber ein weiteres, neues Hindernis trat zwischen den Verhandlungsrunden auf: Eine neue EU-Kommission wurde vereidigt und mit Frau Valean war jetzt eine Rumänin Verkehrskommissarin. Diese hat ein deutlich kritischeres Auge auf das erreichte Verhandlungsergebnis.

Da einige osteuropäische Mitgliedstaaten mit dem Ergebnis unzufrieden waren, setzte die neue Kommission auf Betreiben von Frau Valean Bedenken gegen das Paket durch: 2 Aspekte des Kompromisses waren nicht Bestandteil des ursprünglichen Vorschlags der EU-Kommission: die verpflichtende Rückkehr des Fahrzeugs in den Niederlassungsstaat sowie die mögliche Anwendung der Kabotageregeln auf den straßenseitigen Anteil im Kombinierten Verkehr. Nur mit der Einschränkung, zu den beiden Aspekten zusätzliche Studien durchzuführen, stimmte die EU-Kommission letztendlich dem Kompromiss zu.

Da ursprünglich im Vorschlag nicht vorgesehen, führte die EU-Kommission für beide Aspekte keine Kosten-Nutzen-Analysen (»Impact assessment«) vor Veröffentlichung des Vorschlags im Jahr 2017 durchgeführt. Dies holt die EU-Kommission jetzt nach und könnte bei entsprechenden Ergebnissen der neuen Studien, die beispielsweise die Rückkehrpflicht der Fahrzeuge alle 8 Wochen negativ beurteilt, gezielte Gesetzesvorschläge zur Änderung dieser beiden Aspekte noch vor Inkrafttreten der neuen Regeln vorlegen. Der BGL ist aufgefordert seinen Beitrag zu dieser Studie zu leisten.

Aber auch die Zustimmung zu dem von Finnland ausgehandelten Kompromiss durch alle EU-Verkehrsminister war bis kurz vor der Abstimmung Ende Dezember ungewiss, gelang aber, nachdem Irland und Kroatien dem Kompromiss letztendlich zustimmten.

Ähnlich ungewiss war lange Zeit der Ausgang der Abstimmungen im Europäischen Parlament, da auch hier lediglich einige EP-Berichtersteller den Kompromiss ausgehandelt hatten. Doch sowohl der EP-Verkehrsausschuss als auch später das EP-Plenum stimmten mit knapper Mehrheit dem Kompromiss zu.

Das Mobilitätspaket hat am 9. Juli 2020 im Europäischen Parlament schließlich mit deutlicher Mehrheit seine letzte Hürde genommen. Die drei Gesetzestexte wurden am 31. Juli 2020 im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht.

Die wichtigsten Inhalte

Lenk- und Ruhezeiten (alle In Kraft ab 20. August 2020):

- Rückkehr des Fahrers zu seinem Wohnsitz oder Unternehmenssitz alle 3 bzw. 4 Wochen
- Kabinenverbot für die Verbringung der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit
- Organisation Ruhezeiten: Möglichkeit, zwei reduzierte wöchentliche Ruhezeiten hintereinander im grenzüberschreitenden Verkehr einzulegen
- Flexibilisierung Lenkzeiten: Möglichkeit unter gewissen Umständen, 1 bzw. 2 zusätzliche Stunden Lenkzeit einzulegen, um den Unternehmenssitz/Wohnsitz zu erreichen
- Anwendung: der Lenk- und Ruhezeiten für Fahrzeuge ab 2,5t ab dem 1. Juli 2026 im grenzüberschreitenden Verkehr

Tachograf:

- Intelligenter Tachograph der 2. Generation (ST2): Ab dem 21. August 2023 für alle Neufahrzeuge, die grenzüberschreitend tätig sind

Nachrüstung:

- mit dem ST2 für Fahrzeuge, die grenzüberschreitend tätig sind:
- ab 31. Dezember 2024: Fahrzeuge mit analogem Fahrtschreiber, + digitalem Fahrtschreiber (1. – 3. Generation)
- ab dem 20. August 2025: Fahrzeuge mit »intelligentem« Fahrtschreiber der 1. Generation (eingebaut ab Juni 2019)
- ab 1. Juli 2026: für Fahrzeuge ab 2,5t
- Grenzübertritt: Manueller Eintrag des Grenzübertritts in analogen und digitalen Tachografen voraussichtlich ab 2. Februar 2022
- Kontrollbehörden: müssen ab 21. August 2024 »in angemessenem Umfang« mit Geräten zur Früherkennung per Fernkommunikation ausgestattet sein

Entsendung

- Anwendung der Entsenderegeln: bei Verkehren zwischen EU-Mitgliedsstaaten ohne Bezug zum Niederlassungsstaat, bei Kabotageverkehren und beim straßenseitigen Anteil im Kombinierten Verkehr, wenn die Zu- oder Ablaufstrecke selbst keine bilaterale Fahrt darstellt.
- Keine Anwendung der Entsenderegeln: bei Transitverkehren und bilateralen Verkehren mit Bezug zum Niederlassungsstaat
- Bei Entsendung: Entsendungs-Erklärung spätestens zu Beginn der Entsendung über die öffentliche Schnittstelle des EU-Binneninformationssystems (IMI) an den betreffenden Mitgliedsstaat
- Entsende-Erklärung 1: muss vor Entsendung versandt werden und regelmäßig aktualisiert werden. Genaue Fristen für die Aktualisierung sind noch nicht bekannt.
- Entsende-Erklärung 2: EU-Kommission entwirft ein mehrsprachiges Dokument für die Entsende-Erklärung mit verpflichtenden Angaben (Name des Fahrers etc.)
- EU-weite Kooperationspflichten von (entsen-

denden) Unternehmen und Behörden bei Nachfragen der kontrollierenden Behörde innerhalb festgelegter Zeiträume

Berufszugang

- Herabsetzung der Gewichtsgrenze für Kraftfahrzeuge von 3,5t auf 2,5t im grenzüberschreitenden Verkehr (ab 21. Mai 2022)
- Finanzielle Leistungsfähigkeit für Fahrzeuge zwischen 2,5t und 3,5t: €1800 (1. Fahrzeug) € 900 (alle weiteren Fahrzeuge) (auch ab 21. Mai 2022)
- Rückkehrpflicht des Fahrzeugs in den Niederlassungsstaat alle 8 Wochen
- Zusätzliche Kriterien für die Zuverlässigkeit: steuerrechtliche Vorschriften, Entsenderegeln und Kabotage

Marktzugang

- Herabsetzung der Gewichtsgrenze im grenzüberschreitenden Verkehr von 3,5t auf 2,5t
- Kabotage: Beibehaltung der 3/7-Regel (3 Kabotagefahrten in 7 Tagen), neu: 4 tägige Karenzzeit (»Cooling-off-Periode«) vor erneuter Kabotageberechtigung in demselben Mitgliedsstaat
- Belege für Kabotagetransport können elektronisch erbracht werden (e-CMR)
- Kontrolle: Mitgliedsstaaten führen mindestens 2-mal/Jahr konzertierte Straßenkontrollen zur Kabotage durch.
- Kabotageregeln: Mitgliedsstaaten können die Kabotageregeln beim Zu- und Ablauf auf der Straße innerhalb eines Aufnahmestaates als Bestandteil des Kombinierten Verkehrs anwenden.
- Anwendung der neuen Regeln:
 - Lenk- und Ruhezeiten: Die Regeln treten am 20. August 2020 in Kraft; gesonderte Regeln gelten für den Tachografen.
 - Markt- und Berufszugangskriterien: Die neuen Regeln gelten ab dem 21. Februar 2022.
 - Entsenderegeln: Die Richtlinie gilt ab dem 2. Februar 2022.
 - Tachograf: gesonderte Regeln, s.o.



Anlässlich der Büroeröffnung: die Vertreter der Verbände mit den EU-Botschaftern

Fazit

Der BGL hat sich intensiv und regelmäßig auf deutscher und europäischer Ebene mit Anregungen, Vorschlägen und »Bewertungen aus der Praxis« in die jahrelangen Verhandlungen eingebracht. Nicht alles ist perfekt. Aber der Gesamtkompromiss stimmt. Dieser wird positive Auswirkungen auf den europäischen Straßengüterverkehr haben. Der BGL wird sich jetzt auf die Umsetzung und die effiziente Kontrolle der neuen Regeln konzentrieren.

Brüssel und die Coronavirus-Pandemie

Zunächst fiel die Abwesenheit eines auf europäischer Ebene und unter den Mitgliedstaaten koordiniertes Vorgehen zur Eindämmung des Virus auf. Und insbesondere durch die vorübergehende Schließung der Grenzen fühlten sich die Beobachter und die Transportunternehmen in dunkle Vorzeiten katapultiert. Am sichtbarsten wurden die unhaltbaren Zustände an der deutsch-polnischen Grenze im März 2020.

Zusammen mit der IRU und anderen Verbänden hat der BGL regelmäßig im Austausch mit den Entscheidungsträgern gestanden und Videokonferenzen durchgeführt.

Dadurch ist es dem BGL gelungen, immer wieder auf die Probleme des Straßengütertransports hinzuweisen und Lösungen einzufordern.

Die öffentlich am stärksten wahrgenommene Maßnahme der Europäischen Union war die Schaffung der »Green Lanes«, um den Güterverkehr auf der Straße grenzüberschreitend sicherzustellen. Der BGL hat sich besonders stark dafür eingesetzt, dass sämtliche Transporte von den

»Green Lanes« profitieren und nicht nur »systemrelevante« Verkehre. Auch sensibilisierte der BGL die EU-Entscheidungsträger für die uneingeschränkte Personenfreizügigkeit der Fahrer, damit diese ungehindert beispielsweise nach einem Wochenende wieder an ihren Arbeitsplatz zurückkehren konnten.

Beim Wiederaufbauplan nach der COVID-19-Krise zeigte sich die EU nicht sofort geneigt, auch den Straßengüterverkehr einzubeziehen. Letztendlich gelang es aber, den Straßengüterverkehr im Wiederaufbauprogramm zu verankern.

Weitere COVID-19-Maßnahmen der EU betrafen u.a. die Schaffung einer App zur Beobachtung der aktuellen Grenzsituation innerhalb der EU, ein gemeinsames Vorgehen bei der Anerkennung von Genehmigungen und Lizenzen, die krisenbedingt nicht verlängert werden konnten sowie ein möglichst EU-weites Vorgehen zu den Ausnahmen bei den Lenk- und Ruhezeiten.

Die EU hat nach Anfangsschwierigkeiten viele sinnvolle Maßnahmen ergriffen, die dazu beigetragen haben, den Warenverkehr auf der Straße aufrecht zu erhalten, damit die Unternehmen mit ihren Fahrern die Versorgung der Bevölkerung gewährleisten konnten.

Dennoch zeigte sich, dass die EU und seine Gesetzgebung nicht auf eine solche Krise vorbereitet ist. Deswegen wird sich der BGL auch unter der deutschen Ratspräsidentschaft dafür einsetzen, die Lehren aus der Krise insbesondere im Hinblick auf den Straßengüterverkehr zu ziehen, um die Europäische Union bei zukünftigen Fällen bzw. einer 2. Welle der Pandemie krisenfester zu gestalten.

(DS)



4

KLIMASCHUTZ IM VERKEHR





KLIMASCHUTZ IM VERKEHR

Aspekte zum Klimawandel

Laut IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change) sind ca. 97% der jährlichen globalen Kohlendioxid (CO₂) – Emissionen natürlichen Ursprungs. Sie sind Bestandteil des globalen natürlichen Kohlenstoffkreislaufs. Dabei hat sich erdgeschichtlich ein Gleichgewicht zwischen dem, was die Erdoberfläche an CO₂ emittiert und dem, was die Erde wieder an CO₂ aufnimmt bzw. bindet, eingestellt.

Durch menschliche (anthropogene) Aktivitäten wurden im Jahr 2018 nach Angaben der Internationalen Energieagentur (IEA) rund 33 Mrd. Tonnen CO₂ zusätzlich in die Atmosphäre freigesetzt. Ein Teil dieser anthropogenen Emissionen, insbesondere aus der Verbrennung fossiler Brennstoffe, verbleibt größtenteils als zusätzliche CO₂-Komponente in der Atmosphäre und kann von der Erdoberfläche nicht wieder vollständig gebunden werden. Hinzu kommen Effekte von Landnutzungsänderungen (bspw. Rodungen, Abholzungen, Bodenflächenversiegelungen), die sich negativ auf das CO₂-Aufnahmevermögen der Erdoberfläche auswirken. Laut dem Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung (PIK) absorbieren die Biosphäre und die Ozeane einen Teil dieser Emissionen, der Rest – im Mittel 44% für 2008 bis 2017 – bleiben in der Atmosphäre. Jährlich werden von den Ozeanen und der Landoberfläche ca. 750 Mrd. Tonnen CO₂ freigesetzt und etwa die gleiche Menge wieder aufgenommen. Das Problem der zusätzlichen anthropogenen CO₂-Emissionen besteht weniger in der Menge an sich, die relativ gering ist, sondern vielmehr darin, dass diese Emissionen auf ein empfindliches Gleichgewicht treffen und dieses aus der Balance bringen. Mit der Folge, dass der CO₂-Anteil in der Atmosphäre ansteigt.

Treibhauseffekt

Das gasförmige CO₂ der Luft absorbiert und reflektiert die von der Erdoberfläche emittierte Wärmestrahlung und erwärmt dadurch die Erdatmosphäre. Man spricht von einem Treibhauseffekt.

Nach der Einschätzung des IPCC ist dies die Ursache für den Klimawandel. Wäre die Erdatmosphäre frei von Treibhausgasen und Wolken, würde die Temperatur auf der Erde ca. -18°C betragen.

Anstieg des CO₂-Gehaltes in der Atmosphäre

Ende der letzten Eiszeit vor ca. 10 000 bis 12 000 Jahren hat sich ein stabiles CO₂-Gleichgewicht auf der Erde eingestellt. Es prägten sich die vier jahreszeitlichen Unterscheidungen zwischen Frühling, Sommer, Herbst und Winter aus. Mit Einsetzen der Industrialisierung um etwa 1850 trat durch die intensive Verbrennung von Kohle und um 1900 durch die zusätzliche Verbrennung von Erdöl eine Störung dieses Gleichgewichts ein, was sich in einer Zunahme des atmosphärischen CO₂-Gehaltes seit dieser Zeit äußert. So ist der CO₂-Gehalt in der Atmosphäre seit dem Jahr 1850 bis 2015 von 280ppm (parts per million; 1 Teil pro 1 Million Teile) auf 400ppm (=0,04%) gestiegen (1950: 300ppm; 2000: 370ppm). Damit einhergehend ist seit dieser Zeit die mittlere globale Temperatur um ca. 1,2°C gestiegen. Das am 04.11.2016 in Kraft getretene Pariser Klimaschutzabkommen hat die Vorgabe, dass die Erderwärmung auf deutlich unter zwei Grad Celsius im Vergleich zur vorindustriellen Zeit (vor 1850) beschränkt wird. Die Vertragspartner sind davon abweichend bestrebt, die Erwärmung auf 1,5°C zu beschränken.

China, USA und Indien sind weltweit die größten CO₂-Emittenten. 2015 betrug ihr CO₂-Ausstoß 10,357 bzw. 5,414 bzw. 2,274 Mrd. Tonnen. Demgegenüber wurden 2015 in Deutschland 0,798 Mrd. Tonnen CO₂ freigesetzt.

Nutzfahrzeuge und CO₂-Emission

Zum Antrieb von Kraftfahrzeugen werden bislang fossile Kohlenstoffquellen, wie bspw. Erdöl, zu Otto- und Dieselmotoren weiterverarbeitet. Bei schweren Nutzfahrzeugen gelangen Dieselmotoren

stoffe, bei leichten Nutzfahrzeugen und Pkw daneben auch Ottokraftstoffe, zum Einsatz. Aus der motorischen Verbrennung von 1 Liter Dieselmotorkraftstoff (nach Norm EN 590, 6% Biodiesel-Anteil) werden ca. 2,50 kg CO₂ (ohne Biodieselanteil: 2,67 kg/l), von 1 Liter Ottokraftstoff (nach EN 228, 5% Ethanol-Anteil) werden etwa 2,30 kg CO₂ (ohne Bioethanol-Anteil: 2,42 kg/l) in die Atmosphäre freigesetzt. Damit trägt der mit fossilen Kraftstoffen betriebene Kraftfahrzeugverkehr grundsätzlich zur anthropogenen CO₂-Emission bei.

Die o.g. Werte beziehen sich auf sogenannte »Tank-to-Wheel« (TTW)-Emissionen, also Emissionen vom »Tank zum Antrieb«. Relevante CO₂-Emissions-Vorstufen aus der Energiebereitstellung (Gewinnung, Verarbeitung, Marktbereitstellung etc.) werden hierbei nicht berücksichtigt. Im Gegensatz hierzu gibt die Well-to-Wheel-Betrachtung (WTW; »von der Quelle bis zum Antrieb«) diesen Sachverhalt wieder. Der WTW-Wert für reinen fossilen Diesel (EN 590) beträgt bspw. 3,24 kg CO₂/Liter, der für reines fossiles Benzin (EN 228) 2,88 kg CO₂/Liter. Heutige LNG-Fahrzeuge (Liquified Natural Gas; verflüssigtes Erdgas) haben nach der WTW-Betrachtung eine um ca. 7% höhere Treibhausgasemission als Diesel, da die Bereitstellung von LNG erhebliche Energieaufwände für Transport und Verflüssigung erfordert.

Anteil der Nutzfahrzeuge an den CO₂-Emissionen in Deutschland

Im Jahr 2018 betrugen die CO₂-Emissionen in Deutschland 858,4 Mio. Tonnen. Davon wurden 163,6 Mio. Tonnen, das sind 19,1% der Gesamtemissionen, vom Verkehr aller Verkehrsträger (Straße, Eisenbahn, Binnenschiff) verursacht. Das Klimaschutzprogramm der Bundesregierung sieht vor, die CO₂-Emissionen des Verkehrssektors insgesamt auf 95 Mio. Tonnen im Jahr 2030 zu senken. Gegenüber 2018 wäre das eine Reduktion um 68,6 Mio. Tonnen CO₂ bzw. 42%.



Der Anteil des Straßengüterverkehrs an den Gesamtemissionen des Verkehrs (163,6 Mio. Tonnen) wird auf 47,9 Mio. Tonnen beziffert. Das sind 29,3% der Verkehrsemissionen und rund 5,6% an den CO₂-Gesamtemissionen Deutschlands.

Der Anteil von Lkw über 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht (zGM) an den Gesamtemissionen des Verkehrs beträgt ca. 37,8 Mio. Tonnen CO₂ (ca. 80%), der Anteil von Lkw bis einschl. 3,5 Tonnen zGM beträgt ca. 9,9 Mio. Tonnen CO₂ (ca. 20%). Schwere Nutzfahrzeuge über 26 Tonnen zGM emittieren etwa die Hälfte der CO₂-Emissionen aller Nutzfahrzeuge.

Beitrag des Güterkraftverkehrs zum Klimaschutz

Der Anteil des Straßengüterverkehrs an den CO₂-Gesamtemissionen des Verkehrs in Deutschland ist im Zeitraum von 1995 bis 2018 um 22% von 39,2 auf 47,9 Mio. Tonnen gestiegen. In diesem Zeitraum stieg die Transportleistung stark überproportional um 81%. Dieser Vergleich zeigt klar, dass Innovationen im Straßengüterverkehr dazu beigetragen haben, die Effizienz hinsichtlich des Kraftstoffverbrauchs im Straßengütertransport erheblich zu steigern. Dies ist in der Hauptsache innermotorischen Innovationen, Optimierungen des Antriebsstranges, der Einführung von Fahrerassistenzsystemen zur umweltverträglichen Routenführung (bspw. PPC, Predictive Powertrain

Control), aerodynamischen Verbesserungen der Fahrzeuge als auch der Einführung rollwiderstandsoptimierter Reifen geschuldet. Darüber hinaus trugen Optimierungen in der Transportlogistikkette durch bspw. intelligente und smarte Prozessführungen zu dieser Entwicklung bei (Stichwort: Industrie 4.0). Gestiegene Transport- und Fahrleistungen haben dazu geführt, dass die Innovationen zur CO₂-Einsparung faktisch ausgeglichen bzw. leicht überkompensiert wurden und die CO₂-Emissionen des Verkehrssektors mit ca. 160 Mio. Tonnen sich nahezu unverändert auf dem gleichen Niveau bewegen wie 1990. Dies ist das Referenzjahr nach dem Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung für die angestrebte 40%ige CO₂-Gesamt-Minderungsquote bis 2030. Vor diesem Hintergrund ist der Vorwurf, der Verkehrssektor habe hinsichtlich des Klimaschutzes bis dato nichts getan, so nicht haltbar und entsprechend zu relativieren.

CO₂-Emissionen deutscher Nutzfahrzeuge im europäischen und weltweiten Vergleich

Vergleicht man die CO₂-Emissionen Deutschlands mit den europäischen und weltweiten CO₂-Emissionen, ergibt sich Folgendes:

In Europa betrugen im Jahr 2016 die CO₂-Emissionen (EU-28) rd. 3,49 Mrd. Tonnen. Deutschland hatte hieran einen Anteil von ca. 0,80 Mio. Tonnen, das sind ca. 23%. Der Anteil des deutschen Straßengüterverkehrs an den europäischen Gesamtemissionen beträgt demnach rechnerisch ca. 1,3%.

Der Anteil schwerer Nutzfahrzeuge (>3,5 Tonnen zGM) an der anthropogenen CO₂-Gesamtemission in der EU (EU-28) wird auf ca. 5-6% beziffert.

Weltweit betrugen im Jahr 2016 die CO₂-Emissionen ca. 35,68 Mrd. Tonnen. Der Anteil Deutschlands an den weltweiten CO₂-Emissionen beträgt somit rechnerisch ca. 2,25%. Der Anteil des deutschen Straßengüterverkehrs an der weltweiten CO₂-Gesamtemission beträgt rechnerisch ca. 0,13%.

Einsparpotenzial von CO₂-Emissionen im Nutzfahrzeugsektor

Die Rolle des Straßengüterverkehrs im Klimaschutz ist vor dem Gezeigten von limitiertem Einfluss und liegt im einstelligen Prozentbereich an den CO₂-Gesamtemissionen. Dies verdeutlicht, dass entsprechende regulatorische Maßnahmen zur CO₂-Einsparung auf diesem Gebiet mit einem realistischen Augenmaß und auf Grundlage einer ganzheitlichen – ökologischen, ökonomischen sowie sozialverträglichen – Betrachtung getroffen werden sollten.

Dennoch gilt unmissverständlich, dass jeder positive Beitrag zum Klimaschutz ein wichtiger Beitrag zur Verringerung des Ausmaßes der Erderwärmung darstellt.

Das Nutzfahrzeug als Innovationstreiber

Fahrzeug- und kraftstoffseitig gelten weitere CO₂-Einsparpotenziale auf Basis des Heutigen als ausgeschöpft. Weitere signifikante Optimierungen zur Reduzierung von klimaschädlichen CO₂-Emissionen bietet die Umstellung von der Nutzung fossiler Kraftstoffe/Energieträger auf erneuerbare/regenerative Energieträger sowie darauf angepasste oder alternative Antriebe. Um den Markthochlauf alternativer Kraftstoffe und Antriebe zu ermöglichen, bedarf es eines parallelen Ausbaus der entsprechenden Herstellungskapazitäten, einer Versorgungsinfrastruktur und eines technischen Service-Netzes für die Transportdienstleister.

Vor diesem Hintergrund ist das Nutzfahrzeug und der Straßengüterverkehr ein wichtiges Bindeglied in der Zusammenführung von Energie- und Verkehrswende. Die Energiewende erfordert neues technisches Know-how auf Gebieten der Bereitstellung regenerativer, klimaneutraler Kraftstoffe sowie der Entwicklung damit verbundener antriebstechnischer Konzepte. Für den Industriestandort Deutschland bietet dies neue Chancen, sich diesbezüglich im Weltmarkt zu etablieren. (An)

KLIMASCHUTZGESETZ – UMSETZUNG UND BEGLEITUNG IN DER NPM

Am 18. Dezember 2019 ist das Klimaschutzgesetz und das dazugehörige Klimaschutzprogramm 2030 in Kraft getreten. Das Klimaschutzgesetz sieht gesetzlich verbindliche Klimaschutzziele für jedes Jahr vor und schreibt fest, wie viel CO₂ in den Bereichen Gebäude, Verkehr, Landwirtschaft, Energie und Industrie jedes Jahr ausgestoßen werden darf. Für den Verkehrsbereich ist bis zum Jahr 2050 eine vollständig CO₂-Neutralität vorgesehen. Hierfür sollen bereits bis zum Jahr 2030 40 bis 42 Prozent CO₂ gegenüber 1990 eingespart werden.

Ein maßgeblicher Baustein des Klimaschutzprogramms zur Umsetzung dieser ambitionierten Klimaschutzziele ist die CO₂-Bepreisung. Im sogenannten Brennstoff-emissionshandelsgesetz (BEHG) ist hierzu vorgesehen, einen nationalen Emissionshandel ab dem Jahr 2021 einzuführen, der im Ergebnis zur Verteuerung der Kraftstoffpreise in Deutschland führen wird.

Begleitung und Bewertung in der NPM

Um die Maßnahmen des Klimaschutzprogramms zu bewerten, zu konkretisieren und ggf. zu beschleunigen entwickelt die Nationale Plattform Zukunft der Mobilität (NPM) als beratendes Gremium im Auftrag der Bundesregierung Empfeh-

lungen, die sie in 6 verschiedenen Arbeitsgruppen erarbeitet.

Der BGL wirkt in der zentralen Arbeitsgruppe 1 der NPM mit. Ziel ist hier vor allem, sicherzustellen, dass die Wettbewerbsfähigkeit des deutschen mittelständischen Transportgewerbes im Rahmen dieses Transformationsprozesses nicht gefährdet wird.

Kernforderungen des BGL

Der BGL drängt in diesem Rahmen maßgeblich auf:

- CO₂-Abgabe ohne technologische Alternative bringt nur Verteuerung aber keinen positiven Klimaeffekt.
- CO₂-Bepreisung muss wettbewerbsneutral sein und darf für deutsche Transportunternehmen zu keinen Nachteilen gegenüber Wettbewerbern aus europäischen Mitgliedstaaten führen.
- Eine stärkere Verzahnung zwischen Straße und Schiene bei gleichzeitiger Stärkung beider Verkehrsträger ist notwendig, ohne sie gegeneinander auszuspielen.
- Zur optimalen Auslastung der Ladungsträger ist eine Neujustierung von Maßen & Gewichten im Nutzfahrzeugbereich erforderlich, bei der die Infrastruktur nicht stärker belastet wird. (JP)



ALTERNATIVE ANTRIEBE: ALTERNATIVE ODER PIONIERARBEIT?

Dieselmotor und -kraftstoff sind nun seit fast 100 Jahren bei Nutzfahrzeugen im Einsatz und stetig weiterentwickelt worden. Nicht nur der Antriebsmotor, auch Transportkälteaggregate, Standheizungen und sonstige Nebenaggregate werden u. a. mit Diesel betrieben. Getankt werden kann in ganz Europa und über die Grenzen Europas hinaus. Man kann also durchaus von einer »Dieselkomfort-Zone« sprechen.

Mit den Klimaschutzzielen und der Forderung einer vollständigen CO₂-Neutralität bedeutet die Dekarbonisierung des Verkehrsbereiches bei allen Kraftfahrzeugen eine Veränderung der Antriebstechnologien. Bis dahin sind aber auch Zwischenschritte erforderlich, die die stetige Reduktion der CO₂-Emissionen ermöglichen.

Aus Sicht des BGL sind auf dem Weg aus der Dieselkomfort-Zone alle Maßnahmen zu berücksichtigen oder zu prüfen, die eine CO₂-Reduktion ermöglichen könnten. Dazu zählen natürlich neue alternative Antriebskonzepte, die Weiterentwicklung von Komponenten, beispielsweise rollwiderstandsoptimierte Reifen und aerodynamische Anbauten, im Zuge der Elektrifizierung auch Rekuperation oder Antrieb bei Trailerachsen. Ein

nochmaliges Überdenken der grundsätzlich zulässigen Abmessungen und Gesamtmassen der Nutzfahrzeuge und -kombinationen ist notwendig. Nur mit einer ganzheitlichen Betrachtung sind die ambitionierten CO₂-Grenzwerte zu erreichen.

Der BGL und seine Partnerverbände stehen hier in intensivem Austausch mit dem VDA und den Nutzfahrzeugherstellern. Ziel ist die Installation eines Runden Tisches, um ein gemeinsames Verständnis zu den technologischen Optionen bezüglich alternativer Antriebe und Kraftstoffe im Lkw zu entwickeln. Eine entsprechende Ausgestaltung der Infrastrukturanforderungen müssen definiert werden und eine erste Diskussion über nötige Rahmenbedingungen und Förderinstrumente ist zu führen. Am Ende des Prozesses sollen auch gemeinsame Empfehlungen an die Politik und ein Nutzfahrzeuggipfel mit der Bundesregierung stehen.

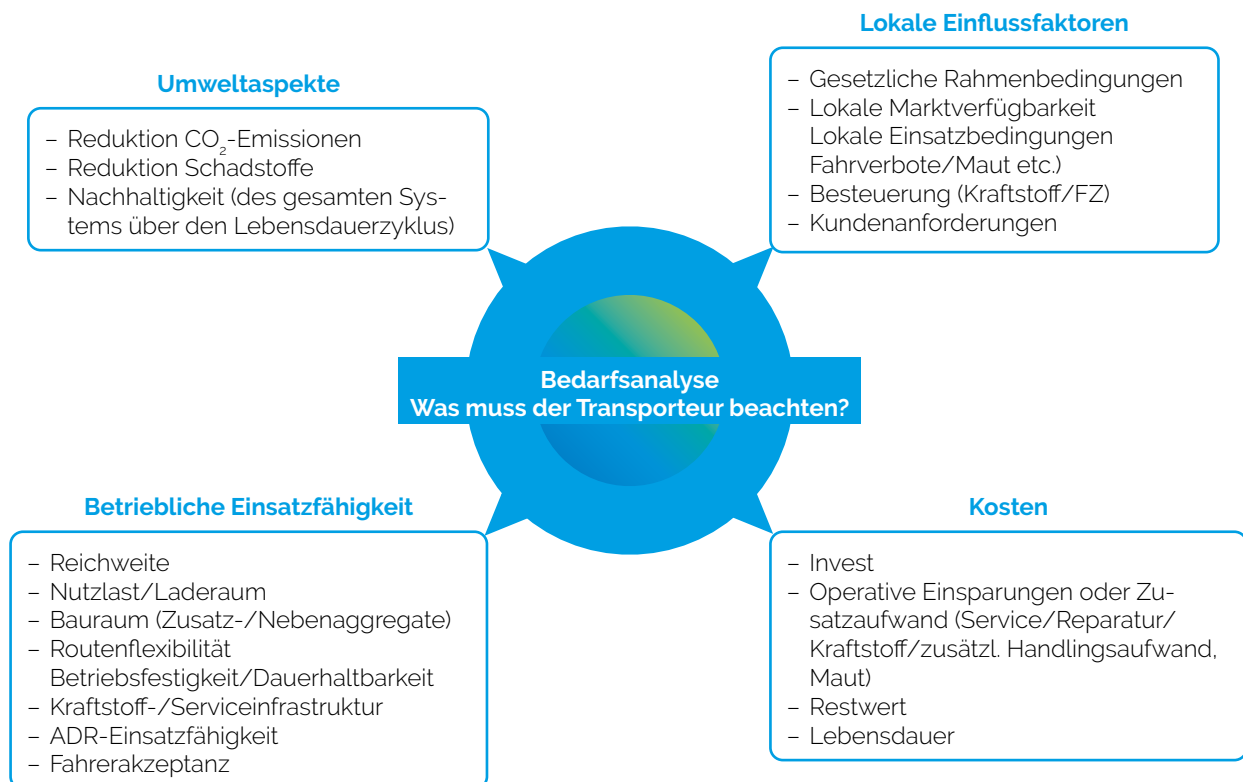
Alle verkehrsbezogenen Sektoren, einschließlich des Energieversorgungssektors, der Tankstellen und der Dienstleister, benötigen einen strategischen Fahrplan mit einem verbindlichen Rahmen für die Einführung umweltfreundlicher Technolo-



gien. Der Straßengüterverkehr muss den zu beschreitenden Weg kennen, um richtig zu investieren und so effektiv an der Ökologisierung der Gesellschaft teilzunehmen.

Will der Transportunternehmer heute für Neuinvestitionen bereits auf »den Ersatzantrieb« oder »Ersatzbetriebsstoff« für den aktuellen Diesel setzen, so ist dies aktuell noch nicht wirklich darstellbar. Auch stellt sich die Frage, ob es zukünftig überhaupt noch möglich sein wird, alle Anforderungen mit einem Betriebsstoff abzudecken oder ob entsprechend der jeweiligen Einsatzbedingungen des Nutzfahrzeuges auf unterschiedliche Antriebstechnologien und Betriebsstoffe zurückgegriffen werden muss.

Stand heute, kann der Transportunternehmer nur für seine individuellen Einsätze eine Bedarfsanalyse erstellen und muss mit unternehmerischem Handeln entscheiden, ob er sich tatsächlich schon auf eine Alternativlösung und der damit verbundenen Pionierarbeit einlassen kann oder ob er vorerst nicht doch noch auf modernste EURO-VI Technologie mit dem Vorteil der Dieselschmerz-Zone setzt. Für diese Bedarfsanalyse hat der BGL die wesentlichen Punkte für die Entscheidungsfindung in einer Übersicht (siehe Abbildung) zusammengestellt. Diese betreffen die Bereiche Umweltaspekte, Betriebliche Einsatzfähigkeit, Lokale Einflussfaktoren sowie natürlich Kosten. (RS)





BRENNPUNKTE IM GÜTERKRAFTVERKEHR

5



ROHÖL- UND KRAFTSTOFFPREISE IN ZEITEN VON CORONA UND CO₂-EMISSIONSHANDEL

Die wirtschaftliche Situation der Unternehmen wurde im Jahr 2020 maßgeblich durch die Auswirkungen der weltweiten Corona-Pandemie geprägt. Im Fokus standen die Sicherung von Liquidität und Handlungsfähigkeit und damit letztendlich die Stabilisierung des Unternehmens. Wenn die Corona-Pandemie jedoch eines verdeutlichte, dann war und ist es die Fragilität der Systeme.

Turbulenzen am Rohölmarkt

Im Frühjahr 2020 führte der Corona-Lockdown weltweit zu Produktionsstilllegungen. Lkw und Pkw – gewerbliche und private – blieben stehen und die Flugzeuge am Boden. Im südlichen Afrika wurden Lufträume und Flughäfen sogar komplett geschlossen.

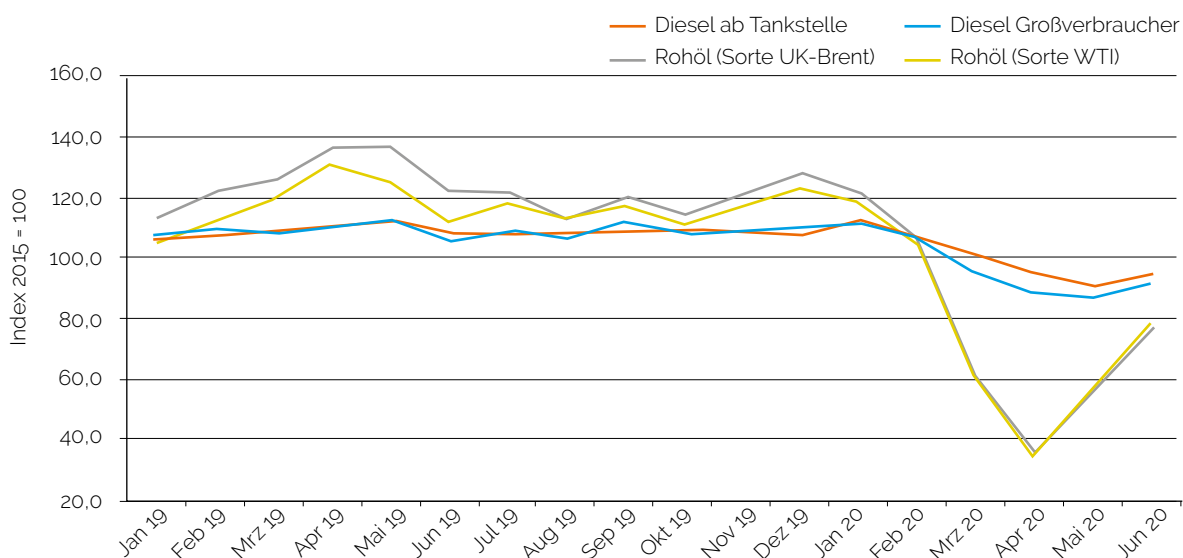
Auf den Handelsplätzen von Rohöl kollabierte die Nachfrage und mit ihr der Preis für das Barrel Rohöl (159 Liter). Nachdem der Preis für die Nordseesorte Brent Anfang Januar noch bei rund 68 US-Dollar lag, war er Mitte April unter 16 US-

Dollar gefallen. Eine noch extremere Entwicklung durchlief der Preis für Rohöl der US-Sorte WTI (Western Texas Intermediate): Hier rutschte der Preis von rund 62 US-Dollar Anfang des Jahres auf unter vier US-Dollar in der 17. Kalenderwoche. Das entspricht nicht nur einem Minus von mehr als 77 Prozent bei der Sorte Brent und mehr als 90 Prozent bei der Sorte WTI in weniger als fünf Monaten; es stellt zudem den größten Preisverfall in der Geschichte des Öls dar.

Futuremarkt außer Kontrolle

In der Finanzwelt trat zeitgleich ein ebenfalls noch nie dagewesenes Phänomen auf: Der Terminkontrakt (Future) des Monats Mai der US-Sorte WTI fiel am 20. April auf bis zu -37 US-Dollar. Mit anderen Worten: Die Käufer von diesen Kontrakten konnten sich dafür bezahlen lassen.

Die weltweiten Öllagerware zu diesem Zeitpunkt bereits vollgelaufen. Für die Finanzmarktakteure, die auf die Rohstoffpreise spekulieren und i.d.R. nicht an der physischen Auslieferung des jeweiligen Rohstoffs interessiert sind, gab es damit kei-



Preisentwicklung Diesel und Rohöl seit 2019

Quellen: Stat. Bundesamt, Wiesbaden; Mineralölwirtschaftsverband, Hamburg; eigene Berechnungen

ne Möglichkeit, das Öl zu lagern. Es wurde für die Marktteilnehmer »quasi« wertlos.

Preiskampf zwischen Saudi-Arabien und Russland

Um ihre Marktanteile zu sichern, hatten Saudi Arabien und Russland schon lange vor Ausbruch der Pandemie ihre Fördermenge maximiert und mit einem Preiskampf begonnen. In beiden Ländern sind die Staatsfinanzen stark von den Einkünften aus dem Ölexport abhängig.

Der Preiskampf der beiden Länder richtet sich dabei auch oder insbesondere gegen die sog. »Fracker« aus den USA, die bei einem Ölpreis von unter 40–50 US-Dollar je Fass nicht profitabel arbeiten können. Die von Umweltschützern scharf kritisierte Fracking-Technologie hatte die USA innerhalb weniger Jahre hinter Saudi-Arabien und Russland zum drittgrößten Ölproduzenten der Welt gemacht.

Quo vadis Ölpreis?

Die Prognosen der sog. Ölpreisexperten und -analysten gehen weit auseinander. Einigkeit be-

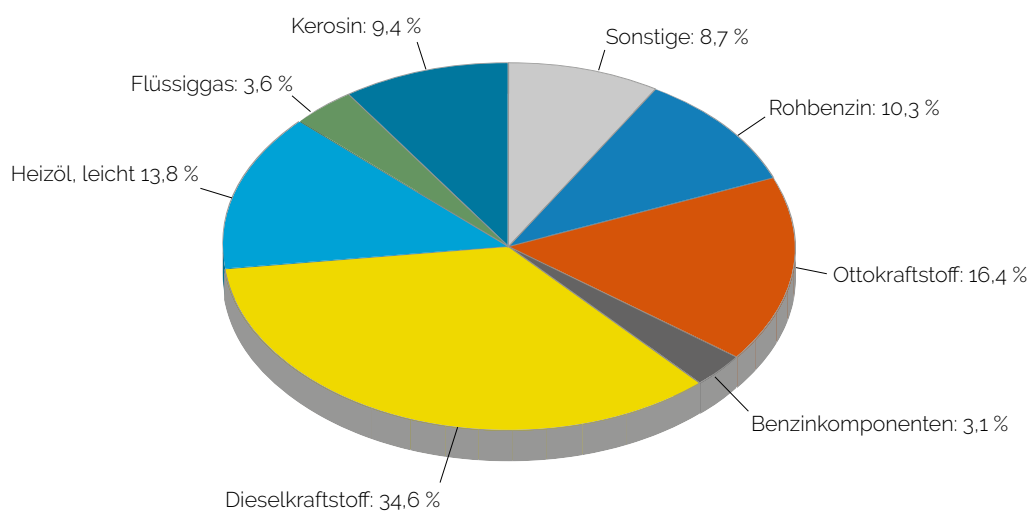
steht nur über die folgenden Determinanten der zukünftigen Preisentwicklung:

- quantitativer und zeitlicher Umfang von Förderkürzungen der OPEC+-Länder, insbesondere aber von Saudi-Arabien und Russland,
- langfristige Entwicklung der Nachfrage nach Öl,
- Rettungsprogramme der US-Regierung für die amerikanischen Schieferölproduzenten.

Laut einem Report des Finanzdienstleisters Citygroup Inc. mit Sitz in New York werde der Ölpreis nie wieder das Niveau von 100 US-Dollar pro Barrel erreichen. Der Betrag gelte nach Auffassung der Citygroup-Experten als utopisch. Langfristig werde sich der Prognose zufolge ein Barrel-Preis von rund 45 US-Dollar einstellen.

Einführung eines nationalen Kohlenstoffdioxid-Emissionshandels

Mit dem Brennstoffemissionshandelsgesetz – BEHG, verkündet im Dezember 2019, wurde die Einführung eines Emissionshandels für die Sek-



Inlandsabsatz Mineralölprodukte 2019

Quelle: Bundesamt für Wirtschaft und ausfuhrkontrolle: Amtliche Mineralöl-daten für die Bundesrepublik Deutschland

Entwicklung der CO₂-Umlage bzw. -Abgabe für Dieselmotorkraftstoff 2021–2026

- bei einer 1:1 Weitergabe der Zertifikatspreise nach DIN/EN 16258

- ohne Berücksichtigung von Transaktionskosten und Erfüllungsaufwand durch den Inverkehrbringer

Kraftstoffart	Betrachtung	Kohlenstoffdioxid kg CO ₂ /l	in den Jahren					
			2021	2022	2023	2024	2025	2026
			bei einem Zertifikatspreis in €/Tonne in Verkehr gebrachtes CO ₂					
			25	30	35	45	55	65
Co ₂ -Abgabe in Cent/l*								
Diesel ohne Beimischung	tank-to-wheel	2,67	6,68	8,01	9,35	12,02	14,69	17,36
	well-to-wheel	3,24	8,10	9,72	11,34	14,58	17,82	21,06
Diesel mit 5% Biodiesel	tank-to-wheel	2,54	6,35	7,62	8,89	11,43	13,97	16,51
	well-to-wheel	3,17	7,93	9,51	11,10	14,27	17,44	20,61
Diesel mit 6% Biodiesel	tank-to-wheel	2,51	6,28	7,53	8,79	11,30	13,81	16,32
	well-to-wheel	3,16	7,90	9,48	11,06	14,22	17,38	20,54
Biodiesel	tank-to-wheel	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	well-to-wheel	1,92	4,80	5,76	6,72	8,64	10,56	12,48
Ottokraftstoff	tank-to-wheel	2,42	6,05	7,26	8,47	10,89	13,31	15,73
	well-to-wheel	2,88	7,20	8,64	10,08	12,96	15,84	18,72
Ottokraftstoff mit 5% Ethanol	tank-to-wheel	2,30	5,75	6,90	8,05	10,35	12,65	14,95
	well-to-wheel	2,80	7,00	8,40	9,80	12,60	15,40	18,20
Autogas (LPG)	tank-to-wheel	1,70	4,25	5,10	5,95	7,65	9,35	11,05
	well-to-wheel	1,90	4,75	5,70	6,65	8,55	10,45	12,35

* Berechnung auf Basis DIN/EN 16258, für das Jahr 2026 wurde der maximale Zertifikatspreis (Korridor 55–65 €) angenommen

toren Wärme und Verkehr ab Januar 2021 festgeschrieben. D.h.: Ab diesem Zeitpunkt muss jedes Unternehmen, das fossile Heiz- und Kraftstoffe in Verkehr bringt, für jede Tonne Kohlenstoffdioxid (CO₂), die diese Stoffe im Verbrauch verursachen werden, ein Zertifikat als Verschmutzungsrecht erwerben. Der Emissionshandel startet zunächst mit gesetzlich festgelegten und jährlich steigenden Zertifikatspreisen für die Jahre 2021 – 2025. Eine Übertragung von Zertifikaten ist in diesem Zeitraum nicht möglich.

Bereits im Mai 2020 wurde ein erstes Änderungsgesetz zur Erhöhung des jährlichen Zertifikatspreises vorgelegt. Dieser beträgt im Jahr 2021 25 Euro pro Tonne CO₂ und steigt dann bis zum Jahr 2025 auf 55 Euro pro Tonne CO₂. Im Jahr 2026 sollen die Zertifikate in einem Korridor von 55 Euro bis zu 65 Euro pro Tonne CO₂ auktioniert werden. Letztendlich zielt das BEHG auf ein »cap and trade«-System ab, d.h. auf eine jährlich festgelegte Obergrenze der Emissionsmenge (cap) und den Handel der Verschmutzungsrechte innerhalb dieser Mengenbegrenzung (trade).

Wie wirkt sich der Emissionshandel auf den Kraftstoffpreis aus?

Es ist davon auszugehen, dass die Kosten zum Erwerb der Zertifikate von den sog. »Inverkehrbringern« der Brennstoffe auf ihre Kunden umgelegt werden. Zu diesen Kosten zählen jedoch neben dem Zertifikatspreis auch das sog. Transaktionsentgelt und der mit den Berichterstattungsanforderungen des BEHG verbundene Erfüllungsaufwand. Hierbei handelt es sich um zwei Determinanten, die gegenwärtig (Juli 2020) nur geschätzt werden können.

Wie bei der Energiesteuer wäre auf den Umlagebetrag bzw. eine CO₂-Abgabe Mehrwertsteuer zu entrichten.

Parallel zur Einführung der CO₂-Bepreisung soll eine Reduzierung der EEG-Umlage (wird seit dem Jahr 2000 zur Förderung der Stromerzeugung aus erneuerbaren Energie erhoben) und ab Januar 2024 auch zur Anhebung der zusätzlichen Entfernungspauschale für Fernpendler erfolgen. Die gesetzliche Umsetzung steht jedoch – Stand Juli 2020 – ebenfalls noch aus. (PK)

TASK FORCE GEGEN ILLEGALE PRAKTIKEN IM STRASSENGÜTERVERKEHR

Auf Initiative des BGL wurde 2017 im Aktionsbündnis »Spedition – Transport – Logistik (STL)« die Task Force »Hinweisbearbeitung« eingerichtet. Bei Verdacht auf illegale Beschäftigung und Mindestlohnunterschreitung können der Task Force Hinweise übermittelt werden. Als Koordinationsstelle prüft die Task Force die eingehenden Hinweise, leitet diese an die zuständigen Stellen weiter und ermöglicht so ein schnelleres und effizienteres Vorgehen in Prüf- und Ermittlungsverfahren.

Behördenübergreifende Zusammenarbeit stärken

Die Arbeit der Task Force sieht der BGL als wichtigen Schritt zur Durchsetzung gleicher Wettbewerbsbedingungen und mehr Fairness im Straßengüterverkehr. Allerdings greift die Fokussierung allein auf die Bekämpfung von Schwarzarbeit und illegaler Beschäftigung aus Sicht des BGL zu kurz. Denn die systematische Nicht-Einhaltung der Vorschriften des Güterkraftverkehrsgesetzes, der Lenk- und Ruhezeiten, der Vorschriften zum Kontrollgerät und güterkraftverkehrsrechtlichen Genehmigungen oder der Straßenverkehrsordnung führt ebenso zu massiven Wettbewerbsverzerrungen. Der BGL hat daher angeregt, die behördenübergreifende Koordinationsfunktion der Task Force stärker zu nutzen, da beispielsweise die illegale Kabotage nicht selten auch mit Verstößen gegen Mindestlohnbestimmungen einhergeht. Zudem sollte ein weitergehender Austausch auch mit dem Innenministerium und den Landespolizeien erfolgen.

Die Ausgestaltung der Zusammenarbeit aller beteiligten Akteure soll in einer vom BAG organisierten Veranstaltung »Wir für einen fairen Straßengüterverkehr« festgelegt werden. Gemeinsam mit dem BMVI, dem BMAS, der Polizei und dem Zoll sollen Standards und Prozesse für effiziente Informations- und Abstimmungswege im Falle von Verstößmeldungen konkretisiert werden. Geplant sind zudem regionale Schwerpunktzentren für konkrete

Kontroll-Aktionen. Corona-bedingt musste die Veranstaltung allerdings zunächst verschoben werden.

BGL intensiviert Zusammenarbeit mit BAG und Zoll weiter

Da während der Corona-Krise die Zahl der an den BGL herangetragenen Meldungen, insbesondere zu illegaler Kabotage und Dumping-Preisangeboten stark gestiegen ist, wurde der Kontakt mit BAG und Generalzolldirektion intensiviert. Mitgliedsunternehmen können Verdachtsfälle, von z.B. Lang-Lkw außerhalb des Positiv-Streckennetzes, illegale Kabotage, Verbringen der regulären Wochenruhezeit im Lkw etc. mit möglichst detaillierter Beschreibung des Sachverhalts unkompliziert und anonym melden. Die Fälle werden vom BGL entsprechend weitergeleitet.

Zudem hat sich der BGL in Gesprächen auf Leitungsebene mit dem BMVI und dem Innenministerium dafür eingesetzt, auch während der Corona-Krise Schwerpunktkontrollen im Straßengüterverkehr sowie Betriebskontrollen bei begründetem Verdacht durchzuführen bzw. die Kontrollen auszuweiten.

Trotz Corona-Krise wirksame Kontrollmechanismen notwendig

Nach Hinweisen des BGL hat das BAG – trotz der Corona-Krise – zahlreiche Schwerpunktkontrollen durchgeführt und eine hohe Zahl an Kabotageverstößen speziell bei Rundholztransporten festgestellt. Die Ergebnisse der Kontrollaktionen will das BAG nutzen, um gezielter gegen Verstöße vorgehen zu können, was der BGL ausdrücklich begrüßt. Auf die wettbewerbsgefährdenden Kabotageverstöße bei Rundholztransporten hatte der BGL explizit hingewiesen.

Darüber hinaus setzt sich der BGL mit Nachdruck für eine Nutzung der Lkw-Mautdaten zu Kontrollzwecken und für die dafür erforderliche Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes ein. (MS)

FÖRDERPAKETE IM GÜTERKRAFTVERKEHR

Förderprogramme zur Mautharmonisierung

Der Start in die Förderperiode 2020 war vor allem von der Kürzung der De-minimis-Mittel geprägt. Obwohl die Abrufe in den Förderprogrammen in den letzten Jahren deutlich angestiegen sind – so wurden für die Förderperiode 2019 Mittel von über 215 Mio. € ausgezahlt –, hatte der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages im Herbst 2019 eine Mittelkürzung um 40 Mio. € beschlossen. Zwar fiel diese um 10 Mio. € geringer aus als ursprünglich geplant, jedoch wurde dafür das Förderprogramm Abbiegeassistenzsysteme (AAS) für mautpflichtige Kraftfahrzeuge »gesperrt«. Eine Förderung der Aus- und Nachrüstung von mautpflichtigen Kraftfahrzeugen mit Abbiegeassistenzsystemen kann seither nur noch über das Förderprogramm »De-minimis« erfolgen.

Angesichts der Herausforderungen der Transportlogistikbranche hinsichtlich Klimaschutz und Aufrechterhaltung der Versorgungssicherheit – die Corona-Krise hat dies eindrucksvoll unterstrichen – hält der BGL die Mittelkürzung für kontraproduktiv und fordert, das bisherige Fördervolumen zumindest beizubehalten. Bis Berichtsschluss sollten nach Ankündigung der Bundesregierung für 2021 wieder der volle Förderbetrag für die Mautharmonisierung auf dem Niveau des Jahres 2019 in den Haushalt eingestellt werden.

Entwicklung 2020

Angesichts der Mittelkürzung ist wenig verwunderlich, dass bereits zur Jahresmitte die Mittel im Förderprogramm »De-minimis« ausgeschöpft waren. Nicht ausgeschöpft waren hingegen die Mittel für die Programme Aus- und Weiterbildung. Auch im Programm »Energieeffiziente und/oder CO₂-arme schwere Nutzfahrzeuge (EEN)« waren die vorhandenen Mittel ausgeschöpft. Nach Verlängerung der Mautbefreiung für Erdgasfahrzeuge hat sich der Mittelabruf in diesem Programm erheblich gesteigert – über 80 Prozent der Fahr-

zeuge, für die Zuschüsse beantragt wurden, sind LNG-Fahrzeuge.

Damit andere Antragsteller noch zum Zuge kommen können, sollten Antragsteller mit bereits bewilligter Förderung blockierte Gelder im Fördertopf wieder frei geben, falls beantragte Maßnahmen nicht/nicht in vollem Umfang umgesetzt werden können. Dies gilt um so mehr, da das BAG aufgrund der Corona-Krise den Bewilligungszeitraum in den Förderprogrammen »De-minimis«, »Aus- und Weiterbildung«, »EEN« sowie »AAS« pauschal verlängert hat. Bei einer Zusage in den genannten Förderprogrammen müssen Maßnahmen grundsätzlich bis spätestens 2. November 2020 durchgeführt und abgerechnet sein.

Neu: Seit der Förderperiode 2020 können Bachelor-Studiengänge bei Branchenbezug und als weiterführende Qualifikation nach einer Ausbildung im Förderprogramm »Weiterbildung« gefördert werden. Zudem sind die Mehrausgaben für die Kranbarmachung von Trailern im Förderprogramm »De-minimis« förderfähig.

Weitergehende Förderung notwendig

Mit dem Auslaufen des Förderprogramms »EEN« soll es 2021 ein massiv aufgestocktes Nachfolgeprogramm geben. Dieses neue Programm soll das Klimaschutzprogramm der Bundesregierung im Nutzfahrzeugsbereich umsetzen und mindestens ein Volumen von 950 Mio. € für die nächsten 3 Jahre haben. Aktuell ist seitens des BMVI geplant, im Rahmen dieses neuen Programms auch LNG-Lkw und andere alternative Antriebstechniken zu fördern, bis zum Redaktionsschluss standen jedoch keine Details fest. Im Sinne von Planungs- und Investitionssicherheit für kleine und mittelständische Transportlogistikunternehmen tritt der BGL für eine rasche Konkretisierung ein.

Für Transportlogistikunternehmen wird es immer schwieriger, qualifiziertes Personal zu finden

und längerfristig zu binden. Deshalb setzt sich der BGL für ein neues Förderprogramm »Nachwuchsförderung / Fahrgewinnung« ein, in dem die bestehenden Förderprogramme »Aus- und Weiterbildung« aufgehen könnten. Eine Erweiterung der bisherigen Maßnahmen wie z. B. betriebliches Gesundheitsmanagement, komfortablere Ausstattung der Fahrerhäuser oder Imagekampa-

gnen wäre wünschenswert. Auch eine Förderung der Gestaltung / Aktualisierung von Unternehmens-Internetauftritten könnte Programmbestandteil werden und gerade kleinen und mittelständischen Transportlogistikunternehmen wertvolle Hilfestellung bei der Fahrgewinnung geben, sich zeitgemäß als attraktive Arbeitgeber präsentieren zu können. (Ms)

Mautharmonisierung: Der BGL setzt sich für eine Wiederaufstockung der der De-minimis-Mittel ein



FAHRERMANGEL/QUALIFIZIERUNG

Referentenentwurf zu BKrFQG und BKrFQV

Im Mai 2020 hat das BMVI die vom Gewerbe schon lange erwarteten Referentenentwürfe zur Überarbeitung des BKrFQG und der BKrFQV vorgelegt. Die beiden Entwürfe dienen der Umsetzung der bereits im Jahr 2018 in Kraft getretenen EU-Berufskraftfahrer-Qualifikations-Richtlinie 2018/645.

Die in Gesetz und Verordnung vorgesehenen Änderungen sehen einige Modifikationen im Anwendungsbereich des BKrFQG vor, dazu gehört eine Befreiung von der Qualifizierungspflicht für bestimmte nur gelegentlich stattfindende Beförderungen im ländlichen Raum. Um die gegenseitige Anerkennung erlangter Ausbildungen zwischen den Mitgliedsstaaten sicherzustellen, soll flächendeckend ein sog. Fahrerqualifizierungsnachweis eingeführt werden. Den Mitgliedsstaaten wird aufgegeben, ein elektronisches Register einzurichten, mit dessen Hilfe sie sich über Nachweise über die Teilnahme an Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen austauschen können. Vorgesehen sind Ergänzungen in den zu vermittelnden Kenntnisbereichen sowie die

Ermöglichung der Anerkennung (Anrechnung) bereits absolvierter besondere Ausbildungsinhalte auf Grundqualifikation und Weiterbildung. Siebenstündige Ausbildungseinheiten können in Zukunft auf zwei aufeinanderfolgende Tage aufgeteilt werden.

Zwischen den führenden Logistikverbänden besteht eine weitgehende Einigkeit bei der Beurteilung der vorgesehenen Änderungen. Der BGL hat zusammen mit den anderen Verbänden eine umfassende Stellungnahme vorgelegt.

In der Stellungnahme mahnen die Verbände an, dass Ausnahmetatbestände im Anwendungsbereich des Berufskraftfahrer-Qualifizierungsgesetzes hinreichend konkret gefasst werden müssen, um zu weitgehende Ausnahmen zu verhindern, die eine erhebliche Verzerrung des Wettbewerbs zur Folge hätten.

Beim Verfahren der Anerkennung von Ausbildungsstätten hat der Gesetzgeber aus Sicht der Verbände sicherzustellen, dass die Bildung von Ausbildungsverbünden mehrerer ausbildender Betriebe möglich bleibt. Außerdem bedarf es aus Sicht der Verbände bürokratischer Er-





leichterungen beim Anerkennungsverfahren für Betriebe, die bereits Berufsausbildungen durchführen.

Angesichts des anhaltenden Fahrermangels und im Interesse einer qualifizierten Fachkräftezuwanderung ist eine Regelung zur Anerkennung/Erwerb von Qualifikationen in Drittstaaten nach deutschen bzw. EU-Standard notwendig. Die Verbände plädieren dafür, ein entsprechendes Pilotprojekt in einigen Drittstaaten zu initiieren.

Und nicht zuletzt mahnen die Verbände eine Umsetzung von Konzepten zu E-Learning (elektronischem Lernen) und integriertem Lernen (Blended Learning) im Rahmen von Grundqualifikation bzw. Weiterbildung in das Gesetz an, so wie es im EU-Recht vorgegeben ist. Das damit verbundene Ziel ist die zeitliche, räumliche und finanzielle Entlastung von Fahrern und Unternehmen; außerdem eine fahrerfreundliche Ausgestaltung der Schulungsbedingungen als wichtiger Attraktivitätsfaktor im Wettbewerb um Fahrerinnen und Fahrer.

Inwieweit die Vorschläge der Verbände sich in Gesetz und Verordnung zur Berufskraftfahrer-Qualifikation wiederfinden werden, bleibt abzuwarten.

Fachkräfteeinwanderungsgesetz / Beschäftigungsverordnung

Im Frühjahr 2020 sind im Bereich des Ausländerrechts zwei wichtige gesetzgeberische Maßnah-

men in Kraft getreten, durch die sich das Transportlogistikgewerbe erhofft, dass die Einstellung von Fahrerinnen und Fahrern aus Drittstaaten leichter als bisher möglich wird. Mit dem im Fachkräfteeinwanderungsgesetz vorgesehenen Änderungen der Aufenthaltsverordnung (in Kraft getreten am 01. März 2020) werden in weiterem Umfang als bisher Aufenthaltstitel erteilt. Vorgeesehen sind Aufenthaltstitel unter anderem zur Ausübung einer Beschäftigung, zur Suche nach einem Ausbildungsplatz oder zum Zweck der Anerkennung der im Ausland erworbenen Qualifikation erteilt werden.

Mit der überarbeiteten Beschäftigungsverordnung (in Kraft getreten am 01. April 2020) werden nunmehr explizit die Voraussetzungen geregelt, unter denen eine Zustimmung der Bundesagentur für Arbeit bei der Beschäftigung von Berufskraftfahrern aus Drittstaaten erfolgen kann. Erfasst werden sowohl die Fälle, in denen die notwendige Qualifikation schon vorhanden ist wie auch Fälle, in denen der Berufskraftfahrer während eines maximal 15-monatigen Beschäftigungszeitraums diese erwirbt (§ 24 a Abs. 1 und 2 BeschV). Im letzteren Fall ist aber der Einsatz des Berufskraftfahrers am Steuer erst möglich, wenn die Qualifikation erfolgreich erlangt wurde. (Dn)



6

RECHT & PRAXIS IM GÜTERKRAFTVERKEHR



STVO-NOVELLE

Gesetzesänderungen:

Am 28.04.2020 trat eine Reform der Straßenverkehrsordnung, der Bußgeldkatalog-Verordnung und anderer begleitender Vorschriften in Kraft. Das Gesetzespaket enthält viele neue Regelungen:

1. Straßenverkehrsordnung

- a) Schrittgeschwindigkeit für rechtsabbiegende Kraftfahrzeuge über 3,5 t innerorts
 - Für rechtsabbiegende Kraftfahrzeuge über 3,5 t wird aus Gründen der Verkehrssicherheit innerorts Schrittgeschwindigkeit (4 bis 7, max. 11 km/h) vorgeschrieben. Verstöße können mit einem Bußgeld in Höhe von 70 Euro sanktioniert werden. Außerdem wird ein Punkt im Fahreignungsregister eingetragen.
- b) Neue Regelung für Großraum- und Schwertransporte
 - Für die Beantragung von Erlaubnissen und Ausnahmegenehmigungen für Großraum- und Schwertransporte ändert sich die Regelung zur zuständigen Behörde. Nach dieser neuen Zuständigkeitsregelung sind bei streckenbezogenen Einzel- und Dauergenehmigungen nur noch die Behörden zuständig, in deren Bezirk der genehmigungspflichtige Transport beginnt oder endet. Dies gilt auch für den Fall, dass ein Antragsteller seinen Sitz im Ausland hat. Bei flächendeckenden Dauergenehmigungen bleibt es bei der Regelung, dass die Behörde zuständig ist, in deren Bezirk der Antragsteller z. B. seinen Sitz hat. Außerdem gibt es künftig bundeseinheitliche Gebühren. Diese Regelungen treten erst im Januar 2021 in Kraft.
- c) Mindestüberholabstand für Kraftfahrzeuge
 - Es wird ein Mindestüberholabstand von 1,5 m innerorts und von 2 m außerorts für das Überholen von zu Fuß Gehenden, Radfahrenden und Elektrokleinstfahrzeugführenden durch Kraftfahrzeuge festgeschrieben. Bisher schrieb die StVO lediglich einen »ausreichenden Seitenabstand« vor.
- d) Ausdrückliches Verbot von Blitzer-Apps
 - In der StVO-Novelle wird ausdrücklich festgeschrieben, dass Fahrzeugführende Blitzer-

Apps, z. B. auf Smartphones oder in Navigationssystemen, während der Fahrt nicht verwenden dürfen. Dies galt schon zuvor, wird jetzt noch einmal deutlich klargestellt.

2. Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOST)

- Die Berechnung von Genehmigungsvorgängen bei Großraum- und Schwertransporten im Rahmen der StVO wird ab dem 01.01.2021 auf ein neues Berechnungsmodell umgestellt. Dieses Modell soll in allen Bundesländern und damit bei allen Genehmigungsbehörden gleich angewandt werden. Hierdurch sollen Wettbewerbsverzerrungen, die teilweise erheblicher Natur sind, ausgeschlossen werden. Basierend auf einem Grundbetrag von 40 Euro werden additiv maximal 7 Faktoren wie z. B. Größe des Transportes oder Gültigkeitszeitraum für die Berechnung der Gebühr für einen Vorgang herangezogen.

3. Bußgeldkatalog-Verordnung

- Mit der StVO-Novelle gehen *neue bzw. erhöhte Geldbußen* einher – insbesondere für *das verbotswidrige Parken auf Geh- und Radwegen* sowie *das nunmehr unerlaubte Halten auf Schutzstreifen* und *das Parken und Halten in zweiter Reihe*. Für diese Verkehrsverstöße werden die Geldbußen von derzeit ab 15 Euro *auf bis zu 100 Euro erhöht*.
- Bei schwereren Verstößen ist darüber hinaus der *Eintrag eines Punktes* in das Fahreignungsregister vorgesehen: wenn durch das verbotswidrige Parken oder Halten in zweiter Reihe und auf Fahrradschutzstreifen oder Parken auf Geh- und Radwegen andere Verkehrsteilnehmer behindert oder gefährdet werden, eine Sachbeschädigung erfolgt ist oder das Fahrzeug auf dem Geh- oder Radweg länger als eine Stunde parkt.
- Die Einstufung des Verstoßes erfolgt durch die zuständigen Behörden vor Ort.

BGL-Engagement

Der BGL hat gemeinsam mit den Logistikverbänden AMÖ, BIEK, BWVL, BSK, DSLV und TD

ein Positionspapier erarbeitet und dem BMVI vorgelegt, in dem die Intention der StVO-Novelle einer Stärkung der schwächeren Verkehrsteilnehmer und einer Verbesserung der Sicherheit der Mobilität grundsätzlich begrüßt wird. Dies gilt grundsätzlich hinsichtlich des besseren Schutzes von Radfahrern ebenso wie bezüglich der verschärften Sanktionen im Zusammenhang mit der Nichtbildung oder unerlaubten Nutzung von Rettungsgassen. Jedoch führen folgende Punkte für den Wirtschaftsverkehr zu erheblichen Schwierigkeiten und bedürfen baldmöglichst der Korrektur.

Halte- und Parkverbot

Die Neuregelung zu Halte- und Parkverbot stellt den Lieferverkehr und die urbane Logistik vor in aller Regel kaum lösbare Probleme, wenn die Anlieferung im innerstädtischen Bereich vorgenommen werden soll. Durch diese Neuregelung sind die Lkw-Fahrer, deren Job es ist tagtäglich eine Ver- und Entsorgung für die Gesellschaft sicherzustellen, ständig der Gefahr ausgesetzt, möglicherweise binnen kurzer Zeit die den Entzug der Fahrerlaubnis auslösenden 8 Punkte im Fahreignungsregister akkumuliert zu haben – und damit die Grundlage für die berufliche Existenz zu verlieren.

Sicherheitsabstand von 1,5 m bzw. 2 m beim Überholen

Die Einhaltung dieser Regelung ist auf Fahrspuren mit Gegenverkehr in vielen Fällen mangels ausreichender Breite der Fahrspur unmöglich und kommt daher einem faktischen Überholverbot gleich.

Behördenzuständigkeit

Der BGL und die genannten Logistikverbände befürchten, dass die Regelungen zur Änderung der örtlichen Zuständigkeit bei Erteilung von Erlaubnissen oder Genehmigungen für den Großraum- und Schwerverkehr und bei Ausnahmeerteilungen etwa vom Sonn- und Feiertags-

fahrverbot nachteilige wirtschaftliche Folgen für die Antragsteller wie auch für die Auftraggeberseite haben wird.

Durch die Reduzierung der Zuständigkeiten wird es zu einer Überlastung der hierfür personell nicht ausgestatteten Verkehrsbehörden kommen, was die behördlichen Bearbeitungszeiten erheblich verlängert. Dies steht auch im Gegensatz zu den im Koalitionsvertrag festgehaltenen Ziel, die Genehmigungspraxis für den Großraum- und Schwerverkehr zu beschleunigen und zu verbessern.

Der BGL setzt sich dafür ein, dass zusätzlich zur Behörde am Beginn oder Ende des Transportes wenigstens wieder die Behörde zuständig wird, in deren Bezirk das den Transport durchführende Unternehmen seinen Sitz hat.

Fahrverbot bei Geschwindigkeitsüberschreitungen

Die Absenkung der ein 1-monatiges Fahrverbot auslösenden Geschwindigkeitsbegrenzung auf 21 km/h innerorts und 26 km/h außerorts begegnet ebenfalls Bedenken der Logistikverbände

Aktuelle Entwicklungen

Nach Inkrafttreten der StVO-Novelle wurde festgestellt, dass der in der Präambel zur Novelle zitierende Verweis auf die Rechtsgrundlage für die Veränderung von Fahrverboten, die Vorschrift des § 26a Abs. 1 Nr. StVG fehlte. Dies stellt einen Verstoß gegen das verfassungsrechtlich in Artikel 80 des Grundgesetzes verankerte Zitiergebot dar. Konsequenz ist, dass diejenigen Teile der Reform, die nichts mit Fahrverboten zu tun haben, in Kraft bleiben. Nach Rechtsauffassung des ADAC führt das unvollständige Zitieren der Ermächtigungsgrundlage dazu, dass zumindest die neuen Fahrverbote nicht wirksam sind.

Wie schlussendlich mit dem Formverstoß weiter umzugehen ist, stand bis zum Redaktionsschluss noch nicht final fest. (GB)

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 Lkws 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.

Erstes BGL-Engagement: Sammelklage

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 eingereicht, wobei die zweite Klage 2020 nochmals erweitert wurde. In der ersten Klage gegen das Lkw-Kartell wurden bereits Ansprüche für knapp 85.000 Lkw mit einem Klagevolumen von rund 867 Mio. Euro bei Gericht anhängig gemacht.

In der zweiten Klage mit zuvor etwa 64.000 Lkw befinden sich nun, zuzüglich der Klageerweiterung, knapp 100.000 Lkw. Bei Gericht sind für die zweite Klage damit insgesamt Schadensersatzansprüche inklusive Zinsen von mehr als 800 Mio. Euro anhängig.

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

Aktuelle Rechtsprechung

Nachdem das Landgericht München I am 07.02.2020 die erste Klage abgewiesen hatte (Aktenzeichen 37 O 18934/17), hat der BGL mit seinen Kooperationspartnern gegen die Entscheidung Berufung beim Oberlandesgericht München eingelegt.

Das Landgericht München I hatte sich in seiner Entscheidung überraschenderweise nicht der Rechtsauffassung des Bundesgerichtshofes in Bezug auf die Auslegung des Rechtsdienstleistungsgesetzes hinsichtlich der Zulässigkeit von LegalTech-Angeboten von Inkassounternehmen, wie financialright angeschlossen. Zudem wich das Landgericht München I mit seiner Entscheidung auch von der Ansicht der Landgerichte Braunschweig und Frankfurt ab, welche die von der financialright Schwestergesellschaft myRight gegen VW geführten Abtretungsmodelle bestätigt hatten.

Zweites BGL-Engagement: Ankauf von Forderungen

Aufgrund des nach wie vor bestehenden großen Interesses von Speditions- und Transportun-



ternehmen, Forderungen aus dem Lkw-Kartell durchzusetzen, hat der BGL in 2020 mit financialright eine Vereinbarung getroffen, in einem Partnerprojekt der Schwestergesellschaft Claim Enforcement UG zusammen mit dem US-Investor TransAtlantis den Kauf von Forderungen aus dem Lkw-Kartell anzubieten. Dieses Angebot richtete sich an Transportunternehmen, die sich nicht den vom BGL beworbenen Sammelklagen angeschlossen bzw. generell noch nicht ihre Forderungen gegen das Lkw-Kartell geltend gemacht hatten.

Interessierte Unternehmen konnten sich bis zum 06.09.2020 für den Forderungskauf anmelden und über Kauf, Mietkauf oder Finanzierungsleasing erworbene Lkw, die noch nicht rechtshängig waren, anmelden. (GB)

ENTWICKLUNGEN IM STRASSENVERKEHRSRECHT

Die Entwicklungen im Straßenverkehrsrecht wurden ab dem Frühjahr 2020 von den kurzfristigen Maßnahmen angesichts der Corona-Krise überlagert. Gesetzgeberische Maßnahmen wurden daher von den politischen Gremien auf Ebene der EU sowie auf nationaler Ebene zunächst auf die Zukunft verschoben.

Lkw-Fahrverbote nach § 30 StVO

Die Initiative der führenden Logistikverbände, darunter der BGL, Lkw-Fahrverbote an bundesuneinheitlichen Feiertagen (Fronleichnam, Reformationstag, Allerheiligen) aufzuheben, wurde durch das Land Schleswig-Holstein aufgegriffen und ein entsprechender Antrag im Bundesrat gestellt, um eine Änderung der Rechtslage herbeizuführen. Ziel des Antrags war es, die Nachteile, die mit dieser uneinheitlichen Geltung des Feiertagsfahrverbots für die Logistikbranche und (in sozialer Hinsicht) für das Fahrpersonal bestehen, zu beseitigen. Jedoch konnte der Antrag bei der Sitzung des Bundesrats am 05. Juni 2020 keine Mehrheit für sich gewinnen. Vorerst wird es in der Frage der bundesuneinheitlichen Feiertage daher keine Änderungen geben.

Im Zug der Corona-Krise ab März 2020 haben die einzelnen deutschen Bundesländer jeweils unterschiedliche Regelungen in Bezug auf Lkw-Fahrverbote erlassen. So haben einige Länder die Lkw-Fahrverbote an Sonn- und Feiertagen bis Ende August 2020 ausgesetzt, ebenso die Geltung der Feriensperreverordnung an den Samstagen im Juli und August 2020. Andere Bundesländer hingegen haben sämtliche Ausnahmen bereits im Laufe des Juni 2020 beendet.

Der BGL wird sowohl bei den kurzfristigen Regelungen zur Corona-Krise wie auch der dauerhaft relevanten Frage des Fahrverbots an bundesuneinheitlichen Feiertagen weiter auf eine Änderung der Rechtslage zugunsten von Transportlogistikunternehmen und deren Fahrerinnen und Fahrer hinwirken. Insbesondere gilt es, bundes-

weit einheitlichen Regelungen zu schaffen und einen Flickenteppich bei den Lkw-Fahrverböten zu vermeiden.

Nutzung von CB-Funkgeräten

Bereits im Jahr 2017 trat im Zuge einer Änderung der StVO eine Regelung in Kraft, nach der beim Führen eines Fahrzeugs die Nutzung elektronischer Geräte verboten ist, wenn das Gerät hierfür aufgenommen oder gehalten werden muss (sog. handheld-Verbot), § 23 Abs. 1a StVO. Für Funkgeräte in Lkw war eine Übergangsregelung bis zum 01.07.2020 vorgesehen (§ 52 Abs. 4 StVO).

Der BGL hat sich gemeinsam mit den anderen führenden Logistikverbänden gegenüber der Politik dafür ausgesprochen, für die Nutzung von CB-Funkgeräten die Übergangsfrist über den 01.07.2020 hinaus zu verlängern bzw. auf den Vollzug der in § 23 Abs. 1a StVO genannten Regelungen zu verzichten. Hintergrund ist, dass die zurzeit auf dem Markt erhältlichen CB-Funkgeräte aus technischen Gründen nicht in der Lage sind, die Anforderungen des im Gesetz statuierten Handheld-Verbots zu erfüllen. Zur Entwicklung einer für die Praxis voll funktionstüchtigen Freisprechfunktion benötigt die Industrie noch Entwicklungs- und Erprobungszeit. Eine besondere Herausforderung ist dabei die Nachrüstung in Bestandsfahrzeugen. Hinzu kamen Verzögerungen bei der Herstellung von geeigneten Geräten im Zuge der Corona-Krise.

Die gemeinsame Initiative der Verbände hatte Erfolg. Das BMVI hat noch im Juni 2020 die Behörden der Bundesländer gebeten, von der Möglichkeit des Opportunitätsprinzips Gebrauch zu machen und bis einschließlich 31.01.2021 in Bezug auf die Nutzung von Funkgeräten für alle Verkehrsarten von einer Kontrolle des Verbots nach § 23 Abs. 1a StVO abzusehen. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Bundesländer dieser Bitte uneingeschränkt folgen.



Überarbeitung der 3. EU-Führerscheinrichtlinie 2006/126/EG und des nationalen Führerscheinsrechts

Bereits im September 2019 führte die EU-Kommission eine ex-post-Evaluation der 3. EU-Führerschein-Richtlinie durch (RL 2006/126/EG). In der Führerschein-Richtlinie werden die einzelnen Fahrerlaubnisklassen, das Mindestalter, die Geltungsdauer der Führerscheine und die Regelungen über Erteilung und Entziehung der Fahrerlaubnis EU-weit harmonisiert.

Es war ursprünglich geplant, der Evaluation im Frühjahr 2020 eine öffentliche Konsultation als Vorbereitung eines Gesetzentwurfs folgen zu lassen. Dies hat sich allerdings durch die Corona-Krise auf die Zukunft verschoben.

Für das Transportlogistikgewerbe haben die Vorschriften der EU-Führerschein-Richtlinie eine hohe Relevanz. Der BGL spricht sich schon seit Längerem gegenüber den Gremien der EU und auf nationaler Ebene für eine Absenkung des Mindestalters für den Erwerb der Fahrerlaubnisklasse C auf 17 Jahre und der Fahrerlaubnisklasse B auf 16 Jahre aus, jeweils im Rahmen des begleiteten Fahrens. Aus Sicht des BGL ist die Absenkung des Mindestalters erforderlich, um die Attraktivität des Berufskraftfahrers als Ausbildungsberuf zu erhöhen und neben Quereinstei-

gern auch Schulabgänger als Auszubildende zu gewinnen, die unmittelbar am Steuer eingesetzt werden können.

Die Überarbeitung der EU-Führerschein-Richtlinie geht einher mit einem Überarbeitungsbedarf auch der relevanten nationalen Vorschriften zum Führerscheinrecht in der deutschen Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV). Im Interesse des deutschen Transportlogistikgewerbes bedarf es aus Sicht des BGL unter anderem einer Streichung der Automatikbeschränkung im Führerscheindokument, außerdem einer pragmatischen Regelung in Bezug auf die Frage, ob Sehtests von einem Augenarzt oder einem Optiker durchzuführen sind. Nicht zuletzt ist es erforderlich, mehr Staaten als bisher in die Anlage 11 der FeV aufzunehmen. Hintergrund ist, dass Fahrer, die eine Fahrerlaubnis aus in Anlage 11 FeV gelisteten Drittstaaten besitzen, ihren Führerschein prüfungsfrei in einen deutschen EU-Führerschein umtauschen können. Die Erweiterung der Anlage 11 FeV ist aus Sicht des BGL nötig, um für Transportunternehmen die Einstellung von Fahrern aus Drittstaaten zu ermöglichen. Der BGL wird dafür eintreten, dass alle vorgesehenen gesetzgeberischen Maßnahmen im Einklang mit den notwendigen Belangen der Verkehrssicherheit erfolgen. (Dn)

7



NUTZFAHRZEUGTECHNIK UND VERKEHRSSICHERHEIT



UNFALLSTATISTIK

Im Jahr 2019 wurden von der Polizei rund 2,7 Millionen Verkehrsunfälle aufgenommen, 1,9% mehr als im Vorjahr 2018. Die Anzahl der Unfälle mit Sachschaden stieg um 2,5% auf 2,4 Millionen. Trotz der Zunahme der Verkehrsunfälle verringerten sich die Unfälle mit Personenschaden um 2,8% auf 300 143.

Entwicklung der Zahl der Verletzten im Straßenverkehr

Im Jahr 2019 sind in Deutschland 3046 Menschen bei Unfällen im Straßenverkehr ums Leben gekommen. Dies waren 229 Verkehrstote oder 7,0% weniger als im Jahr 2018 mit 3275 Todesopfern. Damit erreichte die Zahl der Verkehrstoten den niedrigsten Stand seit Beginn der Verkehrsunfallstatistik im Jahr 1950. Im Vergleich zu 1970 mit dem bisherigen Höchststand von 21 332 Getöteten ist dies ein Rückgang um 85,7%!

Innerhalb geschlossener Ortschaften wurden 30,6%, auf Außerortsstraßen 57,7% und auf Autobahnen 11,7% der Getöteten gezählt.

Auch die Zahl der Verletzten ging 2019 gegenüber 2018 zurück, und zwar um 3,0% auf 384 230 Personen.

Unfallentwicklung im Straßengüterverkehr

Sehr erfreulich und markant ist der starke Rückgang tödlich Verletzter bei Unfällen mit Beteiligung von Güterkraftfahrzeugen aller Größenklassen. Waren 2018 noch 762 Todesopfer zu beklagen, verringerte sich diese Anzahl um 10,2% in 2019 auf 684 Getötete. Lkw mit einer zulässigen Gesamtmasse von weniger als 3,5 Tonnen haben hieran einen Anteil von 30,8%. Der Anteil

Getöteter bei Unfällen unter Lkw-Beteiligung an der Gesamtzahl aller Getöteten im Straßenverkehr beträgt 22,5%. Im Vergleich zu 2018 ist dies ein Rückgang um 0,8 Prozentpunkte.

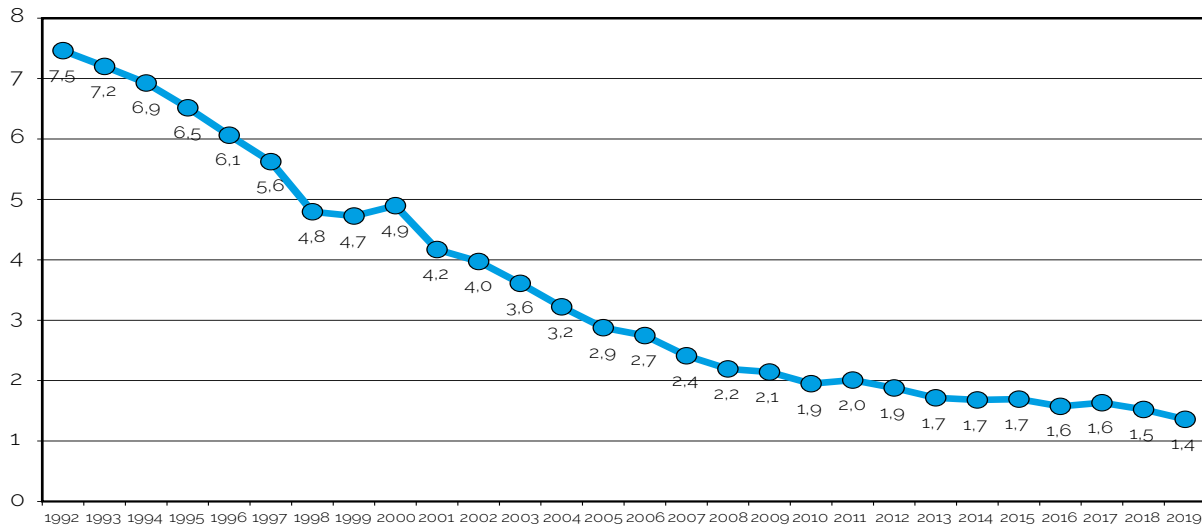
Weiterhin erfreulich ist die Tatsache, dass sich 2019 die Zahl tödlich verletzter Lkw-Insassen bei Straßenverkehrsunfällen gegenüber 2018 um 22 Personen auf 152 Getötete verringert hat. Dies ist ein Rückgang um 12,6%. Gegenüber der ersten statistischen Unfallerfassung Gesamtdeutschlands im Jahr 1992 ist 2019 die Zahl der bei Lkw-Unfällen ums Leben gekommenen Menschen somit um 67,5% zurückgegangen.

Die Anzahl Schwerverletzter bei Unfällen mit Lkw-Beteiligung aller Größenklassen hat sich 2019 gegenüber 2018 um rd. 4,6% von 7292 auf 6956 Personen verringert. Damit wurde ein neuer Tiefststand in der Unfallstatistik erreicht (2016: 7278 Personen). Im Vergleich zu 1992 (13 345 Schwerverletzte) ist dies ein Rückgang um 47,9%.

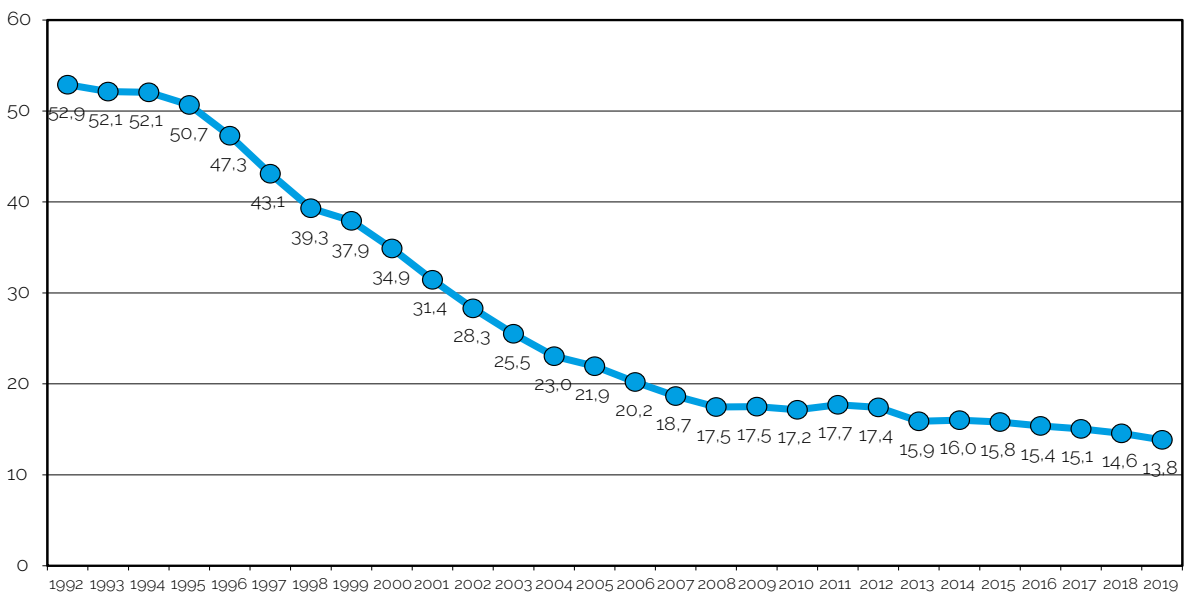
Unfälle im Abgleich mit der Transportleistung

Im Zeitraum von 1992 bis 2019 verdoppelte sich die Transportleistung auf deutschen Straßen von 252,3 auf 502,7 Mrd. tkm (vorläufiger Wert). Die Zahl der auf die Transportleistung bezogenen tödlichen Unfälle sank seit 1992 von rechnerisch 7,5 auf 1,36 Getötete pro 1 Mrd. tkm. Dies ist der Tiefststand seit 1992 und entspricht einem Rückgang um 81,9% (vgl. Abb. 1).

Für die Unfälle mit Schwerverletzten konnte 2019 mit rechnerisch 13,8 Personen pro 1 Mrd. tkm erneut ein Tiefststand seit 1992 mit einem Rückgang um 73,8% erreicht werden (vgl. Abb. 2). (An)



In Deutschland Getötete bei Lkw-Unfällen je 1 Milliarde Tonnenkilometer



Quelle: SIBA, DWI, Berlin; ITP-Ralf Ratzenberger, München und BGL Berechnungen

Schwerverletzte/1 Mrd. Tonnenkilometer bei Lkw-Unfällen in Deutschland

LANG LKW

Lang-Lkw sind seit Januar 2012 auf Deutschlands Straßen.

Lang-Lkw ist nicht gleich Lang-Lkw, es dürfen fünf unterschiedliche Lang-Lkw-Kombinationen in den Einsatz kommen. Während für herkömmliche Sattelkraftfahrzeuge eine Gesamtlänge von bis zu 16,50 Metern und für 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 Sattelkraftfahr-

zeug) 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 keine Sicherheitsrisiken oder sonstige Nachteile durch einen Einsatz dieser Fahrzeuge ergeben haben.



Zur 10. Änderungsverordnung (ÄVO):

Der BGL begrüßt, dass die 10. ÄVO kurz vor der Veröffentlichung steht und das Streckennetz wiederum erweitert wird.

Beim jeweils zulässigen Streckennetz wird zwischen Lang-Lkw Typ 1 und den Typen 2 bis 5 unterschieden. Für Typ 1 ist zusätzlich zu dem für alle Lang-Lkw ausgewiesenen Positivstreckennetz das gesamte Streckennetz in mittlerweile 13 Bundesländern (Baden-Württemberg, Bayern, Bremen, Hamburg, Hessen, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Saarland, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein und Thüringen) und mit Veröffentlichung der 10. ÄVO auch in Brandenburg freigegeben. **Der BGL appelliert an die noch fehlenden Bundesländer Berlin und Mecklenburg-Vorpommern ihr gesamtes Streckennetz ebenfalls** für das verlängerte Sattelkraftfahrzeug, den Lang-Lkw Typ 1, freizugeben.

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, damit sie das BMVI zeitnah durch eine entsprechende Änderungsverordnung in das Positivnetz integrieren kann. Nur so ist es, gerade auch im Hinblick auf die aktuellen Diskussionen um die CO₂-Reduktion, möglich, zu prüfen, welchen Beitrag der Lang-Lkw realistisch leisten kann.

Weitere Anregungen des BGL betreffen nur den Lang-Lkw Typ 1. Hier insbesondere die aktuell zeitliche Befristung. Mit Ablauf des 31. Dezember 2023 ist nach heutigem Stand der Einsatz des Lang-Lkw Typ 1 nicht mehr zulässig. Der BGL appelliert an das BMVI bereits mit der 10. ÄVO für den Lang-Lkw Typ 1 eine entsprechende Fristverlängerung (z. B. bis zum 31. Dezember 2030) zu realisieren, um für Planungssicherheit zu sorgen. Ziel sollte mindestens eine Verlängerung um die normale Abschreibungsdauer von etwa 7 Jahren sein.

Hintergrund

Bereits seit Beginn des »Lang-Lkw-Betriebs in Deutschland« mit dem Start des Feldversuches im Januar 2012 bis hin zur 8. ÄVO ist eine vergleichsweise geringe Beteiligung des Lang-Lkw Typ 1 auf die Tatsache zurückzuführen, dass die geltenden Rahmenbedingungen absolut praxisuntauglich waren. Hauptgrund hierfür war maßgeblich, das für diese Fahrzeugkombination stark eingeschränkte Positivnetz mit anfangs nur 7 Bundesländern.

Dies liegt daran, dass sich der Lang-Lkw Typ 1 in einem wesentlichen Punkt von den Lang-Lkw Typen 2-5 unterscheidet. Bei Typ 1 kann das Sattelkraftfahrzeug als Ganzes und auch der Sattelanhänger entkoppelt von der Sattelzugmaschine die Positivstrecke nicht verlassen.

Die Lang-Lkw-Kombinationen Typ 2-4, die aus drei Einzelfahrzeugen bestehen, können im Bedarfsfall problemlos getrennt/entkoppelt werden und in Kombinationen aus zwei Einzelfahrzeugen regelkonform und unabhängig von der LKWÜ-berlStVAusnV bundesweit auf dem gesamten Straßennetz betrieben werden. Auch der Lang-Lkw Typ 5, der aus einem Motorwagen und einem Anhänger besteht, kann nach Entkoppelung der Motorwagen mit entsprechend kürzerem Anhänger bzw. der Anhänger mit entsprechend kürzerem Motorwagen, ebenfalls regulär auf dem gesamten bundesweiten Straßennetz eingesetzt werden.

Der BGL hat bereits in seinen Stellungnahmen zu den vorherigen Änderungsverordnungen auf diesen Sachverhalt hingewiesen, um im Rahmen der Fortführung der Erprobungsphase für den Lang-Lkw Typ 1 eine möglichst bundesweite Freigabe auf dem gesamten Streckennetz zu erlangen. Anfangs waren es nur 7 Bundesländer, die ihr gesamtes Streckennetz für Typ 1 freigegeben hatten. Erst mit der 9. ÄVO und den damit verbundenen Anpassungen für Typ 1 sowie der Freigabe des gesamten Streckennetzes von mittlerweile

13 Bundesländern sowie der Ankündigung Brandenburgs, ebenfalls sein gesamtes Streckennetz freizugeben, steigt deutlich das Interesse unserer Transportlogistiker. Weiter problematisch ist allerdings die bestehende zeitliche Befristung bis Dezember 2023. Kein Unternehmer investiert nun noch in eine Technologie, für die er nur noch knappe 2,5 Jahre Planungssicherheit hat.

Der BGL reget daher an, jetzt, nachdem die Rahmenbedingungen für den Einsatz eines Lang-Lkw Typ 1 bis auf wenige Ausnahmen (2 fehlende Bundesländer, Beschränkungen Gütergruppen, ADR, etc.) nahezu praxistauglich sind, die zeitliche Befristung nochmals um 7 Jahre zu verlängern.

Die 7 Jahre entsprechen etwa der durchschnittlichen Abschreibungsfrist eines Sattelanhängers. Weitere Anregungen des BGL bzgl. des Lang-Lkw Typ 1 betreffen die technischen Anforderungen an die Sattelzugmaschinen sowie eine praxisgerechtere Regelung für den Übereinstimmungsnachweis.

Zusätzlich bittet der BGL das BMVI, diesen Lang-Lkw Typ 1 auch in Brüssel zu platzieren. Gerade im Hinblick auf die doch sehr ehrgeizigen CO₂-Ziele kann diese Fahrzeugkombination durch ein ca. 10% größeres Transportvolumen einen deutlichen Beitrag leisten. (RS)



LADUNGSSICHERUNG

BGL/BG Verkehr Praxishandbuch Laden und Sichern Band 2 in englischer Ausgabe

Band 2 des BGL/BG Verkehr Praxishandbuches Laden und Sichern befasst sich mit der Ladungssicherung im Kombinierten Ladungsverkehr Straße/Schiene. Es ist als praxisgerechte Hilfestellung zur sachgerechten und rechtssicheren Ladungssicherung seitens der Anwender als auch der Kontrollorgane anerkannt und etabliert. Die fortschreitende Internationalisierung und Arbeitsteiligkeit industrieller Prozesse wirkt sich entsprechend auch auf die Transportlogistikkette aus. Vor diesem Hintergrund wurde nicht zuletzt auf Anregung der Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co.KG, Frankfurt am Main, eine englische Übersetzung der Inhalte vorgenommen. Der BGL wertet dies als einen wertvollen Beitrag zur nachhaltigen Einführung der bewährten Vorgaben zur Ladungssicherung im Bereich des Kombinierten Ladungsverkehrs über Straße und Schiene auf europäischer Ebene.

Ladungssicherung von Rundholz in Seecontainern

Die erhöhte Nachfrage asiatischer Märkte nach Windwurf- und Kalamitätsholz, verursacht durch das Orkantief Friederike im Januar 2018 mit anschließender Hitzeperiode und Borkenkäferbefall von Wald- und Forstbeständen, führte vermehrt zu Straßentransporten von Rundholz in Seecontainern als Vorlauf zum Seetransport. Hierbei stellte sich die Frage nach einer – technisch bisher nicht geregelten – Vorgabe zur sachgerechten Ladungssicherung von Rundholzstämmen im Transportbehälter Seecontainer. Nach dem bewährten Vorbild der interdisziplinären Erarbeitung von entsprechenden Verladeempfehlungen (vgl. Link) konnten Vorgaben zur betriebs- und beförderungssicheren Verladung von Seecontainern – ausgehend von der bewährten Praxis – auf Grundlage des Standes der Technik nach der Richtlinie VDI 2700 (Verein Deutscher Ingenieure) erarbeitet wer-

den. Das Prinzip besteht aus der formschlüssigen und lagenweise wechselseitigen Verladung von dickeren Stammenden und schmaleren Stammspitzen der 11,80 Meter langen Rundholzstämmen. Fahrversuche nach DIN EN 12642 – durchgeführt von TÜV NORD Mobilität GmbH und Dekra – bestätigten im Juli 2020 die Sicherheit der neuen Verlade- und Ladungssicherungsvorgaben. Diese werden nunmehr von den Kontrollbehörden als Kontrollvorgaben herangezogen. Die Verladeempfehlungen stehen unter nachfolgendem Link zum kostenlosen Download zur Verfügung: www.bgl-ev.de/web/mensch_umwelt_verkehr/verkehrssicherheit/laden_und_sichern.htm.

Überarbeitung der DIN EN 12640 Zurrpunkte

Die europäische Zurrpunktenorm ist eine Prüfnorm zur technischen Auslegung des Kräfteaufnahmevermögens von am Fahrzeug verbauten sog. Zurrpunkten (bspw. Ösen, Lochschienen) zur Ladungssicherung. Bei der Überarbeitung mit Stand Mai 2020 wurde der Anwendungsbereich erweitert auf Zurrpunkte an Fahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse (zGM) unter 3,5 Tonnen. Darüber hinaus wurde der Mindestzurrwinkel von 30° im Anwendungsbereich der Norm gestrichen. Zurrpunkte, die nach der neuen Norm DIN EN 12640:2020-05 geprüft wurden, sind nun über alle Zurrwinkelbereiche zur Ladungssicherung nutzbar. Der BGL begrüßt die Überarbeitung der Zurrpunktenorm als positiven Beitrag zur praktikablen Umsetzung der Ladungssicherung.

Ladungssicherung von Weichverpackungen

Im Fortgang der Richtlinienarbeit VDI 2700 Blatt 18 zur Ladungssicherung von Weichverpackungen (vgl. BGL-Jahresbericht des Vorjahres) wurden abschließend noch normkonforme, praxisbewährte Fahrzeugbeispiele zur formschlüssigen Ladungssicherung sowie fahrzeugseitige Nachrüstsysteme aufgenommen. Die Richtlinie steht nun zur Veröffentlichung (I/II Quartal 2021) an. (An)



8

INTERNATIONALER
VERKEHR





ALPENQUERENDER VERKEHR

Ein Schwerpunkt der politischen Arbeit des BGL ist der alpenquerende Verkehr. Es werden dem Straßengüterverkehr seit Jahren immer neue Hürden auferlegt, die das Transport- und Logistikgewerbe bei der Durchführung der für die Versorgung der Bevölkerung und Industrie notwendigen Beförderungen erheblich behindern. Die für den Straßengüterverkehr wichtigste alpenquerende Transitachse verläuft durch das Inntal und über den Brenner. Über diese Route fahren im Jahr 2019 ca. 2,4 Mio. Lkw. Eine weitere wichtige alpenquerende Verkehrsverbindung auf der Straße ist die Gotthardroute durch die Schweiz mit knapp 900 000 Lkw-Fahrten im Jahr 2019. Andere für deutsche Transportunternehmen relevante Alpenquerungen sind in der Regel für den Lkw-Verkehr geschlossen bzw. dürfen nur von Ziel- und Quellverkehren befahren werden. Sorge bereitet dem deutschen Transportgewerbe vor allem das von Tirol im Jahr 2019 eingeleitete Antitransitpaket. Dieses enthält eine Reihe von prohibitiven Maßnahmen, die zu einer Verringerung des Transitverkehrs durch Tirol führen sollen. Seit vielen Jahren versucht die Tiroler Landesregierung durch umfangreiche Maßnahmen den Lkw-Transit durch Tirol zu beschränken.

Verschärfung des Sektoralen Fahrverbotes zum 01.01.2020

Eine der wichtigsten Maßnahmen des Antitransitpaketes ist die Verschärfung des Sektoralen Fahrverbotes. Die von Tirol immer wieder eingeführten Beschränkungen waren in der Vergangenheit bereits Anlass für die Einleitung von Vertragsverletzungsverfahren der Europäischen Kommission gegen Österreich. So klagte die EU-Kommission bereits zweimal vor dem Europäischen Gerichtshof gegen das Sektorale Fahrverbot und beide Male bestätigte der Europäische Gerichtshof, dass das Sektorale Fahrverbot nicht mit EU-Recht vereinbar sei, da es eine unverhältnismäßige Beschränkung des freien Warenverkehrs innerhalb

der Europäischen Union darstelle. Tirol wurde daraufhin verpflichtet das Sektorale Fahrverbot aufzuheben.

Das aktuelle Sektorale Fahrverbot wurde in einer ersten Stufe bereits zum 01.05.2017 eingeführt. Sektoriales Fahrverbot bedeutet, dass von Tirol als »bahnaffin« angesehene Güter wie Abfall, Steine, Erde, Aushub, Rundholz, Kork, Kraftfahrzeuge, Nichteisen- und Eisenerz, Stahl, Marmor, Travertin und keramische Fliesen grundsätzlich nicht mehr auf der Straße befördert werden dürfen. Bereits im Jahr 2017 intervenierte der BGL mit einem Teilerfolg gegen die Einführung des Sektoralen Fahrverbotes. Die EU-Kommission stimmte damals der Einführung des Sektoralen Fahrverbotes nur unter der Bedingung zu, dass Euro VI-Fahrzeuge dauerhaft ausgenommen werden. Im vergangenen Sommer ignorierte jedoch Tirol die Vorgaben der Europäischen Kommission und beschloss einseitig eine Verschärfung des Sektoralen Fahrverbotes zum 01.01.2020. Die drastische Verschärfung sieht vor, dass fünf zusätzliche Gütergruppen, die von der Tiroler Landesregierung ebenfalls als »bahnaffin« angesehen werden, wie Papier und Pappe, flüssige Mineralölerzeugnisse, Zement, Kalk und gebrannter Gips, Rohre und Hohlprofile sowie Getreide nicht mehr auf der Straße befördert werden dürfen. Insgesamt sind nun 13 Gütergruppen vom Sektoralen Fahrverbot betroffen.

Wesentlich härter trifft jedoch das deutsche Transportgewerbe, dass seit der Verschärfung zum 01.01.2020 nun auch die modernsten Fahrzeuge der Euro-VI-Schadstoffnorm vom Sektoralen Fahrverbot betroffen sind. Ausgenommen sind lediglich Fahrzeuge, die nach dem 31.08.2018 erstmals zugelassen wurden. Die überwiegende Anzahl der deutschen Fahrzeuge, die auf der Brennerautobahn unterwegs sind, erfüllen zwar die modernste und sauberste Schadstoffnorm Euro-VI, aber nur eine geringe Zahl wurde nach dem oben genannten Termin zugelassen. Dieser

Termin scheint rein willkürlich festgelegt worden zu sein, da Fahrzeuge, die nach dem 31.08.2018 zugelassen wurden, nicht weniger emittieren als solche die davor zugelassen wurden. Alle Euro-VI-Fahrzeuge unterliegen dem gleichen Emissionsgrenzwert, d.h. für Stickoxide 0,4 g/kWh, sodass die vorgesehene Beschränkung nicht zu einer Verbesserung der Luftqualität führen kann. Großzügige Ausnahmen für den Ziel- und Quellverkehr nach Tirol führen dazu, dass das Tiroler Transportgewerbe weiterhin deutlich ältere Fahrzeuge mit deutlich schlechteren Schadstoffnormen verwenden darf. Die von Tirol getroffenen Regelungen zielen einseitig auf eine Verhinderung des Transitverkehrs und somit des freien Warenverkehrs in der Europäischen Union ab und führen nicht zu einer Verbesserung der Umweltsituation.

Das deutsche Straßengüterverkehrsgewerbe ist bereit an einer nachhaltigen Lösung für den alpenquerenden Verkehr mitzuwirken. Die aktuellen Bahnkapazitäten auf der Brennerachse reichen allerdings bei Weitem nicht für eine nennenswerte Verlagerung von Gütertransporten von der Straße auf die Schienen aus. Im Jahr 2019 fuhren rund 2,4 Mio. Lkw über die Inntalautobahn. Dies entspricht bei 240 Arbeitstagen pro Jahr einem Aufkommen von etwa 10 000 Lkw pro Tag. Alternativen auf der Bahn stehen hier nicht in ausreichender Kapazität zur Verfügung. Bei einer hoffentlich baldigen Erholung der Wirtschaft werden selbst die früheren Kapazitäten der Rollenden Landstraße (RoLa) von 342 Lkw pro Tag pro Fahrtrichtung nicht ausreichen, um alle vom Sektorale Fahrverbot betroffenen Lkw zu befördern. Versorgungsengpässe und somit eine erhebliche Beeinträchtigung des europäischen Binnenmarktes müssen dann befürchtet werden.

Der BGL interveniert fortlaufend auf allen politischen Ebenen gegen die Verschärfung des Sektorale Fahrverbotes. So forderte der BGL die EU-Kommission auf, gegen die österreichischen

Maßnahmen einzuschreiten und gegebenenfalls ein Vertragsverletzungsverfahren einzuleiten. Ebenso forderte der BGL die Bundesregierung auf, gegen das Sektorale Fahrverbot vorzugehen. Bundesverkehrsminister Scheuer teilt die Ansicht des BGL, dass die einseitigen Verkehrsbeschränkungen Österreichs bzw. Tirols, insbesondere das Sektorale Fahrverbot, aufgehoben werden müssen, damit der Güterverkehr innerhalb der Europäischen Union zur Versorgung der Bürger möglichst reibungslos laufen kann. Die Bundesregierung sicherte zu, bei Gesprächen mit der EU-Kommission sowie mit Österreich und Italien für eine nachhaltige Verbesserung der Situation, im Sinne des freien Warenverkehrs innerhalb des Europäischen Binnenmarktes, zu sorgen.

Untragbare Situation auf der RoLa

In den Monaten Januar und Februar 2020, bevor die Coronakrise den Straßengüterverkehr zwischen Deutschland und Italien fast zum Erliegen brachte, berichteten Mitglieder des BGL über mangelnde Kapazitäten bei den RoLa-Zügen, die häufig bereits zehn Stunden vor Abfahrt ausgebucht waren. Eine kurzfristige Lkw-Mitnahme auf der RoLa war oft nicht möglich. Besonders am Anfang und am Ende der Woche waren die RoLa-Züge Brenner-Wörgl bereits Tage vorher ausgebucht. Die Wartezeiten stehen in keinem Verhältnis zu einer Verlagerung des Straßengüterverkehrs auf die Bahn für eine Strecke von 93 Kilometern. Bei der Diskussion um ausreichende Bahnkapazitäten ist des Weiteren entscheidend, dass die Kapazitäten an den Wochentagen und Uhrzeiten dann zur Verfügung stehen, wenn sie vom Transportgewerbe benötigt werden. So kommt es vor, dass insgesamt zwar noch Kapazitäten auf der RoLa frei sind, allerdings nicht zu den vom Transportgewerbe benötigten Zeiten. Äußerungen über freie Zugkapazitäten sind daher nur bedingt aussagekräftig.

Euroklassenfahrverbot

Des Weiteren erließ Tirol im Rahmen des »Antitransitpaketes« eine Verschärfung des Euroklassenfahrverbotes. Dies bedeutet, dass Lkw der Schadstoffklasse Euro IV seit 31.10.2019 die Inntalautobahn nicht mehr befahren dürfen. Es ist auch bereits festgelegt worden, dass ab 01.01.2021 nur noch Euro VI-Fahrzeuge die Inntalautobahn zwischen Zirl und Langkampfen befahren dürfen. Hier gelten ebenfalls Ausnahmen für den Ziel- und Quellverkehr. Für deutsche Transportunternehmen, die im alpenquerenden Verkehr tätig sind, bedeutet die Verschärfung des Euroklassenfahrverbotes keine wesentliche Einschränkung, da bereits heute die weit überwiegende Anzahl deutscher Fahrzeuge mit Euro-VI-Motoren unterwegs sind.

Ausweitung der Wochenendfahrverbote

Zusätzlich zu den bereits bestehenden Wochenendfahrverboten und den Fahrverboten an Samstagen in den Sommermonaten wurde im Jahr 2020 erstmals auch in den Monaten Januar bis März ein Samstagsfahrverbot auf der Inntalautobahn in Fahrtrichtung Deutschland und Italien erlassen, mit der Begründung eines erhöhten Verkehrsaufkommens auf Grund von Skiurlaubern.

Verschärfung des Nachtfahrverbotes auf der Inntalautobahn

Tirol hat im Rahmen des »Antitransitpaketes« angekündigt, Ende 2020 die bisherige Ausnahme von Euro-VI-Fahrzeugen vom Nachtfahrverbot auf der Inntalautobahn komplett zu streichen. Sollte dies so kommen, werden in den Nachtstunden nur noch Ziel- und Quellverkehre von und nach Tirol gestattet sein. Die Verschärfung des Nachtfahrverbotes würde zusammen mit der

Ausweitung der Blockabfertigungen und den zusätzlichen Samstagsfahrverboten zu einer noch stärkeren Konzentration des Verkehrsaufkommens in den Tagesstunden führen.

Tirol weitet nochmals Lkw-Blockabfertigung aus

Seit Ende 2017 werden in Tirol am Grenzübergang Kufstein Lkw-Blockabfertigungen (in Tirol Dosierungsmaßnahmen) durchgeführt. Dies bedeutet, dass an besonders verkehrsreichen Tagen maximal 250 bis 300 Lkw pro Stunde aus Deutschland in Richtung Tirol einfahren dürfen. Die Tiroler Landesregierung hat in den letzten drei Jahren die Anzahl der Blockabfertigungen kontinuierlich von 25 Tagen im Jahr 2018 auf 35 Tage im Jahr 2020 angehoben. Die Blockabfertigungen führen dazu, dass die Lkw-Fahrer auf deutscher Seite auf dem Autobahnstandstreifen stundenlang auf die Einreise, ohne jegliche sanitäre Anlagen oder Versorgungsmöglichkeiten, warten müssen.

In der Vergangenheit wurden dabei bereits Rückstaus von bis zu 65 Kilometern gemeldet. Die Praxis der Blockabfertigungen stellt eine Behinderung des freien Warenverkehrs innerhalb der Europäischen Union dar und bedeutet ein erhebliches zusätzliches Verkehrssicherheitsrisiko. Der BGL hatte sich gemeinsam mit anderen im Arbeitskreis Alpentransit vertretenen europäischen Verbänden in der Vergangenheit mehrfach an die EU-Kommission gewandt und gegen die Blockabfertigung interveniert. Die EU-Kommission äußerte ihre Bedenken hinsichtlich von Wirksamkeit und Verhältnismäßigkeit dieser Maßnahmen, zeigte jedoch angesichts der gestiegenen Lkw-Aufkommen auf der Brennerachse Verständnis für die Tiroler Maßnahmen. Daher schlug die EU-Kommission vor, in Zusammenarbeit mit Österreich, Italien und Deutschland gemeinsam eine Verbesserung der Verkehrssituation anzustreben. (To)

ZOLLVERSANDVERFAHREN TIR

Das TIR-Übereinkommen der Vereinten Nationen (UN) erleichtert die Zollabwicklung von Zollgrenzen überschreitenden Transporten. Der BGL, als deutscher Zollbürge und Ausgabeverband, ist Teil des Verfahrens. Der Verband arbeitet in den entsprechenden Gremien der UNECE und der International Road Transport Union (IRU) aktiv an der praktischen Ausgestaltung des TIR-Verfahrens mit.

eTIR: Wichtiger Meilenstein bei der Digitalisierung des TIR-Verfahrens

Noch ist das TIR-Verfahren weitgehend papiergebunden. Seit dem 5. Februar 2020 existiert jedoch eine klare digitale Perspektive: An diesem Tag verabschiedete der UN-TIR-Verwaltungsausschuss AC.2 in Anwesenheit von UNECE-Exekutivsekretärin Olga Algayerova den neuen Anhang 11 zum TIR-Übereinkommen und damit die gesetzliche Grundlage für das künftige digitale TIR-Verfahren eTIR. Hoherfreut kommentierte Frau Algayerova: »Die heutige Annahme des eTIR ist das Ergebnis von mehr als 20 Jahren an Verhandlungen. Wir eröffnen heute ein neues Kapitel in der 70-jährigen Geschichte des TIR-Übereinkommens!«

eTIR im Praxistest

Im eTIR-Verfahren wird das heutige Papierdokument Carnet TIR durch das zentrale, bei der UNECE angesiedelte eTIR International System ersetzt, in dem Ausgabeverbände, Versicherer, Transportunternehmer und Zollbehörden alle die Eintragungen vornehmen, die bislang noch im Papierdokument festgehalten werden. Das neue System verspricht Effizienzsteigerungen, schnellere Abwicklung und bessere Überwachung. Interessierte Vertragsparteien und Verbände haben eTIR in den vergangenen Jahren bereits in verschiedenen Pilotprojekten erfolgreich getestet. Die IRU erstellte als internationaler TIR-Verband eine geeignete Anwendungsoberfläche für die

Verbandsseite, die Anwendung AskTIRWeb. Auch der BGL arbeitet bereits seit 2016 mit AskTIRWeb und könnte »auf Knopfdruck« auf

die Ausgabe digitaler TIR-Dokumente – sogenannter eGuarantees – umstellen. Bis dahin sind allerdings noch einige Etappen zu bewältigen.



Der Weg bis zur Nutzung von eTIR im unternehmerischen Alltag

Am 26. Februar 2020 wurde der neue Anhang 11 dem UN-Generalsekretär António Guterres offiziell notifiziert. Ab diesem Datum können die Vertragsstaaten noch zwölf Monate lang Einspruch gegen den Text einlegen. Werden keine Einsprüche erhoben, tritt der Anhang nach weiteren drei Monaten, also Ende Mai 2021, in Kraft.

Nicht alle Zollverwaltungen der Vertragsstaaten können jedoch bis zu diesem Zeitpunkt die rechtlichen und systemseitigen Voraussetzungen für eine Beteiligung ihres Landes am eTIR gewährleisten. Daher wurde den TIR-Vertragsstaaten die Möglichkeit eingeräumt, während der drei Monate vor Inkrafttreten des neuen Anhangs ein sogenanntes »Opt-Out« auszusprechen. Damit scheitern sie vorläufig aus dem neuen digitalen System aus und nehmen erst dann am eTIR-Verfahren teil, wenn sie alle Voraussetzungen dafür erfüllen können. Bis alle TIR-Vertragsstaaten eTIR umgesetzt haben, gilt: Ein Transportunternehmen kann das digitale eTIR-Verfahren nur für Transporte einsetzen, deren Route ausschließlich Staaten berührt, die bereits eTIR praktizieren. Ist diese Voraussetzung auch nur in einem einzigen Land entlang der Strecke nicht erfüllt, muss weiterhin ein Papier-Carnet TIR benutzt werden.

Für die EU-Mitgliedsstaaten wird nach Aussagen des Vertreters der EU-Kommission im AC.2 eine Umsetzung von eTIR ab 2025 angestrebt. (Ni)





9

DEUTSCHES
TRANSPORTGEWERBE
AUF SPEZIALMÄRKTEN

GEFAHRGUTBEFÖRDERUNG

Vorschlag zur Änderung der GGVSEB: Überwachung der Fahrzeuge und Container

Gemäß Kapitel 8.4 ADR müssen Fahrzeuge, die gefährliche Güter in Mengen befördern, die in den besonderen Vorschriften S1 (6) und S14 bis S24 des Kapitels 8.5 für ein bestimmtes Gut gemäß Kapitel 3.2 Tabelle A Spalte 19 angegeben sind, überwacht werden.

Deutschland hat diese Überwachungspflicht auf alle mit orangefarbener Tafel kennzeichnungspflichtigen Fahrzeuge, d.h. nicht in Abhängigkeit von der Menge, vom Transportgut oder der Beförderungsart erweitert (Anlage 2 Nr. 3.3 GGVSEB (Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschiff)).

Allerdings gilt diese Regelung nur für in Deutschland zugelassene Fahrzeuge und nur, wenn es sich um eine innerstaatliche Beförderung handelt, was dem Fahrzeug nicht angesehen werden kann. Sind die Fahrzeuge dagegen im grenzüberschreitenden Transport eingesetzt, gilt diese zusätzliche Überwachungspflicht nicht.

Durch diese Regelung haben deutsche Unternehmen mit in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen höhere Auflagen bei innerstaatlichen Beförderungen einzuhalten. Die Regelung stellt für Unternehmen mit in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen, die innerstaatliche Beförderungen durchführen, eine Diskriminierung dar. Diese Benachteiligung greift insbesondere in Fällen der Kabotage.

Sicherheitsrelevante Aspekte zur Rechtfertigung dieser Regelung gibt es nicht. Das ADR enthält ausreichende Regelungen zur Überwachung der Fahrzeuge und legt dies für bestimmte gefährliche Güter über Sondervorschriften fest.

Vor diesem Hintergrund haben der BGL und der DIHK (Deutscher Industrie- und Handelskammertag) gegenüber dem BMVI, Referat Beförderung gefährlicher Güter (G16), vorgeschlagen, diese Regelung in der GGVSEB ersatzlos zu streichen. Die Entscheidung steht noch aus.

Gefahrgutkontrollen des BAG 2019 und 2018

Gefahrgutfahrzeugkontrollen des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) zeigten, dass gegenüber 2018 die Anzahl beanstandeter Fahrzeuge von 12 auf neun Prozent im Jahr 2019 gesunken ist. Insgesamt wurden 2896 Verstöße bei 15436 kontrollierten Fahrzeugen festgestellt, 347 Verstöße weniger als 2018 (15 561 kontrollierte Fahrzeuge, 3243 Verstöße). Zu den vier häufigsten Mängeln gehörten 2019 Verstöße gegen »Kennzeichnung und Bezettelung« (776), »Beförderungspapier/Schriftliche Weisung« (703), »Ausrüstung« (650) und Ladungssicherung (228). Im Falle der Ladungssicherung waren dies 94 weniger Fälle als in 2018 (322). Die Kontrollergebnisse belegen aus Sicht des BGL einerseits das hohe Sicherheitsniveau beim Transport gefährlicher Güter, weisen aber andererseits immer noch auf Defizite in der Umsetzung einer ordnungsgemäßen Ladungssicherung hin, die für die Betriebssicherheit des Fahrzeugs von wesentlicher Bedeutung ist. Vor diesem Hintergrund begrüßt der BGL ausdrücklich die Erstellung der Richtlinie VDI 2700 Blatt 18, die sich mit der komplexen Ladungssicherung chemietypischer Schüttgüter in flexiblen Verpackungen (FIBC, Big Bags) und Säcken befasst und begleitet diese aktiv (vgl. Abschnitt Ladungssicherung).

Tunnelbeschränkung und Beförderungspapier

Ab 01.01.2021 treten die aktualisierten Anforderungen des Gefahrgutrechts in Form des ADR 2021 völkerrechtlich in Kraft und werden gleichzeitig in innerstaatliches Recht übernommen. Im Rahmen einer sechsmonatigen Übergangsfrist kann die Vorgängerversion, das ADR 2019, noch bis einschließlich 30. Juni 2021 angewendet werden. Der BGL hat in Zusammenarbeit mit dem BVWL (Bildungswerk Verkehr Wirtschaft Logistik NRW) im Rahmen eines Online-Seminars über die Änderungen informiert. (An)

ENTSORGUNG

Änderung der Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (AwSV)

Die Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (AwSV) vom 18.04.2017 ist am 01.08.2017 in Kraft getreten. Im Rahmen einer 1. Verordnung zur Änderung der AwSV sollen nunmehr Anpassungen an zwischenzeitlich erfolgte Änderungen technischer und juristischer Normen erfolgen. Der BGL und die Entsorgungsgemeinschaft Regionaler Wirtschaftsverkehr (EGRW e.V.) haben zu einem entsprechend vorgelegten Referentenentwurf Stellung genommen. Wesentliche Kritik: Die Herabsetzung und Festlegung des Schwellenwertes zur Rückhaltung von Löschwasser auf 5 Tonnen wassergefährdender Stoffe auf dem Betriebsgelände gegenüber den vorherigen, in der Praxis bewährten, Schwellenwerten in der Tonnagestaffelung 100 – 10 – 1 (für schwach; deutlich und stark wassergefährdende Stoffe) ist nach Auffassung des BGL und der EGRW in Ermangelung einer gefährdungsanalytischen Betrachtung nicht ausreichend begründet und damit nicht gerechtfertigt. Abfälle fallen sowohl als nicht wassergefährdendes als auch wassergefährdendes Massengut an. Die markante Herabsetzung von schwach wassergefährdenden Stoffen von 100 Tonnen auf 5 Tonnen wirkt sich auf eine Vielzahl von kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) aus, die bisher nicht von den Vorgaben der Löschwasserrückhalterichtlinie betroffen sind. Nach Einschätzung von BGL und EGRW sind die in den neuen Regelungsbereich fallenden KMU-Anlagenbetreiber mit unverhältnismäßigen und kostenintensiven Maßnahmen – ohne entsprechenden Gegenwert im Sicherheitsgewinn – konfrontiert. Darüber hinaus bedarf es der Klärung, wie mit Anlagen zu verfahren ist, deren Betriebsfläche nach dem neu eingeführten

5 Tonnen Schwellenwert keine infrastrukturellen Möglichkeiten zur Errichtung der neu geforderten Löschwasserrückhaltung bietet.

BGL und EGRW haben darüber hinaus vorgeschlagen, eine Klarstellung aufzunehmen, dass Verkehrsflächen zum Be- und Entladen von Transportmitteln von dem Regelungsbereich der AwSV ausgenommen sind. (An)

Ersatzbaustoffe – Sachstand zur Mantelverordnung

Das seit 16 Jahren andauernde Ordnungsverfahren zur Mantelverordnung ist wieder angelaufen und geht in eine neue Beratungsstufe. Der zwischen dem BMU (Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit) und den Bundesländern im März 2020 abgestimmte neue Entwurf der Ersatzbaustoffverordnung stellt die Grundlage für weitere parlamentarische Beratungen nach der Sommerpause dar. Innerhalb des Bundesrates zeichnet sich auf Seiten der Umweltminister eine befürwortende Mehrheit ab. Derzeit laufen in den Bundesländern die Ressortabstimmungen zwischen den Zuständigkeitsbereichen Umwelt, Wasser, Boden, Wirtschaft, Bauen und Verkehr.

Grundsätzlich ist der aktuelle Entwurf der Ersatzbaustoffverordnung vom März 2020 vom Entsorgungsgewerbe und der Recyclingwirtschaft zu begrüßen: Weitere Verzögerungen sind kontraproduktiv hinsichtlich der Schaffung einer mittlerweile dringend benötigten einheitlichen Rechtsgrundlage für die Betroffenen.

Eine vollzugstaugliche Verordnung ist Basis für die Sicherstellung einer einheitlichen und hohen Materialqualität der Ersatzbaustoffe und schafft damit eine entsprechende Nachfrage.

Der BGL und die EGRW werden die weiteren Entwicklungen auf diesem Gebiet kritisch verfolgen. (WB)

TRANSFRIGORROUTE DEUTSCHLAND

TRANSFRIGORROUTE – Mitglied und Competence Center im BGL

Der BGL und die TRANSFRIGORROUTE DEUTSCHLAND intensivieren ihre Zusammenarbeit durch eine engere Verzahnung. Auf der Mitgliederversammlung des BGL im Oktober 2019 hat die TRANSFRIGORROUTE DEUTSCHLAND (TD) e.V. die Mitgliedschaft im BGL beantragt. Der Antrag wurde einstimmig angenommen.

Durch die engere Verzahnung mit dem BGL erwarten beide Verbände deutliche Synergieeffekte. Mit der gegenseitigen Förderung ist aber auch eine Effizienzsteigerung für die BGL-Mitgliedsorganisationen möglich.

Zusätzlich wird im BGL neben dem bereits bestehenden Competence Center Schwergut (CCS) ein weiteres Competence Center für Thermo- & Lebensmittellogistik installiert, welches von der TRANSFRIGORROUTE, als Fachverband für die temperaturgeführte Transportlogistik mit Leben gefüllt wird.

Das CC »Thermo- & Lebensmittellogistik« soll zentral unterschiedliche Facetten der Logistikkette in den Segmenten temperaturgeführt, trocken, flüssig und granulatförmig bearbeiten und koordinieren. Dies betrifft sowohl die Rohstoff- und Rohwaren als auch Lager-, Fertigwaren und Handelslogistik.

Zusätzlich werden BGL und TRANSFRIGORROUTE ihre Aktivitäten auch in Brüssel bündeln. Die neue »BGL-Bürogemeinschaft« wird zur zentralen Anlauf- und Koordinierungsstelle für europäische Themen und Aktivitäten.

Im CC Thermo- & Lebensmittellogistik möchte man zukünftig auch die Lebensmittel-Produzenten, den Lebensmittel-Handel und das Segment Verteilerverkehr/letzte Meile besonders berücksichtigen. Aktuelle bzw. anstehende Themen-/Diskussionsschwerpunkte sind:

- veränderte Anforderungen an Multitempfahrzeuge
- E-Learning Schulungskonzept »Temperaturgeführte Transporte«
- Kommunikationsplattform My BGL wird um Applikationen für TRANSFRIGORROUTE und das CC »Thermo- & Lebensmittellogistik« erweitert
- Trusted Carrier branchenfokussiert mit neuen Funktionalitäten & als Cloud-Lösung: Applikation TC-Food & TC Pharma
- Urbane Logistik: Europaweit vereinheitlichte Anforderungen anstelle von Insellösungen
- Alternative Antriebe / E-Mobilität in der Transportkette

(hb)

BSK – CCS IM BGL

Wie im letzten Geschäftsbericht dargestellt, wurde unter dem Dach des BGL das Competence Center Schwergut (CCS) im Haus des Straßenverkehrs (HdS) installiert.

CCS nimmt erfolgreich seine Arbeit auf

Die Idee, mit dem CCS ein gebündeltes Maß an Kompetenz für alle Fragen rund um Großraum- und Schwertransporte (GST) den Mitgliedern der BSK wie auch denen der Landesverbände zur Verfügung zu stellen, wurde sehr positiv aufgenommen und auch von den Landesverbänden gewünscht.

Inzwischen hat das CCS auch Gesichter, die für das CCS ihr Wissen und ihre Erfahrungen zu Verfügung stellen. Es sind Mitarbeiter von der BSK, dem BGL und der Genossenschaft für Schwertransporte und Kranarbeiten (GENOSK), die Ansprechpartner für alle genehmigungspflichtigen Transporte sind.

Angesprochen werden können sie u.a. auch über eigens hierfür eingerichtete Mailaccounts »ccs(at)bgl-ffm.de« bzw. »ccs(at)bsk-ffm.de«.

CCS positioniert sich gegen Änderung der Zuständigkeiten im Genehmigungsverfahren

Die Bundesländer haben ihre Absicht in der 54. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (StVO-Novelle) in § 47 StVO hinterlegt, nur noch Genehmigungsbehörden für GST zuzulassen, deren Zuständigkeit am Beginn oder am Ende der Transportstrecke angesiedelt ist. Begründet wurde dies mit dem Verhindern von Genehmigungstourismus. Damit würden vier mögliche Standorte wegfallen, was das Verfahren zur Explosion bringen kann.

Das Bundesland Bayern sah ähnliche Probleme und hat einen Änderungsantrag in den Bundesrat bei der Beratung der StVO-Novelle eingebracht. CCS wie auch die Landesverbände des BGL haben diesen bayerischen Weg nach Kräften unterstützt. Leider haben die Bundeslän-

der mehrheitlich für vorgenannte Änderung gestimmt. Allerdings soll diese Änderung erst zum 01.01.2021 in Kraft treten. Diesen Umstand macht sich Bayern zu Nutze, um erneut den Versuch zu starten, eine Mehrheit für eine Änderungsdefinition zur Rückführung der Zuständigkeiten zu erreichen.

Hierzu erfährt Bayern die volle Unterstützung des CCS und der Landesverbände des BGL, um im Kontakt mit den zuständigen Verkehrsministerien der Länder für die Änderungsdefinition zu werben.

CCS gibt Stellungnahme zum VwV-Entwurf der Länder ab

Am 30. Mai 2017 trat die novellierte Fassung der Verwaltungsvorschriften u.a. zu den §§ 29 Absatz 3 und 46 Absatz 1 Nummer 5 StVO in Kraft. Sehr schnell stellte sich heraus, dass diverse Passagen zu Missinterpretationen verleiteten, die zu unterschiedlichem Verwaltungshandeln führten. Daher haben sich unter der Federführung von Hessen die Bundesländer in einer eigens eingerichteten Arbeitsgruppe auf einen neuen, verbesserten Entwurf der vorgenannten Vorschriften geeinigt.

Das CCS hat zu diesem Papier eine umfangreiche Stellungnahme ausgearbeitet und dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Verfügung gestellt. In der zweiten Jahreshälfte 2020 werden die Länder in einer neuen AG GST zusammenkommen, um die Vorschriften zu finalisieren. Dabei haben sie auch die Aufgabe, die Richtlinien für Großraum- und Schwertransporte (RGST) neu zu fassen.

CCS begleitet Entwicklungen bei VEMAGS

Am 20.06.2020 wurde das neue Antragsrelease VEMAGS scharf gestellt. CCS begleitet seitdem die Unternehmen, um gegenüber den VEMAGS-Verantwortlichen auf Verbesserungen hinzuwirken. (WD)

DER BGL UND SEINE MITGLIEDSORGANISATIONEN

Vorstand

Vorstandssprecher:

Prof. Dr. Dirk Engelhardt

Mitglied des Vorstands:

Dr. Adolf Zobel (bis 15.09.2019)

**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

Aufsichtsrat

Horst Kottmeyer

Vorsitzender

Thomas Heinbokel

Stellv. Vorsitzender

Johann Ach

Hubertus Kobernuß

Henriette Koppenhöfer

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:

Sigward Glomb

Geschäftsführung:

Martin Otholt, Olaf Mittelman

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 (bis 12/2019)

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:

Gerhard Bertram, Hans-Dieter Otto, 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:

Marcel Frings, Werner Gockeln, Klaus Peter Röskes

TRANSFRIGORROUTE DEUTSCHLAND (TD) e.V.

Vorsitz:

Hubertus Kobernuß

Geschäftsführung:

Roger Schwarz

Ständige Ausschüsse

Ausschuss für Berufsbildung

Vorsitz: Gerald Hensel

Geschäftsführung: Miriam Schwarze

Ausschuss Internationaler Verkehr (AIV)

Vorsitz: Wolfgang Anwander

Geschäftsführung: Daniel Torres

(bis 9/2019 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 Hans-Christian Daners

(bis 5/2020 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: Gerald Diegel

Geschäftsführung: Dr. Werner Andres

Ausschuss für Gefahrgutbeförderung

Vorsitz: Hajo Fleig

Geschäftsführung: Dr. Werner Andres

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: N.N.

Arbeitskreis: »Tiertransporte«

Vorsitz: Matthias Hefter

Geschäftsführung: RA Hans-Christian Daners

Arbeitskreis: »Junge Unternehmer/innen«

Vorsitz: Andreas Meyer

Geschäftsführung: Nina Zimmermann

Arbeitskreis »Digitalisierung«

Vorsitz: Horst Kottmeyer

Geschäftsführung: Andreas Schmidt

Assoziierte Fachorganisationen und Tochtergesellschaft

Entsorgungsgemeinschaft

Regionaler Wirtschaftsverkehr (EGRW) e.V.

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

Vorsitz: Thorsten Krekieh

Geschäftsführung: Werner Baumann

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

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 -295

Betriebswirtschaftliche
Informationssysteme und EDV -262

Sozialpolitik -285

Öffentlichkeitsarbeit und
Wirtschaftsbeobachtung -277

Technik -266

Verkehrssicherheit -299

Umwelt, Gefahrgut
und Entsorgung -299

Mitgliederakquisition und
-betreuung -283

STICHWORTVERZEICHNIS

- Abfall** 68
ADR 74
Alpenquerender Verkehr 68
AMÖ 13, 52
Anlage 11 FeV 57
Arbeitskreise 81
Assoziierte Fachorganisationen 82
Aufenthaltsverordnung 49
Aufsichtsrat 78
Ausbildungsstätten 48
Ausschüsse 81
Automatikbeschränkung 57
AwSV 75
- BAG** 45, 46, 74
Beförderungspapier 74
Beitragsordnung 12
Berlin 11, 14, 26, 63
Berufskraftfahrer 48, 49
Berufszugang 30
Beschäftigungsverordnung 49
BGL-Fördermitgliedschaft 14
BGL-Repräsentanzen 78
BGL-Vorteilswelt 22
BKRFQG 48
BKRFQV 48
Blockabfertigung 70
Brenner 68
Brummi 10, 13, 19
Brüssel 28, 31, 54, 76
Bundestag 27, 46
- Carnet** 71
CB-Funk 56
CO₂-Bepreisung 37
Common Office 28
Corona 8
Coronavirus 31
- De-minimis** 46
Digitalisierung 23, 71
Dosierungsmaßnahmen 70
- eGuarantee** 71
E-Learning 49
Emissionshandel 37
Energiewende 36
Ersatzbaustoff 75
eTIR 71
Euroklassenfahrverbot 70
- Facebook** 21
Fachkräfteeinwanderungs-
gesetz 49
Fachorganisationen 82
Fahrerlaubnis-Verordnung 57
Fahrermangel 49
Fahrerqualifizierungsnachweis 48
Fahrverbote 39, 53, 56
Ferienreiseverordnung 56
Fördermitgliedschaft 14
Führerschein-Richtlinie 57
- Gefahrgut** 83
Gefahrgutkontrollen 74
GGVSEB 74
Grundqualifikation 48, 49
Güterverkehr 79, 80
- handheld-Verbot** 56
- illegale Praktiken im Straßengü-
terverkehr** 45
Image 8
Internationaler Verkehr 81, 83
IPCC 34
- Jubiläum** 26
- Klimaschutz** 34
Klimaschutzgesetz 37
Klimaschutzprogramm 37
Klimaschutzziele 37
- Ladungssicherung** 65, 74, 81
Lang-Lkw 45, 62
Lkw-Kartell 54
Lkw-Unfälle 60
LNG 35, 46
Löschwasserrückhaltung 75
- Marktzugang** 30
Mindestalter 57
Mitgliedsverbände 79
Mobilitätspaket 28
- Nachtfahrverbot** 70
Nationale Plattform Zukunft der
Mobilität (NPM) 37
Netzwerke 21
- Österreich** 68
- Pariser Klimaschutzabkommen** 34
Präsidium 78
Praxishandbuch Laden und
Sichern 65
PROFI 8
- Rückkehrpflicht** 29
Rundholz 45, 65
- Sammelklage** 54
Schwertransporte 80, 81
Seecontainer 65
Sehtest 57
Sektorales Fahrverbot 68
Straßengüterverkehr 79, 80
StVO-Novelle 52, 77
- Tachograf** 29
Tank-to-Wheel 35, 44
Tiertransporte 81
Tirol 68
Tochtergesellschaft 82
TRANSFRIGORROUTE
DEUTSCHLAND 76, 80
Treibhauseffekt 34
Trusted Carrier 14, 18, 76
Twitter 21
- Unfallerfassung** 60
Unfallstatistik 60
- VDI 2700** 65
Verkehrssicherheit 81, 83
Verkehrswende 36
Vorstand 78
- wassergefährdende Stoffe** 75
Wedolo 22
Weichverpackungen 65
Weiterbildung 46, 48
Well-to-wheel 35, 44
Wertschätzung 8, 15
- Youtube** 21
- Zollversandverfahren** 71
Zurropunktenorm 65

