

JAHRESBERICHT 2020/2021



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

JAHRESBERICHT 2020/21



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
JP Jens Pawlowski
MS Miriam Schwarze
Ni Ursula Nies
NZ Dr. Nina Zimmermann
PK Patricia Kaus
RS Roger Schwarz
SE Stefan Sens
To Daniel Torres
WB Werner Baumann
WD Wolfgang Draaf
Kr Petra Kroll
Ro Imke Roebken

© 2021 Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e. V.

Herstellung: ERLING Verlag GmbH & Co. KG, Clenze

mail@erling-verlag.com · www.erling-verlag.com

Satz/Layout: Anna-Lena Wahl, Nils Helge Putzier

Bildquellen: S. 9: iStock.com/da-kuk; S. 22: Timo Klostermeier – pixelio.de; S. 55: Krone;

S. 63: iStock.com/Ben Gingell; S. 65: iStock.com/Astrid860 S. 83: jannoon028 – stock.adobe.com

Gedruckt in der Europäischen Union

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

INHALT

Vorwort	4
BGL Aktuell	6
Berlin	14
Brüssel	20
Brennpunkte im Güterkraftverkehr	26
Recht & Praxis im Güterkraftverkehr	38
Nutzfahrzeugtechnik und Verkehrssicherheit.....	48
Internationaler Verkehr	60
Deutsches Transportgewerbe auf Spezialmärkten	68
Neues aus dem Verbandsleben.....	74
Anhang.....	86



1

VORWORT

Sehr geehrte Damen und Herren,

als ich im vergangenen Jahr das Vorwort für den Jahresbericht verfasst habe, waren wir guter Hoffnung, dass spätestens mit dem Frühjahr 2021 wieder die Normalität in unseren Alltag einkehren würde. Ein Jahr später schauen wir mit Sorge auf eine drohende vierte Pandemiewelle und erneut hat der Virus einen großen Teil der BGL-Aktivitäten im Berichtsjahr ausgemacht und viele andere beeinflusst. Wer hätte gedacht, dass nach Jahrzehnten in einem Europa ohne Grenzen plötzlich die Schlagbäume wieder heruntergehen und strikte Einreiseverordnungen auch den Güterverkehr nachhaltig beeinträchtigen. Insbesondere betroffen waren oft die Berufskraftfahrerinnen und -fahrer, die Monate zuvor noch als Helden der Krise gefeiert wurden. Wir erinnern uns alle noch an die dramatische Situation in Dover zu Weihnachten 2020, verursacht durch neue Einreisevorschriften, die erlassen wurden, um die Ausbreitung einer mutierten Variante des Coronavirus einzudämmen. Tausende Lkw-Fahrer strandeten in Folge mit ihren Fahrzeugen über die Feiertage in der Grafschaft Kent. Ebenso unvergessen sind die Bilder der dicht gedrängten Menschenmassen an den Testzentren in Südtirol vor dem Brenner, nach dem ein negativer Coronatest auch für Fahrpersonal im Güterverkehr zur Einreisevoraussetzung in die Bundesrepublik wurde. Es bleibt zu hoffen, dass solche kontraproduktiven Maßnahmen, die zudem internationale Lieferketten und damit die Versorgung gefährden, in Zukunft besser durchdacht werden.

Ein zentrales Thema der Arbeit des BGL ist derzeit der »Klimaschutz im Güterverkehr«. Der Wunsch unseres Gewerbes, sich an den Anstrengungen zur Erreichung der Klimaziele zu beteiligen, steht außer Frage – es muss allerdings auch praktisch möglich sein. Eine wichtige Voraussetzung und damit Forderung des Verbands gegenüber Politik und Nutzfahrzeugindustrie ist eine echte und klare Strategie für die Antriebstechnologie(n) der Zukunft, um für Transportunternehmer/-innen eine langfristige Investitionssicherheit zu schaffen. Als



Vertreter der Transportbranche wirkt der BGL in der zentralen Arbeitsgruppe 1 »Klimaschutz im Verkehr« der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität (NPM) mit. Ziel ist hier vor allem, sicherzustellen, dass die Wettbewerbsfähigkeit des deutschen mittelständischen Transportgewerbes im Rahmen des Transformationsprozesses nicht gefährdet wird.

Die Herausforderungen für den gewerblichen Güterverkehr werden in den kommenden Jahren sicherlich nicht kleiner. Als BGL sind wir davon überzeugt, dass wir nur gemeinsam die zukünftigen Rahmenbedingungen des Gewerbes, das uns allen am Herzen liegt, gestalten können. Wir sind stolz darauf, in Berlin und Brüssel die Interessen unserer Unternehmer zu vertreten und freuen uns darauf, dies auch im kommenden Geschäftsjahr fortzuführen.

Frankfurt am Main, im August 2021

Prof. Dr. Dirk Engelhardt
Vorstandssprecher



2

BGL AKTUELL





CORONA-PANDEMIE

Im Rückblick scheint es, als habe es in den vergangenen Monaten kaum ein anderes Thema gegeben: Das Coronavirus prägte den gesamten Alltag, im Transportlogistikgewerbe wie überall sonst. Anders als beim ersten Lockdown im Frühjahr 2020 führten die erneuten pandemie-bedingten Beschränkungen seit dem Herbst 2020 nicht zum Stillstand der Industrieproduktion; Handelsbetriebe waren mit wenigen Ausnahmen von der Schließung ihrer Verkaufsflächen betroffen, setzten aber verstärkt auf den Online-Markt. Entsprechend brachen die Transportvolumina nicht in gleichem Maße zusammen wie noch im Frühjahr.

Seit dem Sommer 2020 gerieten die Unternehmen und Mitarbeiter des Transportbereichs jedoch zunehmend ins Kreuzfeuer der Corona-Abwehrmaßnahmen der Politik. Größtes, wenn auch nicht einziges Problem: die fehlende Koordination der Maßnahmen auf nationaler wie auch internationaler Ebene!

Quarantäne-Verordnungen der Bundesländer: Grenzen des Föderalismus in Krisenzeiten

Noch im März 2020 hatte sich die EU-Mitgliedsstaaten in den »Green Lanes Guidelines« auf die Aufrechterhaltung des freien Warenverkehrs in der Pandemie, die Offenhaltung der Grenzen und generelle Ausnahmen für »transport workers« von Reisebeschränkungen, Gesundheitsnachweisen und Quarantäne-Auflagen verständigt.

Nach dem Infektionsschutzgesetz lag die Zuständigkeit für die Festlegung von Quarantäne-Vorschriften in Deutschland allerdings bei den Bundesländern. Seit dem April 2020 einigten sich Innen- und Gesundheitsministerien von Bund und Ländern in regelmäßigen Abständen auf eine »Muster-Verordnung zu Quarantänemaßnahmen für Ein- und Rückreisende zur Bekämpfung des Coronavirus«, auf deren Basis bundesweit möglichst einheitliche Regelungen gewährleistet werden sollten. Frühe Versionen der Muster-

Verordnung enthielten für das Personal auf dem fahrenden Lkw regelmäßig weitgehende Ausnahmen; schwieriger gestaltete sich die Lage für Fahrer mit Wohnsitz im Ausland, die für längere Perioden der Arbeitsaufnahme bei ihrem deutschen Arbeitgeber nach Deutschland einreisen wollten. Schnell erwies sich zudem, dass das Ziel möglichst bundeseinheitlicher Regelungen nicht erreicht wurde: Die Verordnungen der Länder drifteten inhaltlich weit auseinander. Zudem unterlagen sie häufigen, terminlich nicht koordinierten Änderungen.

Dies erwies sich erstmals als erhebliches Problem für die Transportlogistikunternehmen, als im August 2020 mit der »Verordnung zur Testpflicht von Einreisenden aus Risikogebieten« Testpflichten für Rückkehrer aus Risikogebieten eingeführt wurden; denn Ausnahmen von dieser Pflicht waren an das Bestehen entsprechender Ausnahmen von der Quarantänepflicht gemäß einschlägiger Länder-Verordnung geknüpft. Kurze Zeit nach Inkrafttreten der TestpflichtVO wurde jedoch eben diese Fahrer-Ausnahme stillschweigend aus der Muster-Verordnung gestrichen, etliche Bundesländer setzten dies auch umgehend um.

Damit begann ein monatelanger Marathon des BGL im Kampf um bundeseinheitliche Quarantäne- und Nachweisvorschriften bei der Einreise aus Risikogebieten sowie um angemessene und praxistaugliche Ausnahmen für das Fahrpersonal im internationalen Straßenverkehr. Parallel arbeiteten die Mitgliedsverbände des BGL auf Länderebene für den Erhalt von Fahrerausnahmen in den Verordnungen der Bundesländer. Dennoch wurde die Situation täglich unübersichtlicher, bis auch seitens des Bundesministeriums für Gesundheit eingestanden werden musste, dass eine inhaltliche Übersicht über die deutschen Quarantänenvorschriften im eigenen Haus nicht mehr bestand. Für Fahrer nichtdeutscher Unternehmen war die Quarantäneregelung desjenigen Bundeslandes ausschlaggebend, in dem die



erste Be- und Entladung auf deutschem Boden stattfand; doch wie diese aussah, war nicht mehr rechtssicher herauszufinden. Der Ehrgeiz der Gesundheitsministerien der Länder, jeweils im Alleingang die optimale Lösung für die Pandemiebekämpfung finden zu wollen und diese in immer kürzeren Intervallen an die sich ändernde Situation anzupassen, führte in der Praxis zu einem quasi rechtsfreien Raum: Da die Vorschriftslage insbesondere von ausländischen Fahrern auch beim allerbesten Willen nicht mehr nachvollzogen werden konnte, wurde sie schlicht nicht mehr beachtet. Erst im Mai 2021 kam es – auch der unermüdlichen Überzeugungsarbeit des BGL geschuldet – zum Befreiungsschlag in Form der zweiten Coronavirus-Einreiseverordnung der Bundesregierung (s.u.).

»Weihnachtschaos« 2020: Tausende von Fahrern stranden wegen französischen Einreiseverbots in Großbritannien

Am 20. Dezember 2020 schloss die französische Regierung völlig überraschend ihre Grenzen für alle Einreisen aus Großbritannien: Hintergrund war der Ausbruch der neuen »Alpha-Variante« des Coronavirus im Königreich. Der Eurotunnel und der Hafen von Dover stellten den Betrieb völlig ein. Tausende von Fahrern saßen damit kurz vor Weihnachten auf der Insel fest – ohne Versorgung und oft auch ohne angemessene Informationsmöglichkeiten, vor allem aber ohne Hoffnung, zum Fest nach Hause zurückkehren zu können! Der BGL wies die Politik erneut auf die Notwendigkeit der Aufrechterhaltung des freien Warenverkehrs und der Versorgung von Bevölkerung und Wirtschaft

hin und setzte sich mit Nachdruck dafür ein, den Fahrern die Rückkehr nach Hause zu ermöglichen. In der Nacht zum 23. Dezember 2020 einigten sich Frankreich und das Vereinigte Königreich darauf, dass Frankreich die Einreise von Lkw-Fahrern wieder erlaubt, sofern diese das negative Ergebnis eines Coronatests vorweisen können. Doch der von Großbritannien hierfür zugesagte umgehende Aufbau von Testinfrastrukturen gelang trotz größter Bemühungen nur schleppend – ebenso wie Maßnahmen zur Versorgung der oft auf offener Strecke blockierten Fahrer mit Lebensmitteln und Hygieneeinrichtungen. Der BGL berichtete über alle bekannt werdenden Entwicklungen, informierte über Fortschritte bei der Einrichtung von Testzentren im VK und war mit ungezählten Fahrern und ihren Unternehmen im Dauerkontakt. Im Schulterschluss mit den Schwesterverbänden in Großbritannien und Frankreich gelang es dem BGL, Ausnahmen von den Sozialvorschriften sowie noch bestehenden Sonn-/Feiertagsfahrverboten zu erreichen, sodass diejenigen Fahrer, denen es gelang, Großbritannien zu verlassen, sich auf dem schnellsten Wege nach Hause begeben konnten. Erst im Laufe des Januar 2021 konnte das Chaos schlussendlich abgebaut werden. Ein weiterer Beweis dafür, in welchem Ausmaß das Transportlogistikgewerbe zu leiden hat, wenn politische Schnellschüsse ohne hinreichende Planung und Koordination abgegeben werden!

Januar 2021: Die erste Coronavirus-Einreiseverordnung der Bundesregierung

Die erste »Verordnung zum Schutz vor einreisebedingten Infektionsgefahren in Bezug auf das Coronavirus SARS-CoV-2 nach Feststellung einer epidemischen Lage von nationaler Tragweite durch den Deutschen Bundestag« – kurz Coronavirus-Einreiseverordnung – trat am 13. Januar 2021 in Kraft. Die Verordnung regelte – auf der Basis des im Dezember 2020 angepassten Infektionsschutzgesetzes – erstmals auf Bundes-

ebene die Melde- und Nachweispflichten bei der Einreise aus Risikogebieten nach Deutschland. Die Festlegung von Quarantänenvorschriften blieb allerdings zunächst weiter den Bundesländern vorbehalten.

Die Verordnung wurde auf dem Höhepunkt der zweiten deutschen Pandemiewelle und während des Aufflommens der »Alpha-Variante« des Virus in Großbritannien konzipiert und war gekennzeichnet von dem dringenden Wunsch, die Einschleppung von Infektionen und insbesondere von Mutanten des Coronavirus (»Virusvarianten«) nach Deutschland möglichst weitgehend zu vermeiden bzw. zu verzögern, um eine Überlastung des Gesundheitssystems zu verhindern und Virusvarianten bereits möglichst große Impferfolge entgegenhalten zu können. Diesem Wunsch sollte sich auch das Funktionieren der Lieferketten unterordnen.

Die Verordnung sah unterschiedliche Anforderungen hinsichtlich Melde- und Testpflicht für aus dem Ausland nach Deutschland einreisende Personen vor, je nach der Einstufung der zuvor besuchten Länder als »einfaches Risikogebiet«, Hochinzidenzgebiet oder Virusvariantengebiet. Vorhandene Ausnahmen für das mobile Personal der Transportunternehmen waren unzureichend, überkompliziert und vor allem völlig praxisfern: So sorgte insbesondere das Erfordernis, bei der Einreise aus Hochinzidenz- oder Virusvariantengebieten bereits im Moment der Einreise nach Deutschland einen negativen Coronatest vorlegen zu können, für unhaltbare Zustände, da entsprechende Test-Infrastrukturen in den Nachbarländern bzw. an den Grenzübergängen nicht vorhanden waren – schon gar nicht solche, die auch mit 40-Tonnen-Fahrzeugen angefahren werden konnten! Der BGL wies in einer Flut von Anschreiben, eMails und Videokonferenzen auf allen politischen Ebenen immer wieder darauf hin, dass Lkw-Fahrer im Zusammenhang mit ihrer Tätigkeit nur wenige Personenkontakte haben

und an Be- und Entladestellen strikte Hygienevorschriften beachten müssen.

Die Fahrer litten auch unter den umfangreichen Meldepflichten über die Website www.einreiseanmeldung.de. In den ersten Wochen nach Inkrafttreten der VO bestand noch keine Möglichkeit, bei der Online-Anmeldung auf die Fahrereigenschaft hinzuweisen. Daher forderten die Gesundheitsbehörden bei ihrer Nachverfolgung der Meldungen von Fahrern Nachweise und Auflagen, zu denen diese aufgrund der bestehenden Ausnahmen für das Fahrpersonal gar nicht verpflichtet waren – eine völlig inakzeptable Mehrbelastung für die Fahrer sowie auch für die ebenfalls völlig überlasteten Behörden! Mitte Februar 2021 wurde www.einreiseanmeldung.de schließlich auf nachdrückliche Proteste des BGL hin angepasst, sodass Fahrer in der Meldung die für sie bestehenden Ausnahmetatbestände geltend machen konnten.

Chaos am Brenner und den deutschen Grenzen zu Tirol bzw. Tschechien

Wie sehr die fehlende internationale Koordination und die unzureichenden Ausnahmen der Ersten Corona-Einreiseverordnung geeignet waren, unhaltbare Zustände für das mobile Personal im Transportlogistikbereich zu begründen, zeigte sich drastisch, nachdem das Robert-Koch-Institut Mitte Februar 2021 die Einstufung von Tirol und der Tschechischen Republik als Virusvariantengebiet verkündete.

Auf Grund der Einstufung als Virusvariantengebiet mussten Lkw-Fahrer aus Österreich bzw. Tschechien kommend bei der Einreise nach Deutschland ein negatives Testergebnis vorweisen können.

Zeitgleich kündigte das Bundesinnenministerium an, die Einhaltung der Regeln der Einreiseverordnung an den Grenzen zu Tirol und der Tsche-



chischen Republik zu kontrollieren. Aus Befürchtung, dass Lkw-Fahrer ohne negativen Test an der deutschen Grenze abgewiesen werden, verweigerte Österreich aus Italien kommenden Fahrern, die in Richtung Deutschland unterwegs waren, ohne Testnachweis die Einreise nach Österreich. Um Grenzstaus am italienisch/österreichischen Grenzübergang Brenner zu vermeiden, wiesen die italienischen Behörden ihrerseits an, den aus Süden kommenden Lkw-Fahrern ab Verona die Weiterfahrt in Richtung Brenner ohne Testnachweis nicht zu gestatten. Die Einstufung von Österreich und Tschechien als Virusvariantengebiet durch das RKI und die zeitgleiche Einführung von Kontrollen an den deutschen Grenzen führten zu einem »Dominoeffekt« hinsichtlich der Mitführungspflicht eines negativen Testnachweises mit Auswirkungen bis Verona.

Aufgrund dessen, dass Deutschland eine Testpflicht – ohne die Bereitstellung geeigneter Testinfrastruktur an den Grenzen – eingeführt hatte, mussten sich die Fahrer bereits in Italien testen lassen. Die wenigen in Italien mit Lkw erreichbaren Teststationen waren meist stark überlastet, sodass es hier aus Sicht des Infektionsschutzes zu bedenklichen Menschenansammlungen kam. In den ersten Tagen nach der Einstufung von Tirol bzw. Tschechien als Virusvariantengebiet kam es teilweise zu chaotischen Verhältnissen vor dem Grenzübergang Brenner und den Grenzen zu Tschechien.

Mai 2021: Die zweite Coronavirus-Einreiseverordnung der Bundesregierung

Am 13. Mai 2021 setzte die Bundesregierung eine Neufassung der Coronavirus-Einreiseverordnung in Kraft. Wichtigste Neuerung: Auf der Basis vorangegangener Änderungen des Infektionsschutzgesetzes wurden die Vorschriften zur Quarantäne bei Einreise nach Deutschland erstmals auf Bundesebene festgesetzt. Damit wurde eine der Hauptforderungen des BGL erfüllt.

Zudem enthält die neue Verordnung gegenüber der Vorgängerversion weitergehende Erleichterungen für das mobile Personal im Transport, insbesondere weitgehende Ausnahmen von den Meldepflichten und den damit einhergehenden bürokratischen Belastungen. Etliche unklare Rechtsbegriffe der Januar-Fassung wurden in § 2 einer Definition zugeführt. Nicht alles ist besser geworden: So sieht die Verordnung nach wie vor keine Koordination mit den Nachbarstaaten vor, wenn Reisende durch neue deutsche Risikoeinstufungen noch vor Ankunft in Deutschland einen Coronatest ablegen müssen. Insbesondere in den Begründungen zur Verordnung tritt jedoch klar zutage, dass sich der Gesetzgeber viele Argumente des BGL zu eigen gemacht hat. Vor allem wird jetzt akzeptiert, dass das Transportpersonal aufgrund seiner beruflichen Situation gerade kein Treiber von Infektionsgeschehen ist.

Aus Corona lernen für die Zukunft

Der BGL setzt sich mit Nachdruck dafür ein, dass Erfahrungen aus der Corona-Pandemie genutzt werden, um mit künftigen Krisenfällen besser umzugehen. Das Schlüsselwort für die Politik muss dabei lauten: »Koordination«! Nationale, ja regionale Alleingänge, Regelungswirrwarr und Grenzschießungen haben in den vergangenen Monaten zu unhaltbaren Situationen für das notwendigerweise mobile Personal der Transportlogistikwirtschaft geführt. Die spezielle Situation der Lkw-Besatzungen muss von der Politik anerkannt und bei der Gesetzgebung berücksichtigt werden, ebenso wie die Erkenntnis, dass sich globale Krisen nur mit wohlkoordinierten Maßnahmen wirksam bekämpfen lassen. Künftige Krisen sollten Deutschland und die EU besser vorbereitet vorfinden als auf die Corona-Krise! Dafür steht der BGL mit seinen Forderungen an die Politik in Berlin und Brüssel. (Ni/To)

VERORDNUNGEN (EU) 2020/698 UND 2021/267 (»OMNIBUS-VERORDNUNGEN«)

Vor dem Hintergrund der Corona-Krise ist mit Datum vom 25.05.2020 die Verordnung (EU) 2020/698 hinsichtlich der Erneuerung oder Verlängerung bestimmter Bescheinigungen, Lizenzen und Genehmigungen und der Verschiebung bestimmter regelmäßiger Kontrollen und Weiterbildungen in bestimmten Bereichen des Verkehrsrechts in Kraft getreten.

Danach galten bestimmte Bescheinigungen bzw. Genehmigungen/Lizenzen, die ansonsten zwischen dem 01.02.2020 und dem 31.08.2020 ausgelaufen wären, automatisch als um sieben Monate verlängert. Die Regelung betraf unter anderem die Frist zur Absolvierung der Weiterbildungsmodule, die Gültigkeit der Schlüsselzahl 95, die Führerscheine, die EU-Gemeinschaftslizenz und einige fahrzeugbezogene Überprüfungen.

Die Verordnung trug teilweise die Arbeitsbezeichnung »Omnibus-Verordnung«.

Durch eine weitere Verordnung, die Verordnung (EU) 2021/267 (»Omnibus 2«) wurde bestimmt, dass bestimmte Bescheinigungen bzw. Genehmigungen/Lizenzen, die ansonsten zwischen dem 01.09.2020 und dem 30.06.2021 ausgelaufen wären, automatisch als um zehn Monate verlängert gelten.

Hintergrund ist der COVID-19-Ausbruch und die damit einhergehende Herausforderung für die Mitgliedstaaten und die hohe Belastung für die nationalen Behörden, die betroffenen Bürger und gerade auch die Unternehmer und Fahrer im Transportlogistikgewerbe. Daher war und ist es zeitweise nicht oder nicht rechtzeitig möglich, erforderliche Bescheinigungen bzw.

Lizenzen/Genehmigungen rechtzeitig zu erlangen oder vorgeschriebene Weiterbildungsmodule in der vorgeschriebenen Frist durchzuführen. Durch das Inkrafttreten konnte für die Beteiligten eine pragmatische Lösung gefunden werden, die die Funktionstüchtigkeit des Transportlogistiksektors weiterhin sicherstellte, ohne die Behörden in der Zeit der Corona-Krise zu überlasten.

Eines Antrages bedurfte und bedarf es nicht. Sämtliche in den Verordnungen genannte Dokumente gelten als automatisch um den entsprechenden Zeitraum verlängert.

Da die administrativen Folgen der Corona-Pandemie auch nach dem 30.06.2021 nicht beseitigt sind, haben sich die Verbände des Transportlogistiksektors, darunter der BGL, für eine Verlängerung des Geltungszeitraums der Verordnung (EU) 2021/267 ausgesprochen. Eine solche Verlängerung wurde zudem von Seiten des BMVI beantragt.

Durch Beschluss der EU-Kommission vom 30.06.2021 wurde Deutschland ermächtigt, den Geltungszeitraum der Verordnung (EU) 2021/267 um drei Monate zu verlängern. Der Beschluss entfaltete in Deutschland unmittelbare rechtliche Wirkung. Die Verlängerung um drei Monate gilt allerdings nur für die Schlüsselzahl 95, die Frist für die Weiterbildungsmodule und für Führerscheine.

Demnach besteht bezüglich dieser Dokumente derzeit die Rechtslage, dass diese Dokumente, soweit sie zwischen dem 01.09.2020 und dem 30.09.2021 auslaufen würden, als um 10 Monate verlängert gelten. (Dn)



3

BERLIN



NEUES AUS BERLIN

Aus gewerbepolitischer Sicht waren die letzten 12 Monate von der Bewältigung der Corona-Krise und dem zunehmenden Preisdruck in der Branche geprägt. Trotzdem ist es dem BGL gelungen, einige richtungsweisende Erfolge zu erzielen.

Freigabe der Mautdaten

Im September 2020 hat sich der BGL zusammen mit den Verbänden AMÖ, BIEK und BWVL in einem gemeinsamen Positionspapier für die Freigabe der Mautdaten für Kontrollzwecke eingesetzt. Die Verbände forderten eine begrenzte und datenschutzkonforme Freigabe der fahrzeugbezogenen Mautdaten mit dem Ziel, dem Bundesamt für Güterverkehr (BAG) bis zur Einführung des intelligenten Tachographen die Möglichkeit zu geben, wirksam die Einhaltung der Sozialvorschriften im Güterverkehr kontrollieren zu können. Während einer Online-Diskussionsrunde, die der BGL Anfang Mai veranstaltete, kündigten die Verkehrsexperten der SPD- und CDU/CSU-Bundestagsfraktionen an, dass es einen Gesetzentwurf zur Freigabe der Mautdaten zu Kontrollzwecken geben soll. Im Gesetz zur Umsetzung elektronischer Mautdienste in Europa soll festgelegt werden, dass das BAG anhand der Mautdaten nachprüfen darf, wann ein Lkw nach Deutschland hineingefahren ist und wann das Fahrzeug das Land wieder verlassen hat.

In einer gemeinsamen Pressekonferenz am 20. Mai 2021 haben BGL-Vorstandssprecher Prof. Dr. Dirk Engelhardt und die Verkehrspolitikern Karl Holmeier (CSU) und Udo Schiefner (SPD) über die Änderung des Lkw-Mautgesetzes informiert. Die gesamte Veranstaltung ist auf dem BGL YouTube-Kanal abrufbar. Die teilweise Freigabe der Mautdaten ist ein großer Erfolg für den BGL und die Branche. Das Gesetz soll im Oktober 2021 in Kraft treten. Einzelheiten zum neuen Gesetz finden Sie weiter hinten im Jahresbericht auf Seite 40.

Förderprogramm Lkw-Stellplätze

Der BGL hat es lange gefordert, Ende Juni 2021 ist die Förderrichtlinie zur Schaffung von zusätz-

lichen Lkw-Stellplätzen auf Betriebshöfen veröffentlicht worden. Der Bedarf an zusätzlichen Lkw-Stellplätzen in Nähe von Autobahnen ist enorm. Der BGL hatte die Politik in Bund, Ländern und Kommunen schon lange aufgefordert, die bereits geleisteten Anstrengungen beim Ausbau von Lkw-Stellplätzen noch weiter zu verstärken, denn es geht hier auch um das Thema Verkehrssicherheit. Der BGL hat dabei immer signalisiert, diese Anstrengungen zu unterstützen, indem Transportunternehmen auf ihren Betriebshöfen zusätzlichen Lkw-Parkraum zur Verfügung stellen.

Laut dem neuen Förderprogramm werden Neu- und Ausbau mit 80% und Ertüchtigungsmaßnahmen mit 90% gefördert. Ziel des Programms ist, 4000 neue Lkw-Stellplätze in Autobahnnahe zu schaffen. Mit der Abwicklung des Förderprogramms ist das BAG beauftragt. Eine Antragstellung ist spätestens bis zum 15. März 2024 möglich. Näheres zum neuen Förderprogramm finden Sie ab Seite 34.

Flottenerneuerungsprogramm und Trailer-Förderung

Anfang 2021 hat das BMVI das Flottenerneuerungsprogramm gestartet. Unternehmen konnten Beihilfe von bis zu 15000 Euro für den Austausch von alten Nutzfahrzeugen gegen neue Nutzfahrzeuge der Klasse Euro VI stellen. Die Förderung gab es für Diesel-, Elektro- und Wasserstoffantrieb sowie mit Gas betriebenen Fahrzeuge. Die Antragsfrist für das Flottenerneuerungsprogramm lief jedoch schon am 15. April 2021 aus. Angesichts der großen Nachfrage hat sich der BGL für eine Verlängerung des Förderprogramms stark gemacht. Insbesondere die Anschaffung von klimafreundlichen LNG-Fahrzeugen soll weiter gefördert werden.

Im März 2021 wurde ein eigenes Förderprogramm für innovative Lkw-Trailertechnik veröffentlicht, deren Antragsfrist bis Mitte Juni 2021 lief. Die Anschaffung von intelligenter Trailer-Technologie wurde von der Flottenerneuerung entkop-

pelt und war somit nicht mehr an Verschrottung und Neuerwerb eines schweren Nutzfahrzeugs gebunden. Auch hier setzte sich der BGL für eine Verlängerung des Förderprogramms ein. Details zu den beiden Folgeprogrammen, die im Juli 2021 starteten, finden Sie auf Seite 34.

Wirtschaftsgipfel

Im Zusammenhang mit der Corona-Krise hat das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) in regelmäßigen Abständen den BGL und weitere große Wirtschaftsverbände zu Verbandsgesprächen mit Bundeswirtschaftsminister Peter Altmaier eingeladen. Themen waren u.a. die aktuelle Lage in den Unternehmen und Betrieben. Der BGL hat auf die besonderen Probleme der Transportwirtschaft hingewiesen und u.a. immer wieder Erleichterungen beim Grenzübertritt gefordert.

Corona-Lagebesprechung mit Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer

Auch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat regelmäßig zu digitalen Corona-Lagebesprechungen mit Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer eingeladen, zu denen der BGL eingeladen war. Zentrale Anliegen des BGL am 3. November 2020 waren u.a. die Umsetzung der »Green Lanes« für den Güterverkehr sowie bundesweit einheitliche Ausnahmen von Quarantänevorschriften und Testpflichten für Lkw-Fahrerinnen und -Fahrer.

Am 24. November 2020 fand eine weitere Corona-Lagebesprechung mit der Bundesregierung statt, in der BGL-Vorstandssprecher Prof. Dr. Dirk Engelhardt erneut auf die Probleme des mittelständischen Transportgewerbes hingewiesen hat. Kernanliegen von Prof. Engelhardt waren generelle Ausnahmen des Güterverkehrs von den Quarantäneregeln der einzelnen Bundesländer auf Basis der Musterverordnung des Bundes. Weitere Themen waren die Sonderregelung der Umdeutung beim Kurzarbeitergeld, die Fahrverbotsregelungen in Tirol und die Öffnung der



BGL-Vorstandssprecher Prof. Dr. Dirk Engelhardt (rechts oben im Bild eingeblendet) beim digitalen Verbandsgespräch mit Bundeswirtschaftsminister Peter Altmaier am 22. Oktober 2020

Mautdaten zu Kontrollzwecken. Prof. Engelhardt betonte: »Quarantäneregungen gefährden die Versorgungssicherheit!«

Deutliche Worte hat Prof. Dr. Engelhardt auch bei den letzten beiden Videokonferenzen Ende Januar 2021 gegenüber der Bundesregierung zur chaotischen Situation der verschiedenen Corona-Regelungen und deren Auswirkungen auf den Güterverkehr gefunden. Hier wies Prof. Engelhardt erneut auf die Notwendigkeit von Green Lanes hin und forderte neben neuen bundeseinheitlichen, transparenten Regelungen zu Einreise und Quarantäne auch eine umfassende Teststrategie, z. B. mit Testzentren an den Grenzen.

Nutzfahrzeuggipfel

Am 11. November 2020 fand ein erster Nutzfahrzeug-Gipfel in Berlin statt. Auf Einladung von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer trafen sich namhafte Verbände der Branche und diskutierten die Möglichkeiten des Klimaschutzes in der Nutzfahrzeugbranche. Für Investitionen in klimaneutrale Lkw-Technologien bedarf es aus Sicht des BGL dringend Planungs- und Investitionssicherheit.

Die 2. Konferenz Nutzfahrzeuge des BMVI fand am 22. Juni 2021 statt, zu der wie bei der ersten Veranstaltung auch wieder der BGL geladen war. Gemeinsam mit weiteren Vertretern der Logistikwirtschaft, den Nutzfahrzeugherstellern und den Energieversorgern wurde intensiv über den »Weg zur Null-Emissions-Logistik auf der Straße« diskutiert.

BGL-Vorstandssprecher Prof. Dr. Dirk Engelhardt betonte erneut die Bereitschaft der Branche, sich am Klimaschutz zu beteiligen. Dazu müssten aber Planungs- und Investitionssicherheit zwingend gewährleistet sein. Ein Mittel könnten auch verlässliche staatliche Förderung bzw. Kaufprämien sein. Die Wettbewerbsfähigkeit muss gewahrt sein, d.h. nationale Alleingänge sollten vermieden werden. Eine Förderung von LNG-/Bio-LNG, Trailer-Optimierung und Kombiniertem Verkehr sind zielführend und werden vom BGL unterstützt.

Nationale Konferenz Güterverkehr und Logistik

Am 1. Juni 2021 hatte das BMVI zur 9. Nationalen Konferenz Güterverkehr und Logistik geladen. Schwerpunktthemen waren der Klimaschutz sowie Digitalisierung in der Logistik, innovative Logistikkonzepte und die Verzahnung von Straße und Schiene. Mit dabei war BGL-Aufsichtsratschef Horst Kottmeyer mit der zentralen Forderung, dass Klimaschutz nicht zu Lasten der Wettbewerbsfähigkeit mittelständischer Unternehmer gehen darf. Die Verlagerung auf die Schiene wird nur funktionieren, wenn Straße und Schiene gemeinsam gestärkt und Vor-/Haupt- und Nachlauf besser miteinander verzahnt werden.

BGL beteiligt sich am Pakt für Verkehrssicherheit

Der BGL ist dem »Pakt für Verkehrssicherheit« des BMVI beigetreten. Im Rahmen des 12-Punkte-Programms, das am 4. Mai 2021 auf der 1. Nationalen Verkehrssicherheitskonferenz vorgestellt wurde, hat der BGL als vorrangige Handlungsfelder die Bereiche »Güterverkehr und Logistik«, »Zukunftsfähige Vorgaben und Verordnungen – Von der

Geschwindigkeitsregelung über die Gestaltung von Straßen bis zur Fahrzeugentwicklung« und »Zukunftstechnologien, Automatisierung und Digitalisierung« identifiziert, in die er seine fachliche Expertise als Spitzenverband des deutschen Straßengüterverkehrsgewerbes einbringen will.

Funk-Verbot

Am 30. Juni 2021 endete die Übergangsfrist, die es Lkw-Fahrerinnen und -Fahrern erlaubte, während der Fahrt ein konventionelles Funkgerät zu benutzen. Bereits 2017 wurde verboten, während der Fahrt ein elektronisches Kommunikationsgerät zu benutzen, wenn das Gerät dafür aufgenommen bzw. gehalten werden muss. Für Funkgeräte wurde hierfür bis Ende Juni 2020 eine Übergangsfrist zugestanden, die dann noch einmal in Form einer »Schonfrist« bei Kontrollen bis zum 30. Juni 2021 verlängert wurde.

Da bei Ende dieser Übergangsfrist aber immer noch kaum Alternativlösungen am Markt verfügbar sind, setzt sich der BGL gemeinsam mit der Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK) e.V. und dem Runden Tisch der Amateurfunker gegenüber dem BMVI dafür ein, diese Übergangsfrist weiter zu verlängern.

Das BMVI hat mittlerweile signalisiert, mit der nächsten StVO-Novelle (voraussichtlich 2022) die Funkgeräte vom Verbot ausnehmen zu wollen. Bis dahin scheint es einen Flickenteppich an Ausnahmeregelungen zu geben, denn einige Bundesländer werden Verstöße ahnden und andere Bundesländer nicht. Für weitere Details s. Seite 47.

Zusammenarbeit mit dem BAG intensiviert

Das BAG und der BGL haben im Februar 2021 vereinbart, die im Rahmen des Branchenbündnisses Spedition – Transport – Logistik (STL) begonnene Zusammenarbeit weiter zu intensivieren. Bei konkreten Anhaltspunkten auf die systematische Nicht-Einhaltung der Vorschriften des Güterkraftverkehrsgesetzes können dem BGL Hinweise übermittelt werden, die dann an das BAG weitergeleitet und dort verfolgt werden. Damit wird ein

schnelleres und effizienteres Vorgehen in Prüf- und Ermittlungsverfahren unterstützt. Die Zusammenarbeit führte bereits zu zahlreichen Schwerpunktkontrollen, u.a. zu Kabotageverstößen im Holztransport. Dabei wurden zahlreiche Verstöße festgestellt. Einzelheiten zur Zusammenarbeit mit dem BAG finden Sie auf S. 32.

Bundestag hat Verschärfung der Klimaziele beschlossen

Der Bundestag hat im Juni 2021 dem Gesetzentwurf zum Bundes-Klimaschutzgesetz zugestimmt. Bis zum Jahr 2045 soll Deutschland Treibhausgasneutralität erreichen: Es muss dann also ein Gleichgewicht zwischen Treibhausgas-Emissionen und deren Abbau herrschen. Im Gesetz werden klare CO₂-Reduktionsvorgaben u.a. für den Verkehrssektor vorgeschrieben: die zulässigen Jahresemissionswerte (CO₂-Äquivalent) sollen von 150 Mio. Tonnen (2020) auf 85 Mio. Tonnen (2030) – d.h. um 43% – sinken.

Der BGL erkennt die Notwendigkeit zur CO₂-Reduktion im Verkehrssektor an, fordert aber dringend eine wettbewerbsneutrale Ausgestaltung der Klimaschutzmaßnahmen. Eine CO₂-Bepreisung über den Kraftstoff ist nicht wettbewerbsneutral! Denn ausländische Lkw können diese Preiserhöhung durch tanken im Ausland umgehen – bei einer Reichweite von bis zu 5000 km pro Tankfüllung kein Problem. Vorschläge des BGL, die auch an die Politik kommuniziert wurden, sind z.B. ein Europäischer Emissionshandel oder eine CO₂-Maut in Deutschland.

Truck2Train

Die Allianz pro Schiene und der BGL wollen gemeinsam den Kombinierten Verkehr (KV) Straße/Schiene stärken. Dafür haben sie Anfang Juni 2021 im Rahmen einer Auftaktveranstaltung den Startschuss für ein gemeinsames Projekt »Truck2train« gegeben. Mit dem Gemeinschaftsprojekt wollen Allianz pro Schiene und der BGL konkrete Handlungsempfehlungen erarbeiten, damit auch kleinere und mittlere Transportunternehmen den

KV mit der Schiene nutzen können. Dabei sollen Hürden für die KV-Nutzung identifiziert, Anforderungen an digitale Plattformen definiert und geeignete Pilotrelationen gefunden werden. Unterstützt und gefördert wird das Truck2train-Projekt vom BMVI.

BGL bei der Expertenanhörung zum Abbiegeassistentengesetz von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Am 3. März 2021 war BGL-Vorstandssprecher Prof. Dr. Dirk Engelhardt als Experte zur Öffentlichen Anhörung des Verkehrsausschusses des Bundestags geladen, um zum Entwurf des Abbiegeassistentengesetz der Grünen Stellung zu nehmen.

»Die Auswirkungen des Entwurfs für ein Abbiegeassistentengesetz der GRÜNEN wären verheerend!«, so die klare Absage von Prof. Engelhardt zur geplanten bundesweiten Einrichtung sog. Verkehrssicherheitszonen. Prof. Engelhardt verwies darauf, dass der Vorschlag der GRÜNEN, alle Ortschaften zu solchen Zonen zu erklären, einem Fahrverbot für Lkw abseits der Autobahnen gleichkäme. »Damit könnte die Versorgung von Städten und Kommunen nicht mehr sichergestellt werden, ein Versorgungskollaps wäre die Folge«, so Prof. Engelhardt. Der Gesetzentwurf wurde später vom Verkehrsausschuss abgelehnt.



BGL-Vorstandssprecher Prof. Dr. Dirk Engelhardt bei der digitalen Öffentlichen Anhörung im Verkehrsausschuss des Bundestags zum Abbiegeassistentengesetz von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN am 3. März 2021



4

BRÜSSEL



BRÜSSELER AKTIVITÄTEN

Nach der Verabschiedung des Mobilitätspakets I im Sommer 2020 sind die Änderungen der Lenk- und Ruhezeiten z.B. mit der Rückkehrpflicht des Fahrers schnell in Kraft getreten. Die beiden anderen Gesetze des Pakets, Markt- und Berufszugang sowie die Entsenderichtlinie, werden dagegen erst ab Februar 2022 gelten.

Lenk- und Ruhezeiten

Im Anschluss an das Inkrafttreten der Lenk- und Ruhezeiten war und ist der BGL zusammen mit anderen Transportverbänden und der Europäischen Kommission mit der Interpretation unklarer Passagen im Gesetzestext beschäftigt. Die politisch hitzigste Debatte fand zur Frage statt, inwieweit die Rückkehrpflicht des Fahrers wirklich verpflichtend sei und nicht nur eine bloße Freiwilligkeit darstelle. Letztendlich interpretierte die EU-Kommission die Regeln so, dass die Fahrer zwar freiwillig auf die Rückkehr verzichten können. Das Unternehmen ist dagegen verpflichtet, die Arbeit der Fahrer so zu organisieren, dass diese das Rückkehrrecht in Anspruch nehmen können. Dies muss zu Kontrollzwecken im Unternehmen dokumentiert werden. Ein genereller Verzicht des Fahrers/in auf seine/ihre Rückkehr ist dagegen mit dem EU-Recht nicht vereinbar. Bei Kontrollen sind Fahrer aufgefallen, die bereits in ihren Arbeitsverträgen, »freiwillig« auf jede Rückkehr verzichten: ein klarer Verstoß gegen das Rückkehrrecht der Fahrer/innen.

Die EU-Kommission hat auf ihrer Webseite gegenwärtig zwei »Fragen und Antworten«-Dokumente zu 27 verschiedenen Fragen bezüglich der neuen Lenk- und Ruhezeiten veröffentlicht.

Entsendung/Mindestlohn

Der BGL ist Mitglied einer neu geschaffenen EU-Expertengruppe zum neuen Entsenderecht. Die Gruppe umfasst 70 Mitglieder, jeweils zwei Vertreter pro Mitgliedsstaat sowie 16 Vertretern aus Verbänden, Gewerkschaften und Unternehmen.



Das Ziel dieser Expertengruppe ist es, die EU-Kommission bei der Interpretation offener Fragen zur Entsenderichtlinie sowie bei der Erarbeitung eines »Fragen-Antworten-Dokuments« zur möglichst einheitlichen Interpretation dieser Richtlinie zu unterstützen. Darüber hinaus soll die Zusammenarbeit und Koordinierung zwischen Kommission, Mitgliedstaaten, Kontrollbehörden und Transportverbänden gefördert werden. Das Entsenderecht regelt u.a. die Frage, unter welchen Umständen z.B. in Deutschland gebietsfremde Fahrer den deutschen Mindestlohn erhalten müssen.

Weitere Gesetzesvorhaben aus dem Mobilitätspaket

Neben den drei Gesetzestexten, die in den vergangenen Jahren im Mittelpunkt standen und stehen (Entsendung, Markt- und Berufszugang, Lenk- und Ruhezeiten), beinhaltet das Mobilitätspaket I noch weitere Gesetzesinitiativen. Dazu zählen die Richtlinien zu Eurovignette und Mietfahrzeugen. Hier wurden zuletzt große Fortschritte gemacht. Eine Verabschiedung dieser beiden Reformvorhaben steht für das Ende dieses Jahres an.

Eurovignette

Nach über 6 Monate langen Verhandlungen zwischen Europäischem Parlament, dem EU-Verkehrsministerrat und der Europäischen Kommission haben die Verhandlungsführer sich auf einen Kompromiss zur europäischen Wegekosten-Richtlinie geeinigt.

Eine weitreichende Änderung der Reform betrifft die zukünftige Differenzierung der Maut nach CO₂-Emissionen, die für Neufahrzeuge die Differenzierung nach Schadstoffen ergänzen bzw. langfristig ablösen soll.

Die CO₂-Emissionen würden in fünf Klassen unterteilt. Null-Emissionsfahrzeuge (Emissionsklasse 5) sollen dann eine um 50–75% verminderte Mautgebühr im Vergleich zu Fahrzeugen mit der schlechtesten CO₂-Bilanz (Emissionsklasse 1) zahlen.

Mautgebühren sollen künftig grundsätzlich für alle schweren Nutzfahrzeuge bereits ab 3,5 t zGG

erhoben werden. Bisher durften Mitgliedstaaten Nutzfahrzeuge bis 12 t zGG unter gewissen Umständen von der Mauterhebung befreien. Allerdings dürfen Mitgliedsstaaten auch auf Dauer und unter gewissen Bedingungen eine geringere Mautgebühr oder sogar eine vollständige Mautbefreiung für Fahrzeuge vorsehen (z.B., wenn 3,5–7,5 t-Fahrzeuge handwerklich hergestellte Waren liefern).

Neben der heute schon anlastbaren externen Kosten für Luftverschmutzung und Lärmbelastung dürfen Mitgliedstaaten darüber hinaus zukünftig weitere externe Kosten für CO₂-Emissionen und unter gewissen Umständen für Staus anlasten.

Mitgliedstaaten dürfen Mautaufschläge von bis zu 50% auf gewisse Straßenabschnitte erheben, wenn dort häufig Stausituationen entstehen oder die Benutzung dieser Abschnitte erhebliche Um-



weltschäden verursacht. Betroffene Nachbarstaaten müssen diesem 50 %-igen Aufschlag allerdings zustimmen.

Der BGL beurteilt das Verhandlungsergebnis grundsätzlich positiv, da dieses Ergebnis die Möglichkeit eröffnet, die wettbewerbsverzerrenden Wirkungen des seit Januar 2021 nur in Deutschland geltenden nationalen Emissionshandels durch eine EU-weite Anwendung von Anlastungen der CO₂-Emissionen zu ersetzen. Folgende Kritikpunkte bleiben jedoch: kein einheitlicher klima- und umweltpolitischer Ansatz für alle Verkehrsträger, keine konsequente Zweckbindung der Einnahmen, kein Verbot der Doppelbesteuerung aus EU-Emissionshandel und CO₂-Anlastung durch die »Eurovignetten«-Richtlinie.

Das Verhandlungsergebnis muss jetzt noch von den EU-Verkehrsministern und dem Europäischen Parlament bestätigt werden. Dies wird für Ende 2021 erwartet.

Mietfahrzeuge

Ziel des Richtlinienvorschlags waren ein einheitlicher Rechtsrahmen und die Lockerung von Beschränkungen bei der Nutzung von Mietfahrzeugen. Mitgliedstaaten konnten beispielsweise den Einsatz von Mietfahrzeugen, die nicht im Niederlassungsstaat gemietet werden, bei Kabotagebeförderungen untersagen.

Die EU-Verkehrsminister schaffen dieses Verbot ab. Mietfahrzeuge, die nicht in dem Niederlassungsstaat des Mieters gemietet werden, dürfen Kabotagebeförderungen durchführen. Um allerdings der illegalen Kabotage zu begegnen, müssen die Zulassungsnummern der Mietfahrzeuge von den zuständigen Behörden in ihren nationalen elektronischen Registern erfasst werden.

Darüber hinaus kann der Mitgliedstaat des mietenden Unternehmens die Mietbedingungen für nicht im Niederlassungsstaat gemietete Fahrzeuge einschränken: Höchstens 25% der Nutzfahrzeugflotte eines Unternehmens dürfen Mietfahrzeuge sein. Die Nutzungsdauer von Fahrzeugen, die in Übereinstimmung mit den Rechtsvorschriften eines anderen Mitgliedstaates zugelassen sind, kann auf 30 Tage pro Kalenderjahr beschränkt werden.

Der BGL hatte während der Verhandlungen die Forderung aufgestellt, dass auch Mitgliedstaaten, in denen die Mietfahrzeuge ihre Transportleistungen erbringen, die Möglichkeit erhalten, die Nutzungsdauer zu beschränken, z.B. um die Rückkehrpflicht der Fahrzeuge alle 8 Wochen nicht zu umgehen. Diese Forderung fand leider keine Mehrheit unter den EU-Verkehrsministern. Im Sommer beginnen die Verhandlungen mit dem Europäischen Parlament. Allzu große Auseinandersetzungen werden nicht erwartet, sodass ein Kompromiss für Ende 2021 realistisch ist. (DS)

»COMMON OFFICE« ORGANISIERT VERANSTALTUNG ZUM »GREEN DEAL«

Das Brüsseler »Common Office« der Transportverbände NLA (nordische Länder), BGL (Deutschland) und FNTR (Frankreich) veranstaltete Anfang Juni eine Podiumsdiskussion zum Beitrag des Straßengüterverkehrs zum »Europäischen Green Deal«. An dieser Veranstaltung nahmen über 75 Vertreter verschiedener EU-Institutionen, Transportverbände, Unternehmen und anderer Organisationen teil.

Nach einem Einführungsvortrag von BGL-Vorstandssprecher Prof. Dr. Dirk Engelhardt diskutierten Florence Berthelot (FNTR/Common Office), Johan Danielsson (Mitglied des Europäischen Parlaments, sozialdemokratische Fraktion), Daniel Mes (Europäische Kommission, Kabinett des Vizepräsidenten F. Timmermans) und Dr. Manfred Schuckert (Daimler AG).

Die Redner stimmten überein, dass der »grüne« Übergang zu höheren Kosten führen wird. Ein klarer Fahrplan mit Anreizen für das mittelständi-

sche Transportgewerbe, mit dem der Green Deal in die Praxis umgesetzt wird, sei notwendig. Es gilt, ein funktionierendes Geschäftsmodell des grünen Übergangs für alle Marktteilnehmer zu entwickeln.

Die Bekämpfung des Sozialdumpings und unfaireren Wettbewerbs ist Voraussetzung dafür, dass Unternehmen finanziell in der Lage sein werden, an der grünen Transformation teilzunehmen und in »grüne« Technologie zu investieren.

Die Veranstaltung war die Gelegenheit des »Common Office«, ein ausführliches Positionspapier zum »European Green Deal« in Form einer gemeinsamen Stellungnahme vorzustellen. Das Positionspapier, das auf der BGL-Webseite (www.bgl-ev.de) abrufbar ist, legt Empfehlungen vor, um das im Europäischen Green Deal festgelegte Ziel der Klimaneutralität bis 2050 sowie das neue Ziel, der Verringerung von Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55%, zu erreichen. (Ro)



5

BRENNPUNKTE IM
GÜTERKRAFTVERKEHR



CO₂-ABGABE UND KOSTENENTWICKLUNG

Viele Unternehmen wurden und werden hart von der weltweiten Corona-Pandemie getroffen. Dabei ist ein Ende der Krise nicht in Sicht. Ein Ansatz, um in dieser Situation die Liquidität und damit den Fortbestand des Unternehmens zu sichern, ist es, die Kosten zu senken. Doch Kosteneinsparungen lassen sich aktuell gar nicht oder nur sehr schwer realisieren. Vielmehr belasten erhebliche Preissteigerungen für Energie, Holz, Kartonagen, Kunststoffe sowie zusätzliche Kosten aufgrund der Corona-Auflagen von Bund und Ländern die Unternehmen.

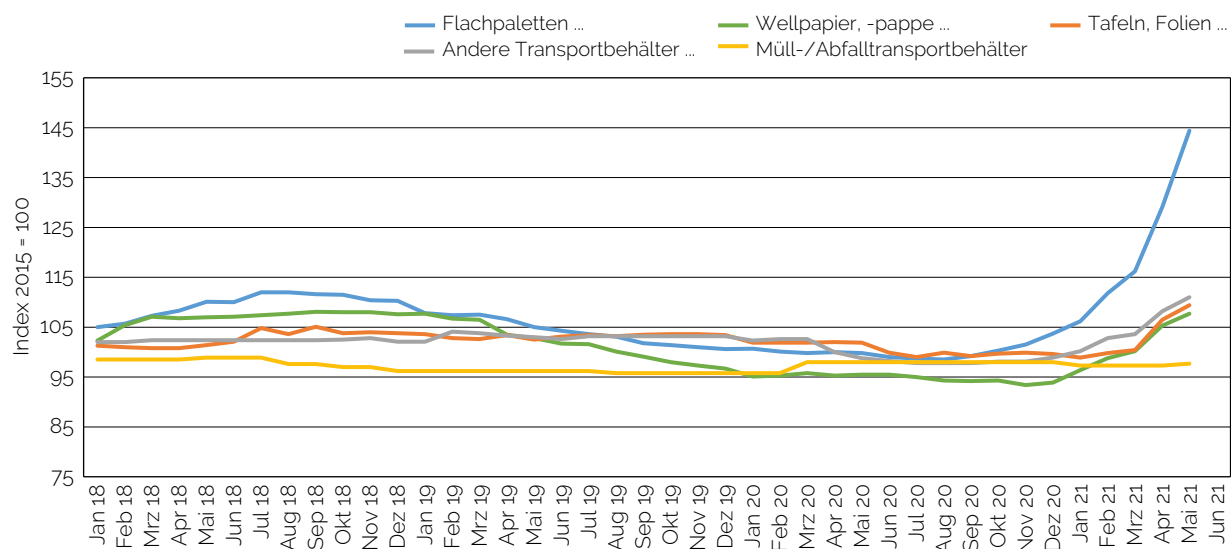
Einführung eines nationalen Kohlenstoffdioxid-Emissionshandels – die CO₂-Abgabe

Mit dem Brennstoffemissionshandelsgesetz – BEHG von 2019 wurde die Einführung eines Emissionshandels für die Sektoren Wärme und Verkehr ab Januar 2021 festgeschrieben. Seitdem muss jedes Unternehmen, das fossile Heiz- und Kraftstoffe in Verkehr bringt, für jede Tonne Kohlenstoffdioxid (CO₂), die diese Stoffe im Verbrauch verursachen, ein Zertifikat als Verschmutzungs-

recht erwerben. Die sog. CO₂-Abgabe setzt also bei den Inverkehrbringern von Kraft- und Brennstoffen (u.a. Erdgas- und Kraftstofflieferanten, entsprechende Importeure, Großhändler) an, die diese zusätzliche Belastung entlang der Versorgungskette erwartungsgemäß durchreichen. Die CO₂-Abgabe stellt damit ein Preissignal innerhalb dieser Kette dar.

Für die Jahre 2021 bis 2025 wurden die Preise der Emissionszertifikate gesetzlich festgelegt. Der Startpreis für das Jahr 2021 liegt bei 25 Euro pro Tonne CO₂ und steigt bis zum Jahr 2025 schrittweise auf 55 Euro pro Tonne CO₂ an. Ab 2026 sollen die von den Inverkehrbringern benötigten Emissionszertifikate versteigert werden. Während für das Jahr 2026 noch ein Preiskorridor von 55 bis 65 Euro pro Tonne CO₂ seitens des Gesetzgebers vorgegeben wurde, ist ab dem Jahr 2027 der Handel frei.

Laut Mineralölwirtschaftsverband e.V. (MWV) verteuern sich daraus rechnerisch im Jahr 2021 der Liter Diesel und Heizöl um jeweils 7,884 Cent und der Liter Superbenzin um 6,9 Cent inklusive



Preisentwicklung Transportverpackungen seit 2018

Quelle: Statistisches Bundesamt (Erzeugerpreisindex), Wiesbaden

Preiserhöhung Dieseldkraftstoff durch nationalen Kohlenstoffdioxid-Emissionshandel

Jahr	Preiserhöhung in Cent/ Liter Diesel	
	inkl. MwSt.	exkl. MwSt.
2021	7,884	6,625
2022	9,5	8,0
2023	11	9,3
2024	14,2	11,9
2025	17,3	14,6
2026	17,3–20,5	14,6–17,2

Mehrwertsteuer. Netto sind das Mehrkosten von jeweils 6,625 Cent pro Liter Diesel und Heizöl und von 5,8 Cent pro Liter für Superbenzin.

Auf Basis dieser Angaben vom MWV ergeben sich für die Jahre 2022 bis 2025 die folgenden Werte (siehe oben).

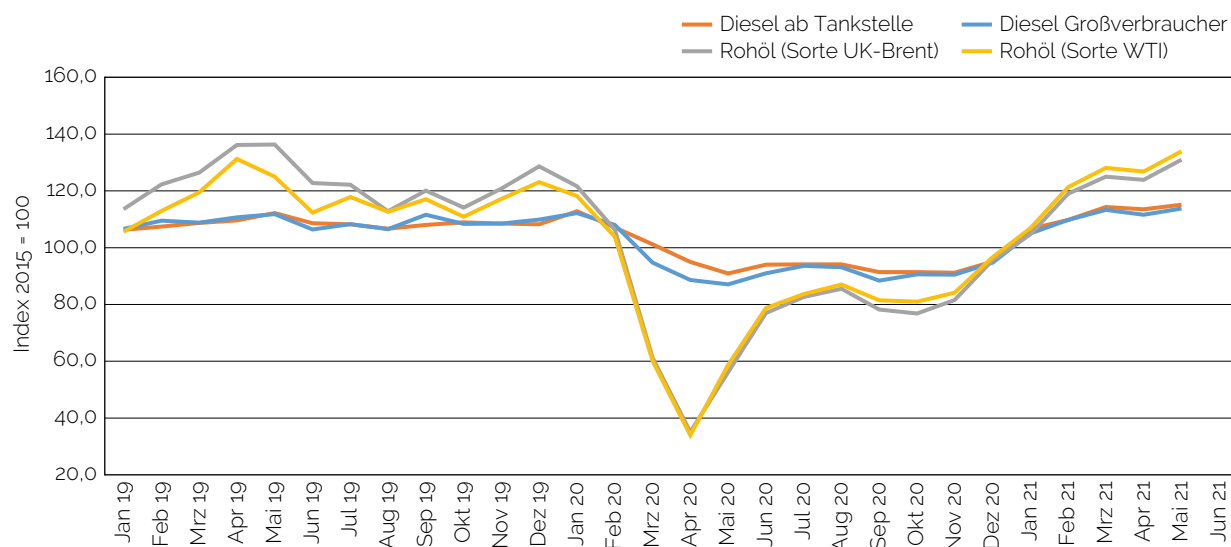
Parallel zur Einführung der CO₂-Bepreisung wurde die EEG-Umlage (Umlage zur Förderung der

Stromerzeugung aus erneuerbaren Energien) von 6,756 Cent auf 6,5 Cent pro Kilowattstunde reduziert, um insbesondere Familien und kleine Unternehmen bei den Stromkosten zu entlasten. Der Anteil der EEG-Umlage am durchschnittlichen Strompreis für Haushaltskunden in Deutschland beträgt aktuell rund 20 Prozent. Trotz abgesenkter EEG-Umlage stieg der durchschnittliche Strompreis für einen Haushalt mit einem Jahresverbrauch von 3500 kWh jedoch leicht an.

Entwicklung am Rohölmarkt

Nachdem Rohöl im Frühjahr 2020 während des weltweiten Corona-Lockdowns nicht nur veramscht wurde, sondern im April 2020 für einen Terminkontrakt (Future) des Monats Mai der US-Sorte WTI kurzfristig sogar negative Preise auftraten, stieg der Ölpreis im Juli 2021 auf den höchsten Stand seit fast sieben Jahren.

So betrug der Preis für das Barrel Rohöl (159 Liter) für die Nordseesorte Brent, der im April 2020 unter 15 US-Dollar gefallen war, Anfang



Preisentwicklung Diesel und Rohöl seit 2019

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

Mautteilsätze ab 1.10.2021 in Cent pro Maut-km für ein mautpflichtiges Fahrzeug mit fünf Achsen und mehr als 18 t zGG

Mautpfl. Fahrzeug mit 5 Achsen und größer 18 t zGG	Mautteilsatz in Cent für ...		
	Infrastruktur	Luftverschmutzung	Lärmbelastung
Euro 0 / I	16,9	8,9	0,2
Euro II	16,9	7,8	0,2
Euro III	16,9	6,7	0,2
Euro IV	16,9	3,4	0,2
Euro V / EEV	16,9	2,3	0,2
Euro VI	16,9	1,2	0,2

Juli 2021 über 77 US-Dollar. Der Preis für Rohöl der US-Sorte WTI (Western Texas Intermediate) stieg von etwas mehr als 3 US-Dollar im April 2020 auf über 75 US-Dollar im Juli 2021. Der Preis für die Nordseesorte Brent hat sich damit innerhalb von fünfzehn Monaten verfünffacht und der für die US-Sorte WTI liegt beim Fünfundzwanzigfachen des Aprilwertes vom Vorjahr.

Die Gründe für diese Ölpreisrallye sehen Marktbeobachter in einer vermeintlichen Entspannung der Coronakrise und in den Produktionskürzungen innerhalb des Ölverbunds OPEC+.

Die OPEC+ hatte Mitte des Jahres 2020 mit einer Förderkürzung um fast zehn Millionen Barrel am Tag auf den enormen Nachfragerückgang reagiert, um die Ölpreise zu stabilisieren.

Nach der Mautsatzänderung zum 1. Januar 2019 rückwirkende Mautreduzierung

Mit den Mautsatzänderungen zum 1. Januar 2019 wurden erstmals neben den Infrastruktur- und Luftverschmutzungskosten auch die Lärmkosten

in der Maut berücksichtigt. Aus zwei Mautteilsätzen wurden zu diesem Zeitpunkt drei.

Im Oktober 2020 befand der Europäische Gerichtshof (EuGH) im Zusammenhang mit der Klage eines polnischen Spediteurs gegen die Bundesrepublik Deutschland, dass die Infrastrukturkosten und damit der betreffende Mautteilsatz nur die Kosten für Betrieb und Instandhaltung der Straßen und nicht die Kosten für die Verkehrspolizei enthalten dürfe. Mit der Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes (BFStrMG) zum 1. Oktober 2021 erkennt die Bundesrepublik Deutschland an, dass die seit 28. Oktober 2020 gezahlte Lkw-Maut überhöht war.

Mautteilsatz für Luftverschmutzung steigt zum 1. Oktober 2021

Während der Mautteilsatz für Infrastrukturkosten rückwirkend ab 28. Oktober 2020 um 0,3 bis 1,5 Cent pro Mautkilometer sinkt, steigt der Teilsatz für die Luftverschmutzung zum 1. Oktober 2021 in Abhängigkeit von der Emissionsklasse um 0,1 bis 0,4 Cent pro Mautkilometer. (PK)

ÄNDERUNG DER MAUTSÄTZE RÜCKWIRKEND AB 28.10.2020 UND AB 1.10.2021

Mautsätze in Cent/Maut-km seit 1.1.2019 bis zum Ablauf des 27.10.2020

mautpflichtige Fahrzeuge*	7,5 t bis unter 12 t zGG	12 t bis 18 t zGG	größer 18 t zGG und	
			<= 3 Achsen	>= 4 Achsen
Euro 0 / I	16,7	20,2	24,7	26,1
Euro II	15,6	19,1	23,6	25,0
Euro III	14,6	18,1	22,6	24,0
Euro IV	11,4	14,9	19,4	20,8
Euro V / EEV	10,4	13,9	18,4	19,8
Euro VI	9,3	12,8	17,3	18,7

Mautsätze in Cent/Maut-km ab 28.10.2020 bis zum Ablauf des 30.09.2021
– rückwirkende Absenkung des Mautteilsatzes der Infrastrukturkosten –

mautpflichtige Fahrzeuge*	7,5 t bis unter 12 t zGG	12 t bis 18 t zGG	größer 18 t zGG und	
			<= 3 Achsen	>= 4 Achsen
Euro 0 / I	15,2	19,9	24,2	25,6
Euro II	14,1	18,8	23,1	24,5
Euro III	13,1	17,8	22,1	23,5
Euro IV	9,9	14,6	18,9	20,3
Euro V / EEV	8,9	13,6	17,9	19,3
Euro VI	7,8	12,5	16,8	18,2

Mautsätze in Cent/Maut-km ab 1.10.2021
– Anhebung des Mautteilsatzes der Luftverschmutzungskosten –

mautpflichtige Fahrzeuge*	7,5 t bis unter 12 t zGG	12 t bis 18 t zGG	größer 18 t zGG und	
			<= 3 Achsen	>= 4 Achsen
Euro 0 / I	15,6	20,3	24,6	26,0
Euro II	14,5	19,2	23,5	24,9
Euro III	13,4	18,1	22,4	23,8
Euro IV	10,1	14,8	19,1	20,5
Euro V / EEV	9,0	13,7	18,0	19,4
Euro VI	7,9	12,6	16,9	18,3

* Als Fahrzeug im Sinne der Mautgesetzgebung gelten Einzelfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen – ohne Gewähr –

TASK FORCE GEGEN ILLEGALE PRAKTIKEN IM STRASSENGÜTERVERKEHR

Der BGL hat sein Engagement für die Task Force »Hinweisbearbeitung« weiter ausgebaut. So wurde im Berichtszeitraum insbesondere die Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Güterverkehr (BAG) intensiviert. Gibt es konkrete Anhaltspunkte auf die systematische Nicht-Einhaltung der Vorschriften des Güterkraftverkehrsgesetzes oder besteht der Verdacht auf illegale Beschäftigung und Mindestlohnunterschreitung, können dem BGL unter möglichst genauer Beschreibung des Sachverhalts Hinweise übermittelt werden. Der BGL leitet diese anonymisiert an die seinerzeit auf seine Initiative hin im Aktionsbündnis »Spedition – Transport – Logistik (STL)« eingerichtete Task Force weiter, wo sie von den jeweils zuständigen Behörden verfolgt werden. Damit wird ein schnelleres und effizienteres Vorgehen in Prüf- und Ermittlungsverfahren unterstützt.

Zusammenarbeit mit dem BAG trägt Früchte

Ein Rückblick auf das zweite Halbjahr 2020 zeigt: Nach zahlreichen vom BGL eingebrachten Hinweisen hat das BAG neun Schwerpunktkontrollen vorgenommen, z. B. mit Fokus auf Kabotage- und Holztransporte. Im genannten Zeitraum wurden bei neun Schwerpunktkontrollen gebietsfremder Unternehmen von insgesamt mehr als 4700 kontrollierten Fahrzeugen fast 4500 Fahrzeuge auf die Einhaltung der Kabotagebestimmungen überprüft. Bei 97 Prozent der vom BGL gemeldeten Fälle hat das BAG weitere Ermittlungen bis hin zu Betriebskontrollen durchgeführt. Besonders im Blick: die Einhaltung der Bestimmungen zur Auftraggeberhaftung bzw. Kabotage. Überprüft wurden mehr als 180 Auftraggeber und Beförderer, dabei wurden bei etwa 6500 beauftragten bzw. durchgeführten Beförderungen knapp 4000 Verstöße festgestellt. Resultat: Zunächst

Bußgeld- oder Einziehungsbescheide in Höhe von ca. 830 000 €; weitere Verfahren waren noch nicht abgeschlossen.

Im 1. Quartal 2021 hat das BAG seine Schwerpunktkontrollen nochmals um sieben Kontrollen ausgeweitet und mehr als 3700 Lkw auf die Einhaltung der Kabotagebestimmungen hin kontrolliert. Mit Stand Mai 2021 summierten sich die seit Jahresmitte 2020 für Verstöße gegen die Bestimmungen zur Auftraggeberhaftung verhängten Bußgeld- und Einziehungsbescheide auf bislang ca. 875 000 Euro (noch nicht alle Verfahren beendet).

Da im Nachgang zu den Schwerpunktkontrollen der Straßenkontrolldienste die Betriebskontrollen des BAG in besonderem Maße zur Aufdeckung von unerlaubtem Güterkraftverkehr sowie von Verstößen im Zusammenhang mit der Beauftragung unerlaubter Kabotage beitragen, hat das BAG im letzten Jahr Fachkompetenzzentren für Betriebskontrollen eingerichtet. Die bislang auf die Außenstellen des BAG verteilten Betriebskontrollen sind nun fünf Fachkompetenzzentren zugeordnet (»Nord«, »Ost«, »Mitte«, »West«, »Süd«).

Gemeinsam für fairen Wettbewerb

Die Arbeit der Task Force sieht der BGL als wichtigen Schritt zur Durchsetzung gleicher Wettbewerbsbedingungen und mehr Fairness im Straßengüterverkehr. Es ist ein wichtiges Zeichen für deutsche Transportlogistikunternehmen, dass illegale Praktiken nicht hingenommen, sondern aufgedeckt und geahndet werden. Der Zugriff auf die teilweise geöffneten Mautdaten und die weiteren Entwicklungen zum eCMR dürften zusätzliche, wirksame Kontrollmechanismen ermöglichen, um die Umsetzung der Vorgaben aus dem EU-Mobilitätspaket zu gewährleisten. (MS)

FÖRDERPAKETE IM GÜTERKRAFTVERKEHR

Förderprogramme zur Mautharmonisierung

Dank intensiver Überzeugungsarbeit des BGL bei den Haushalts- und Verkehrspolitikern ist es gelungen, die De-minimis-Mittel wieder aufzustocken: Nach der in der Förderperiode 2020 erfolgten Kürzung der Mautharmonisierungsmittel stehen für die Förderperiode 2021 40 Mio. € mehr im Fördertopf zur Verfügung. Zwar stellt dies keine »echte« Erweiterung des Fördervolumens dar, doch wird damit das bisherige Niveau des Jahres 2019 zumindest beibehalten.

Wie wichtig die Mautharmonisierungsprogramme für deutsche Güterkraftverkehrsunternehmen als Ausgleich für Wettbewerbsnachteile sind, zeigt der Förderabruf 2020: Trotz Corona-Pandemie kam es im Förderprogramm De-Minimis zu Re-

kordauszahlungen: Bei 410,9 Mio. € bewilligten Fördermitteln wurden im Jahr 2020 315,1 Mio. € ausgezahlt – davon 232,0 Mio. € für die Förderperiode 2020. Die hohe Auszahlungssumme (plus 10,7 Mio. € im Vergleich zu 2019) ist vor allem auf den Einsatz des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) zurückzuführen, das zu Jahresende mit Hochdruck daran gearbeitet hat, möglichst viele der zu diesem Zeitpunkt gehäuft eingegangenen Verwendungsnachweise abzuarbeiten und auszusahlen. Zudem wurden Mittel aus den anderen Förderprogrammen umgeschichtet, sodass relativ wenig Mittel aus der Förderperiode 2020 »verfallen« sind. Vor allem im Programm Weiterbildung konnten coronabedingt zahlreiche Maßnahmen nicht durchgeführt werden.



Entwicklung 2021

Die Umsetzung des mit dem Auslaufen des Förderprogramms Energieeffiziente und/oder CO₂-arme schwere Nutzfahrzeuge (»EEN«) zum 31. März 2021 vom BMVI angekündigten Nachfolgeprogramms, das eigentlich für das zweite Quartal 2021 geplant war, ließ lange auf sich warten. Erst bei Redaktionsschluss wurde ein erster Förderaufruf angekündigt. Gefördert werden soll u.a. die Anschaffung von Brennstoffzellen-, E- und Oberleitungs-Lkw der Klassen N1, N2, N3 (Investitionsmehrkosten) sowie die für den Betrieb dieser Nutzfahrzeuge notwendige Tank- und Ladeinfrastruktur. Das neue Programm soll in mehrere Förderaufrufe aufgeteilt werden und eine Laufzeit bis Ende 2024 haben. Bewilligungsbehörde ist wie gehabt das BAG. Zum Vergleich: Seit Programmstart Mitte 2018 wurden im Förderprogramm EEN Fördergelder von rund 43,5 Mio. € bewilligt; ausgezahlt wurden 15,1 Mio. €. Insgesamt wurde die Förderung von 598 CNG, 4355 LNG- und 74 Elektrofahrzeugen beantragt (Stand Ende Januar 2021). Bedingt durch den Wegfall der Förderung von Gasfahrzeugen (ab dem 01.01.2021 wurde bis Programmende nur noch die Anschaffung von schweren Nutzfahrzeugen mit der Antriebsart »Elektroantrieb« gefördert) konnte das Programm von den Unternehmen in der Praxis kaum noch genutzt werden.

Neu in 2021: Flottenerneuerungsprogramm und Förderung von Lkw-Stellplätzen

Ende Januar 2021 ist das bereits seit längerem angekündigte Förderprogramm zur Erneuerung der Nutzfahrzeugflotte (ENF) gestartet, mit dem ein wirksamer Wirtschaftsimpuls zugunsten von Fahrzeugproduktion und -zulassung und damit einhergehend ein Beitrag zur Absenkung des CO₂- und Schadstoffemissionsniveaus erreicht werden soll. Durch einen finanziellen Zuschuss soll ein Anreiz für den Austausch der Bestands-

flotte schwerer Nutzfahrzeuge zugunsten moderner Fahrzeuge mit Elektro- und Wasserstoffantrieb bzw. mit konventionellen Verbrennungsmotoren der Schadstoffklasse Euro VI geschaffen werden. Weiterer Programmbestandteil ist die Anschaffung intelligenter Trailertechnologie (z.B. aerodynamische Anbauten für Auflieger und Anhänger, digitale Reifendruckmessung, digitale Achssteuerung etc.). Dadurch, dass das Programm auf der bis zum 15.06.2021 befristeten Bundesregelung Kleinbeihilfen fußt, war die Antragstellung zunächst bis dahin befristet, wurde aber Ende Juli 2021 fortgesetzt (»ENF 3.0«). Neu ist, dass die Förderung des Flottenaustauschs maßgeblich davon bestimmt ist, in welchem Maße das Neufahrzeug einen bestimmten CO₂-Wert unterschreiten wird, dessen Festlegung sich an den seitens der Europäischen Kommission erhobenen Monitoringdaten orientiert, und welche CO₂-senkende Zusatzausstattung im Neufahrzeug verbaut sein wird. Die Förderung der intelligenten Trailertechnologie wird wie gehabt weitergeführt. Erste Erfahrungen mit dem bisherigen Programm haben rasch Nachbesserungsbedarf aufgezeigt: So hat sich der BGL frühzeitig und erfolgreich für Verbesserungen beispielsweise beim zu erbringenden Verschrottungsnachweis oder bei der Aufnahme von über Mietkauf finanzierten Fahrzeugen in die Förderung eingesetzt. Zudem hat der BGL bereits zu Beginn des Förderprogramms dafür geworben, dass die Förderung von intelligenter Trailertechnologie auch unabhängig von der Verschrottung und dem Neuwert eines schweren Nutzfahrzeugs möglich sein sollte – mit Erfolg: Die Förderrichtlinie wurde zwischenzeitlich entsprechend angepasst. Bereits seit langem wirbt der BGL beim BMVI für ein Förderprogramm, das Anreize zur Schaffung von Lkw-Stellplatzkapazitäten auf privaten Flächen setzt. Fördermittel, mit denen Transportlogistikunternehmen bestehende Flächen auf



Förderprogramm zur Schaffung von zusätzlichen Lkw-Stellplätzen (SteP)

Informationen und Eckdaten zum Antragsverfahren

13.07.2021 | BGL-Vorstandssprecher Prof. Dr. Dirk Engelhardt

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

FÜR PRIVATE INVESTOREN, DIE ZUSÄTZLICHE LKW-STELLPLÄTZE IN DER NÄHE VON BAB-ANSCHLUSSSTELLEN SCHAFFEN → GESCHÄFTSMODELL

FÖRDERVOLUMEN: 4.000 STELLPLÄTZE / 90 MIO. EURO
ZUSCHUSS VON 80 % FÜR AUS- U. NEUBAU BZW. 90 % FÜR ERTÜCHTIGUNG, MAX. 10 MIO. EURO JE VORHABEN (BEI MAX. 20 MIO. EURO GESAMTKOSTEN) / MAX. 60.000 EURO JE STELLPLATZ

LAUFZEIT: 14.07.2021, AB 09:00 UHR BIS SPÄTESTENS ZUM 15. MÄRZ 2024
VORBEHALTLICH VERFÜGBARER MITTEL

ihren Betriebshöfen zu Parkraum umwandeln könnten – das war die Idee, mit dem der BGL ans BMVI herangetreten war. Seinerzeit wurde überlegt, wie der Bund bei der Mammutaufgabe, dem Lkw-Parkplatzmangel entgegenzuwirken, unterstützt werden kann. Anhand einer vom BGL durchgeführten Potenzialabschätzung durch Umfragen bei seinen Mitgliedern hat der BGL das sogenannte Betriebshofkonzept erstellt, auf dessen Basis nun vom BMVI das Förderprogramm zur Schaffung von zusätzlichen Lkw-Stellplätzen (»SteP«) gestartet wurde. Mit dem Programm werden private Investoren, die zusätzliche Lkw-Stellplätze in der Nähe von BAB-Anschlussstellen schaffen, gefördert. So

sollen 4000 zusätzliche Lkw-Stellplätze ab Mitte Juli 2021 bis spätestens Mitte März 2024 – vorbehaltlich verfügbarer Mittel – bereitgestellt werden. Mit einem Fördervolumen von 90 Mio. € sollen per Zuschuss Aus- und Neubau- sowie Ertüchtigungsmaßnahmen gefördert werden. Die Einzelförderung ist auf maximal 10 Mio. € pro lokalem Infrastrukturvorhaben begrenzt. Zur Vorbereitung der in seinen Landesverbänden organisierten Mitgliedsunternehmen auf das komplexe Antragsverfahren mit zahlreichen erforderlichen Nachweisen und strikten Fördermodalitäten hat der BGL kurz vor Programmstart ein Online-Seminar veranstaltet, das auf großes Interesse gestoßen ist. (MS)

ENTWICKLUNGEN IM BERUFSKRAFTFAHRER-QUALIFIKATIONSRECHT

Im Berichtszeitraum wurden die aufwändigen Gesetzgebungsverfahren zu BKrFQG und BKrFQV abgeschlossen. Gesetz und Verordnung sind zum 01.12.2020 bzw. zum 16.12.2020 in Kraft getreten. Folgende Änderungen, die ab Mai 2021 gelten, sind insbesondere hervorzuheben:

- Nach § 7 BKrFQG nF erfolgt ab Mai 2021 der Nachweis der Qualifikation über einen von der nach Landesrecht zuständigen Behörde ausgestellten Fahrerqualifizierungsnachweis (FQN). Damit entfällt in Zukunft das komplizierte Nebeneinander von Führerschein mit SZ 95 und FQN. Die bisher in Deutschland ausgestellten Führerscheine mit dem Nachweis über die SZ 95 behalten bis zu ihrem Ablauf ihre Gültigkeit.
- Im Rahmen der Regelung zur Anerkennung von Ausbildungsstätten nach § 9 BKrFQG nF

ist eine Regelung geschaffen worden, die den ausbildenden Betrieben wieder ermöglicht, Räumlichkeiten im Rahmen der Qualifikationsmaßnahmen zu teilen und Ausbildungsverbünde einzugehen. Die bisherige Regelung, die eine Beschränkung der Qualifikationsmaßnahmen auf »eigene Räumlichkeiten« der Betriebsstätte vorsah, ist nicht mehr enthalten. Allerdings ist nach neuem Recht für die Betriebe, die Qualifikationsmaßnahmen durchführen (beschleunigte Grundqualifikation bzw. Weiterbildung), in Zukunft eine staatliche Anerkennung notwendig, spätestens ab dem 03.12.2022 (§ 30 Abs. 1 BKrFQG). Dies gilt auch für solche Betriebe, die bereits Berufsausbildungen nach dem Berufsbildungsgesetz durchführen. Der BGL hatte sich im Vorfeld gegen die generelle Pflicht zur staatlichen



Anerkennung ausgesprochen, da dies einen unnötigen bürokratischen Aufwand darstellt.

- Durch die Einführung eines Berufskraftfahrerqualifikationsregisters (BQR) nach § 12 BKrFQG können Behörden in elektronischer Form Einsicht in absolvierte Qualifikationsmaßnahmen der Fahrer nehmen. Auch den Fahrern wird ein Auskunftsrecht in ihr jeweiliges Register eingeräumt. Registerführende Behörde ist das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA). Ab dem 25.10.2021 müssen Grundqualifikationen und Weiterbildungen in einem automatisierten Verfahren in das BQR eingetragen werden. Unternehmen wird zwecks ihres Registerzugriffs empfohlen, das Informationsangebot des KBA, welches online zur Verfügung gestellt werden wird, entsprechend zu nutzen. Der Registerzugriff erfolgt zur Eintragung der bisher in Papierform ausgestellten Bescheinigungen. Der Registerzugriff setzt eine staatliche Anerkennung des ausbildenden Unternehmens voraus (§ 9 BKrFQG).
- Die in überarbeiteter Form am 16.12.2020 in Kraft getretene BKrFQV ermöglicht ab sofort, dass Ausbildungseinheiten bei der Weiterbildung, die bei verschiedenen Ausbildungsstätten absolviert werden, auf zwei aufeinanderfolgende Tage aufgeteilt werden können (§ 4 Abs. 2 BKrFQV). Mindestens eine Ausbildungseinheit hat dabei einen die Verkehrssicherheit betreffenden Unterkennntnisbereich zu betreffen.
- Neu sind gesonderte Bestimmungen für die Absolvierung der beschleunigten Grundqualifikation für Quereinsteiger (§ 2 Abs. 9 BKrFQV) und Umsteiger (§ 3 BKrFQV). Dies betrifft Personen, die bereits entsprechende Vorkenntnisse aus dem Bereich des Personenkraftverkehrs besitzen. Die Anzahl der notwendigen Unterrichtsstunden ist insoweit reduziert.
- Neu ist ebenfalls, dass die nach Landesrecht zuständige Behörde spezielle Ausbildungsmaßnahmen als Teil des Unterrichts zur Erlangung der beschleunigten Grundqualifikation und der Weiterbildung anrechnet (§ 2 Abs. 5 BKrFQV). Dies betrifft Gefahrgut und Tiertransporte.
- Ein wichtiges Anliegen des BGL konnte nicht umgesetzt werden: Die Forderung, Fahrern aus Drittstaaten die Qualifikation nach europäischen Standards zu ermöglichen (bzw. zunächst ein entsprechendes Pilotprojekt zu starten) und diese Qualifikation im Inland anzuerkennen, fand beim Gesetzgeber keine Berücksichtigung. Aus Sicht des BGL ist dies jedoch von hoher Relevanz, um in Zukunft dem Lkw-Fahrermangel wirksam begegnen zu können. Der BGL wird sich daher auch weiterhin für die Umsetzung dieses Vorschlags im Einklang mit den Vorgaben des EU-Rechts einsetzen.
- Für das Transportlogistikgewerbe nicht zufriedenstellend gelöst ist die noch offene Frage der Zulassung von Fremdsprachenprüfungen sowie der Einsatz von E-Learning (d. h. die fernmündliche Vermittlung von Ausbildungsinhalten ohne persönliche Anwesenheit). Eine dahingehende gesetzgeberische Initiative, durch einen Entschließungsantrag des Deutschen Bundestag vom Oktober 2020 gefordert, ist zwar für die zweite Hälfte des Jahres 2021 angekündigt worden, lag zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses dem BGL jedoch noch nicht vor.

(Dn)

A photograph of a road intersection. In the foreground, a dark asphalt road leads towards a junction. To the left, a white and black striped pole stands. In the center, a triangular road sign is visible. The background features green fields, trees, and a clear sky. A large, stylized number '6' with a blue-to-green gradient is overlaid on the bottom left of the image.

6

RECHT & PRAXIS IM
GÜTERKRAFTVERKEHR



BUNDESFERNSTRASSEN-MAUTGESETZ

Die unermüdliche Arbeit des BGL, dem Sozialdumping einen Riegel vorzuschieben, trägt weitere Früchte: Durch die Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes (BFStrMG) können künftig fahrzeugbezogene Mautdaten zur besseren Kontrolle der Kabotagevorschriften durch das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) genutzt werden. Weitere Gesetzesänderungen betreffen u.a. die Anpassung der Mautsätze, die Nutzung der Mautdaten für Zwecke des Verkehrsmanagements und die Verhinderung von LNG-Mautbetrug.

Die wesentlichen Gesetzesänderungen und BGL-Positionen:

Am 01.10.2021 treten Änderungen des BFStrMG in Kraft. Dabei sind insbesondere folgende Änderungen wichtig:

1. **Mautdaten zur Kontrolle der Einhaltung der Kabotagevorschriften »geöffnet«**
 - Die Mautdaten (Kennzeichen des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination und Positionsdaten des zum Zweck der Mauterhebung im Fahrzeug befindlichen Fahrzeuggeräts) des BFStrMG können durch die Gesetzesänderung im Rahmen der Durchführung von Ordnungswidrigkeitenverfahren wegen des Verstoßes gegen die europarechtlichen Vorgaben zur Kabotage unterstützende Indizien liefern und sollen durch die Gesetzesänderung für die Kontrollen der Einhaltung der Kabotagebestimmungen durch das BAG genutzt werden.
 - Die Möglichkeit der Nutzung von Mautdaten für die Überwachung der Kabotageregulungen soll zeitlich befristet werden bis eine flächendeckende Nutzung von intelligenten Fahrtenschreibern der 2. Generation im grenzüberschreitenden Verkehr erfolgt.
 - **BGL-Position:** Der BGL fordert seit langem die datenschutzkonforme Öffnung der Mautdaten zur Kontrolle der Kabotagebestimmungen, um so Sozialdumping begegnen zu können. Zur Öffnung der Mautdaten hatte der BGL mit weiteren Logistikverbänden ein gemeinsames Positionspapier erarbeitet (21.09.2020). Die aktuelle Rechtsänderung gibt dem BAG gute Instrumente zur effektiven Kontrolle der Kabotagebestimmungen an die Hand. Ein großer Erfolg für den BGL und das deutsche Transportlogistikgewerbe.
2. **Schaffung der Möglichkeit der digitalen Parkraumbewirtschaftung für Lkw durch Nutzung von anonymisierten Mautdaten**
 - Durch Änderung des BFStrMG sollen anonymisierte Mautdaten künftig auch für Zwecke des Verkehrsmanagements genutzt werden können.
 - Beispiel hierfür sind die Verbesserung der Bedarfsplanung für Lkw-Parkplätze entlang des mautpflichtigen Streckennetzes, insbesondere der Bundesautobahnen. Hierfür könnten die vorhandenen Daten anders als bislang aggregiert zur Verfügung gestellt werden, beispielsweise mit kürzeren Auswertungszeiträumen (z. B. mautpflichtige Befahrungen in einem Abschnitt pro Viertelstunde statt pro Monat).
 - **BGL-Position:** Der BGL hat seit langem auf den eklatanten Lkw-Parkplatzmangel in Deutschland hingewiesen und gezielt die Öffnung der Mautdaten zur Nutzung für eine digitale Parkraumbewirtschaftung gefordert. Daher ist die Rechtsänderung ein großer Erfolg für den BGL und das gesamte Transportlogistikgewerbe. Eine entsprechende Umsetzung muss vor dem Hintergrund wachsender Verkehrsströme zeitnah erfolgen.
3. **Klarstellende Regelung zur Mautbefreiung von Erdgasfahrzeugen**
 - Um Missbrauch des Mautbefreiungsstatusts zu begegnen, wird nun klargestellt, dass nachträglich auf Erdgas umgerüstete bzw. um einen oder mehrere Erdgastanks ergänzte Fahrzeuge nicht das Merkmal »werkseitig ... ausgeliefert« erfüllen. Mit der werksei-

tigen Auslieferung ist die Konfiguration des Neufahrzeugs durch den Fahrzeughersteller vor der erstmaligen verkehrsrechtlichen Zulassung gemeint. Nach Inkrafttreten der Gesetzesänderung (01.10.2021) sind entsprechende Fahrten dieser Fahrzeuge mautpflichtig.

- **BGL-Position:** Der BGL hat das BAG wiederholt auf Missbrauchsfälle bei umgerüsteten sowie um Erdgastanks ergänzten Diesel-Fahrzeugen hingewiesen und begrüßt ausdrücklich die gesetzliche Klarstellung. Die Mautbefreiung für Erdgas-Fahrzeuge hat das Ziel, den Markthochlauf von Erdgas-Fahrzeugen im Güterkraftverkehr zu unterstützen. Missbräuche konterkarieren dieses Ziel und müssen abgestellt werden.

4. Ab 28.10.2021: Absenkung des Mautteilsatzes der Infrastrukturkosten

- Der Mautteilsatz der Infrastrukturkosten (so wie im aktuellen Wegekostengutachten 2018–2022 berechnet) wird mit Wirkung vom 28.10.2020 angepasst und um die Kosten der Verkehrspolizei bereinigt. Damit wird dem Urteil des Europäischen Gerichtshof (EuGH) C-321/19 vom 28.10.2020 Rechnung getragen. Der EuGH hatte entschieden, dass die Kosten der Verkehrspolizei bei der Berechnung der Mautgebühren für die Benutzung des transeuropäischen Straßennetzes durch schwere Nutzfahrzeuge nicht berücksichtigt werden dürfen.

Mautteilsatz Infrastrukturkosten	Bisher in Cent/km	Ab 28.10.2020 in Cent/km
7,5 t bis unter 12 t zGG (zulässiges Gesamtgewicht)	8,0	6,5
12 t bis 18 t zGG	11,5	11,2
Über 18 t zGG mit bis zu 3 Achsen	16,0	15,5
Über 18 t zGG mit 4 oder mehr Achsen	17,4	16,9

- Die rückwirkende Absenkung des Mautteilsatzes der Infrastrukturkosten stellt sich wie folgt dar: Mautpflichtige können schriftlich einen Erstattungsantrag beim BAG auf Erstattung der überzahlten Mautgebühren stellen.
- **BGL-Position:** Der BGL hat frühzeitig seine angeschlossenen Mitgliedsunternehmen über die Entscheidung des EuGH informiert und mit seinen Kooperationspartner (Hausfeld/eClaim) betroffenen Unternehmen ein Angebot zur Rechtsdurchsetzung der Maut-Rückerstattungsansprüche aufgezeigt. Bereits am 22.12.2020 wurden durch die BGL-Kooperationspartner für europaweit mehr als 15 000 Unternehmen Maut-Rückerstattungsanträge beim BAG hinterlegt. Weitere Informationen dazu können dem Abschnitt »Lkw-Maut-Rückerstattung« entnommen werden.

5. Ab 01.10.2021: Anhebung der Mautteilsätze der externen Kosten

- Es erhöhen sich die anlastbaren externen Kosten von Luftverschmutzung und Lärmbelastung. (GB)

Mautteilsätze Luftverschmutzung und Lärmbelastung	Bisher in Cent/km	Ab 01.10.2021 in Cent/km
Luftverschmutzung Euro VI	1,1	1,2
Luftverschmutzung EEV und Euro V	2,2	2,3
Luftverschmutzung Euro IV und Euro III PMK 2	3,2	3,4
Luftverschmutzung Euro III und Euro II PMK 1	6,4	6,7
Luftverschmutzung Euro II	7,4	7,8
Luftverschmutzung Euro I und Fzg ohne Einstufung	8,5	8,9
Lärmbelastung	0,22 (=0,2)	0,23 (=0,2)

LKW-KARTELL

Hintergrund

Von 1997 bis 2011 haben die Lkw-Hersteller Daimler, Volvo/Renault, MAN, Iveco, DAF und Scania nach den Feststellungen der EU-Kommission ein Kartell gebildet.

Geschädigte sind alle Käufer und Leasingnehmer von Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mindestens 6 Tonnen, da sie für diese Lkw zu viel gezahlt haben dürften. Die Europäische Kommission hat darauf hingewiesen, dass Geschädigte des sogenannten Lkw-Kartells die Möglichkeit haben, Schadensersatzansprüche gegen die Kartellanten geltend zu machen.

Erstes BGL-Engagement: Sammelklage

Der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. hat durch eine Vereinbarung mit dem Rechtsdienstleister financialright 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 »Abtre-

tungsmodells« 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 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.

Aktueller Stand

Die erste Sammelklage von financialright wurde im Februar 2020 aufgrund vermeintlich fehlender Aktivlegitimation vom Landgericht München I abgewiesen und für unzulässig erklärt. Im März 2020 folgte die Berufung gegen diese Entscheidung beim Oberlandesgericht München, dessen Entscheidung noch aussteht.

Zwar ist das Urteil des Landgerichts München I aufgrund der eingelegten Berufung noch nicht bindend und die BGL-Kooperationspartner (financialright/Hausfeld) gehen weiter davon aus, dass das Oberlandesgericht das Urteil des Land-



gerichts München I aufheben wird; dennoch besteht ein Risiko, dass sich das Oberlandesgericht München bzw. später gegebenenfalls auch der Bundesgerichtshof der Auffassung des Landgerichts München I anschließen könnten.

Um prozessualen Optionen zu maximieren und möglichst viele Türen offenzuhalten, hat financialright daher ihren Kunden als Vorsichtsmaßnahme einen verjährungsunterbrechenden sogenannten Interruption Letter nach niederländischem Recht angeboten – insbesondere, um so die Möglichkeit einer späteren Klage in den Niederlanden offenzuhalten.

In Bezug auf die zweite Klage vor dem Landgericht München I ist davon auszugehen, dass eine Entscheidung entweder zeitnah nach der mündlichen Verhandlung im September 2021 ergeht oder aber so lange auf sich warten lässt, bis das Oberlandesgericht München im erwähnten Berufungsverfahren eine Entscheidung gefällt hat.

Zweites BGL-Engagement: Ankauf von Forderungen

Aufgrund des großen Interesses von Speditions- und Transportunternehmen, 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 Januar 2021 für den Forderungskauf auf dem Internetportal www.lkw-forderungskauf.de anmelden und dort per Kauf, Mietkauf oder Finanzierungsleasing erworbene Lkw registrieren, die noch nicht rechtshängig waren. (GB)

LKW-MAUT-RÜCKERSTATTUNG

Hintergrund

Der Europäische Gerichtshof (EuGH) hat am 28.10.2020 in dem Verfahren C-321/19 entschieden, dass Kosten der Verkehrspolizei im Wegekostengutachten 2007 (WKG 2007) nicht als Infrastrukturkosten hätten angesetzt werden dürfen. Anlass dieser Entscheidung war ein Vorabentscheidungsverfahren des Oberverwaltungsgerichts für das Land Nordrhein-Westfalen (OVG) mit Sitz in Münster (Az: 9 A 118/16), welches dem EuGH verschiedene Fragen zur Auslegung des Europarechts vorgelegt hatte, u.a. ob die Ansetzung der Kosten der Verkehrspolizei bei der Lkw-Maut mit der EU-Richtlinie 1999/62/EG in der vom 10.06.2006 bis 14.10.2011 geltenden Fassung vereinbar ist.

Ob und in welchem Umfang weiteren Mautpflichtigen außerhalb des streitgegenständlichen Zeitraums Erstattungsansprüche im Hinblick auf die Polizeikosten zustehen, hat der EuGH nicht geklärt. Allerdings lässt sich die Argumentation des EuGH nach Auffassung des BGL auf die Wegekostengutachten für die Rechnungsperiode 2013–2017 und 2018–2022 übertragen, da auch hier die Kos-

ten der Verkehrspolizei angesetzt wurden. Unternehmen, die Maut entrichtet haben, könnten daher über Jahre hinweg zu viel Lkw-Maut gezahlt haben. Der BGL steht diesbezüglich im engen Austausch mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), um Lösungen zur Rückerstattung von Maut zu sondieren.

BGL-Engagement

Der BGL und seine Mitgliedsverbände bieten zusammen mit der Kanzlei Hausfeld Rechtsanwälte und dem IT-Dienstleister und Prozessfinanzierer eClaim (BGL-Kooperationspartner) betroffenen Transportunternehmen und Speditionen eine Möglichkeit an, ihre Erstattungsansprüche für zu viel gezahlte Lkw-Maut geltend zu machen. Es handelt sich bei dem Projekt um eine ganzheitliche Lösung, die für die teilnehmenden Unternehmen attraktive Konditionen ohne eigenes Risiko oder Vorabinvestitionen bieten. eClaim übernimmt die anfallenden Kosten, während Hausfeld die Ansprüche der registrierten Unternehmen sichert und diese außergerichtlich – sowie falls erforderlich auch gerichtlich – durchsetzt.

Am 22.12.2020 wurden durch die BGL-Kooperationspartner für europaweit mehr als 15.000 Unternehmen (davon ca. 7.500 deutsche Unternehmen) Maut-Rückerstattungsanträge beim BAG hinterlegt (gemäß § 4 Absatz 2 Bundesfernstraßenmautgesetz in Verbindung mit § 21 Absatz 1 Bundesgebührengesetz) und damit gleichzeitig die Verjährung der Ansprüche aus dem Jahr 2017 gehemmt. Die Verjährungsfrist der Rückerstattungsansprüche beträgt drei Jahre nach Ablauf des Kalenderjahres, in welchem der Anspruch entstanden ist. Alle Ansprüche, die im Jahr 2017 entstanden sind, wären somit zum 31.12.2020 verjährt. Interessierte Unternehmen, die noch keine Maut-Rückerstattungsansprüche beim BAG geltend gemacht haben, können sich für ihre ab 2018 entstandenen Ansprüche weiterhin auf dem Internetportal www.mautzurueck.de registrieren.





Aktuelle Entwicklungen

Als Reaktion auf das EuGH-Urteil hat der Deutsche Bundestag am 20.05.2021 die Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes (BFStrMG), u.a. mit der Absenkung des auf den Infrastrukturkosten beruhenden Anteils der Maut, beschlossen.

Durch die Änderung soll der Mautteilsatz der Infrastrukturkosten (so wie im aktuellen Wegekostengutachten 2018–2022 berechnet und in der geltenden Anlage 1 zum BFStrMG geregelt) – rückwirkend – mit Wirkung vom 28.10.2020 angepasst und um die Kosten der Verkehrspolizei bereinigt werden, um dem EuGH-Urteil Rechnung zu tragen. Die Gesetzesänderung tritt am 01.10.2021 in Kraft.

Durch die Änderungen erkennt der Gesetzgeber an, dass jedenfalls die seit dem 28.10.2020 gezahlte Lkw-Maut überhöht war.

Die BGL-Kooperationspartner haben für ihre Kunden – wie bereits ausgeführt – bereits die Erstattung zuviel gezahlter Maut beim Bundesamt für Güterverkehr (BAG) beantragt. Dies bedeutet, dass Kunden der BGL-Kooperationspartner nichts weiter tun müssen. Zu betonen ist aber, dass es wichtig ist, sämtliche monatlichen Mautaufstellungen von Toll Collect oder den EETS-/EEMD-Anbietern sowie die Einzelfahrtennachweise auch hinsichtlich der laufenden gezahlten Maut (auch über den 30.09.2021 hinaus) aufzubewahren. Die BGL-Kooperationspartner prüfen aktuell, ob die in der Gesetzesänderung angelegte Erstattung zu niedrig ist.

Für den Zeitraum vor dem 28.10.2020 sieht die Änderung des BFStrMG keine Absenkung der Mautsätze vor, sodass es hier zu Musterverfahren gegen das BAG vor den Verwaltungsgerichten kommen wird. (GB)

STRASSENVERKEHRSRECHT ALLGEMEIN

Bußgeldkatalogverordnung

Bereits im letzten Berichtszeitraum konnte darüber informiert werden, dass die am 28.04.2020 in Kraft getretene Reform straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften, zu der auch eine Reform der Bußgeldkatalogverordnung gehörte, mit neuen Geldbußen einherging – insbesondere für das verbotswidrige Parken auf Geh- und Radwegen sowie das unerlaubte Halten auf Fahrradschutzstreifen und das Parken und Halten in zweiter Reihe.

Zugleich wurde 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.

Jedoch wurde nach Inkrafttreten der Verordnung erkannt, dass darin die Ermächtigungsgrundlage für die Fahrverbote (§ 26a Abs. 1 Nr. 23 StVG) nicht genannt worden war. Wegen diesem Zitierfehler wurde allgemein von einer Teilnichtigkeit der Verordnung ausgegangen. Aufgrund dieser Tatsache ist von den Bundesländern von einem Vollzug der Regelungen zur Bußgeldkatalogverordnung abgesehen worden.

Aktuell liegt zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses ein neuer Verordnungsentwurf vor, der jedoch noch nicht in Kraft gesetzt wurde. Vorgeesehen ist, die Regelungen der Bußgeldkatalogverordnung neu zu erlassen und einige geringe Modifikationen vorzunehmen.

Im neuen Verordnungsentwurf entsprechen die Regelungen zum Halte- und Parkverbot sowie zum Sicherheitsabstand beim Überholen den im Jahr 2020 in Kraft getretenen Bestimmungen. Bei den Regelungen zum Fahrverbot bei Geschwindigkeitsüberschreitungen ist hingegen eine Modifikation geplant: So soll es einen Mo-

nat Fahrverbot erst bei einer Geschwindigkeitsüberschreitung ab 26 km/h innerorts (bisher ab 21 km/h) und ab 31 km/h außerorts (bisher ab 26 km/h) geben. Die bisher vorgesehene Regelung war von den Verbänden des Transportlogistikgewerbes, darunter dem BGL, deutlich kritisiert worden.

Überarbeitung der 3. EU-Führerscheinrichtlinie

Was die schon seit längerem geplante Überarbeitung der 3. EU-Führerscheinrichtlinie angeht, lag bis Redaktionsschluss weiterhin kein Gesetzesentwurf auf EU-Ebene vor. Die Richtlinie ist für den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr innerhalb der EU von großer Relevanz, da mit ihr die einzelnen Fahrerlaubnisklassen, das Mindestalter, die Geltungsdauer der Führerscheine und die Regelungen über Erteilung und Entziehung der Fahrerlaubnis EU-weit harmonisiert werden.

Wiederholt ließ die EU-Kommission öffentliche ex-post-Evaluationen der Richtlinie durchführen, eine größere Evaluation fand unter anderem im Übergang der Kalenderjahre 2020 und 2021 statt. Als vielleicht wichtigstes Reformvorhaben steht weiterhin die Absenkung des Mindestalters für die Lkw-Fahrerlaubnisklassen (C, CE, C1, C1E) auf 17 Jahre im Rahmen des begleiteten Fahrens im Raume; außerdem die Absenkung des Mindestalters für die Fahrerlaubnisklasse B auf 16 Jahren, ebenfalls im Rahmen des begleiteten Fahrens.

In Bezug auf die geplante Absenkung des Mindestalters für die Lkw-Fahrerlaubnisklassen ist die Position des Gewerbes nicht mehr ganz einheitlich. Einerseits wird an den BGL nach wie vor herangetragen, dass das Gewerbe neben Quereinsteigern auch Hauptschüler (Schulabgänger) als Berufskraftfahrer benötige. Hierfür und zur Steigerung der Attraktivität der dreijährigen Berufsausbildung wird die Absenkung des Mindestalters nach wie vor als hilfreich angesehen. Andererseits wird die Absenkung des Mindestalters



unter Aspekten der Verkehrssicherheit zunehmend auch kritischer gesehen.

Mit Vorliegen eines Gesetzentwurfs auf EU-Ebene wird der BGL die verschiedenen Belange in Einklang zu bringen haben, um so die Position des Gewerbes bei der EU wirksam zu vertreten.

Unabhängig von der EU-Richtlinie steht im Bereich des nationalen Rechts eine Erweiterung der Liste von Staaten in Anlage 11 FeV noch immer auf der Wunschliste des deutschen Transportlogistikgewerbes. 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 Anstellung von Fahrern aus Drittstaaten unter möglichst geringem bürokratischen Aufwand ist zur Bewältigung des weiter zunehmenden Fahrermangels unabdingbar.

Nutzung von CB-Funkgeräten

Nach § 23 Abs. 1a StVO ist beim Führen eines Fahrzeugs die Nutzung elektronischer Geräte verboten, wenn das Gerät hierfür aufgenommen oder gehalten werden muss (sog. handheld-Verbot). Bezüglich dieses Verbots bestand bis zum 30.06.2021 eine Übergangsfrist nach § 52 Abs. 4 StVO.

Nach Auslaufen dieser Übergangsfrist ist die Nutzung von Funkgeräten ohne Freisprecheinrichtung in Fahrzeugen formal verboten.

Jedoch hat sich bisher nichts daran geändert, dass Geräte, die den gesetzlichen Vorgaben entsprechen, weiterhin nicht marktverfügbar sind. Dies gilt für sämtliche auf dem Markt zur Verfügung stehenden Geräte der Funkanwendungen CB-Funk, Amateurfunk und professioneller Mobilfunk.

Es existiert Stand heute keine einheitliche Regelung in den deutschen Bundesländern in Bezug auf die Ahndung des gesetzlichen Verbots. So haben einige Bundesländer per Erlass ihre nachgeordneten Behörden angewiesen, von dem im Ordnungswidrigkeitenrecht möglichen Opportunitätsprinzip Gebrauch zu machen und von einer Ahndung von Verstößen gegen das handheld-Verbot abzusehen. Andere Bundesländer haben hingegen angekündigt, die gesetzlichen Verbote zu sanktionieren. Der BGL ist auf politischer Ebene aktiv, um eine bundesweit einheitliche Handhabung der aktuellen Gesetzeslage zu erreichen.

Das BMVI hat angekündigt, auf eine Anpassung von § 23 StVO im Sinne einer grundsätzlichen, d.h. gesetzlichen Ausnahme für Funkgeräte in Fahrzeugen hinzuwirken. Die Rechtslage in der Zwischenzeit ist vorerst offen. (Dn)



7

NUTZFAHRZEUGTECHNIK
UND VERKEHRSSICHERHEIT



UNFALLSTATISTIK

Wie das Statistische Bundesamt in seiner Verkehrsunfallstatistik vom 07.07.2021 mitteilt, wurde im Jahr 2020 erfreulicherweise ein Rückgang der Verkehrsunfallzahlen gegenüber dem Vorjahr 2019 verzeichnet. Insgesamt wurden im Jahr 2020 von der Polizei rund 2,25 Millionen Verkehrsunfälle erfasst, das sind 16,4% weniger als 2019. Die Anzahl der Unfälle mit nur Sachschaden betrug rund 1,98 Millionen und verringerte sich gegenüber dem Vorjahr um 17,0%. Auch die Zahl der Unfälle mit Personenschaden ist gegenüber 2019 zurückgegangen und zwar um 11,9% auf 264 499.

Entwicklung der Zahl der Toten und Verletzten im Straßenverkehr

Im Jahr 2020 sind in Deutschland 2 719 Menschen bei Unfällen im Straßenverkehr ums Leben gekommen. Dies waren 327 Verkehrstote oder 10,7% weniger als im Jahr 2019 mit 3 046 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 rund 87,3%!

Innerhalb geschlossener Ortschaften wurden 29,8% (Vorjahr 30,6%), auf Außerortsstraßen 58,6% (Vorjahr 57,7%) und auf Autobahnen unverändert 11,7% der Getöteten gezählt.

Auch die Zahl der Schwer- und Leichtverletzten ging 2020 gegenüber 2019 stark um rund 14,8% auf 327 550 Personen zurück.

Unfallentwicklung im Straßengüterverkehr

Erneut konnte ein begrüßenswerter Rückgang tödlich Verletzter bei Unfällen mit Beteiligung von Güterkraftfahrzeugen aller Größenklassen verzeichnet werden. Waren 2019 noch 684 Todesopfer zu beklagen, verringerte sich diese An-

zahl um 9,90% in 2020 auf 616 Getötete. Lkw mit einer zulässigen Gesamtmasse von weniger als 3,5 Tonnen haben hieran mit 175 Getöteten einen Anteil von 28,4%.

Ein Trend in die richtige Richtung konnte sich auch bei den tödlich verletzten Lkw-Insassen bei Straßenverkehrsunfällen fortsetzen. So hat sich 2020 gegenüber 2019 diese Zahl um 28 getötete Personen von 152 auf 124 verringert. Dies ist ein begrüßenswerter Rückgang um 18,4%. Gegenüber der ersten statistischen Unfallerfassung Gesamtdeutschlands im Jahr 1992 (222 Todesopfer) ist 2020 die Zahl der ums Leben gekommenen Lkw-Insassen somit um 44,1% zurückgegangen.

Die Anzahl Schwerverletzter bei Unfällen mit Lkw-Beteiligung aller Größenklassen hat sich 2020 gegenüber 2019 sehr stark um rund 21,4% von 6956 auf 5469 Personen verringert. Damit wurde ein neuer Tiefststand in der Unfallstatistik erreicht. Im Vergleich zu 1992 (13 345 Schwerverletzte) ist dies ein Rückgang um 59,0%.

Unfälle im Abgleich mit der Transportleistung

Im Zeitraum von 1992 bis 2019 verdoppelte sich die Transportleistung auf deutschen Straßen von 252,3 auf 498,9 Mrd. tkm. Bedingt durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie sank dieser Wert im Jahr 2020 um rund 2,5% auf 486,1 Mrd. tkm. Die Zahl der auf die Transportleistung bezogenen tödlichen Unfälle sank seit 1992 von rechnerisch 7,5 auf 1,3 Getötete pro 1 Mrd. tkm. Dies ist der Tiefststand seit 1992 und entspricht einem Rückgang um 83,6% (vgl. Abb. 1).

Für die Unfälle mit Schwerverletzten konnte 2020 mit rechnerisch 11,3 Personen pro 1 Mrd. tkm erneut ein Tiefststand seit 1992 mit einem Rückgang um 78,6% erreicht werden (vgl. Abb. 2). (An)

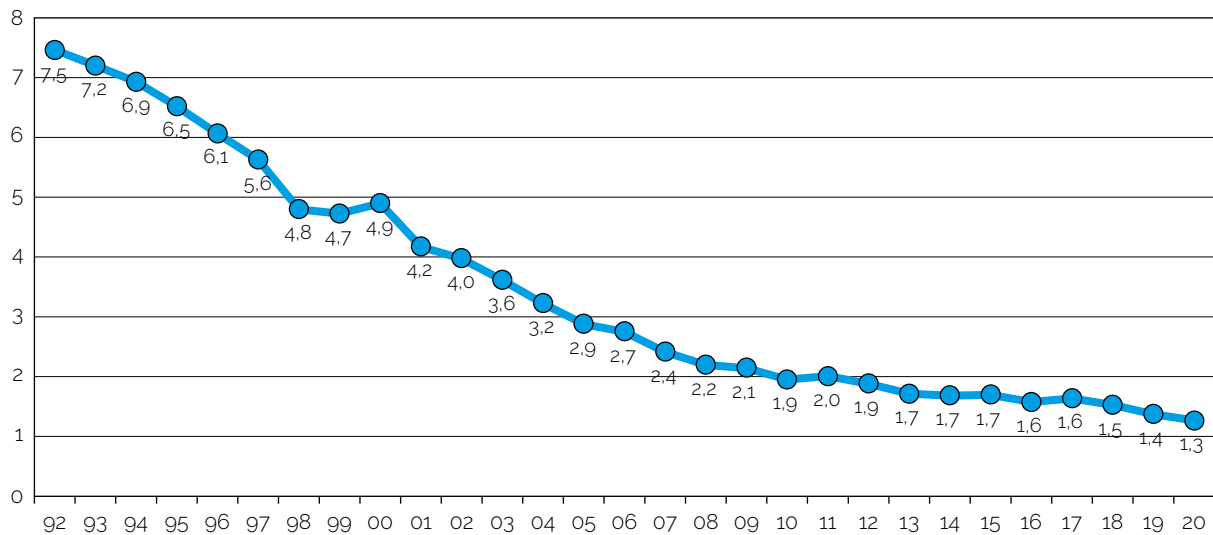


Abb. 1: In Deutschland Getötete bei Lkw-Unfällen je 1 Milliarde Tonnenkilometer

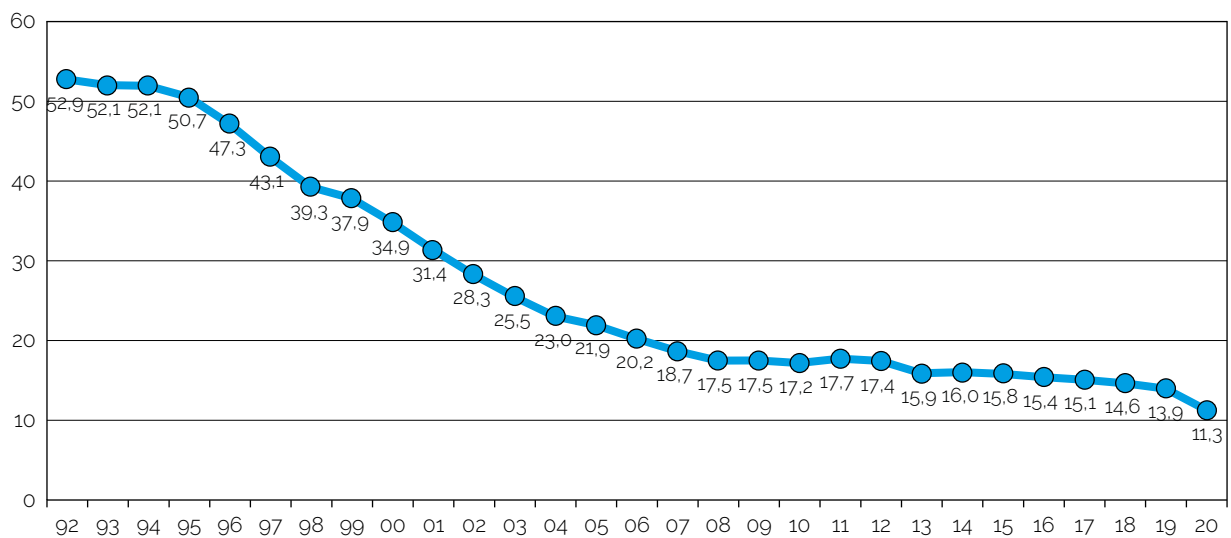


Abb. 2: Schwerverletzte/1 Mrd. Tonnenkilometer bei Lkw-Unfällen in Deutschland

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

ALTERNATIVE ANTRIEBE

Seit Dezember 2019 ist das Klimaschutzgesetz und das dazugehörige Klimaschutzprogramm (KSP) 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 vorgesehen, bis zum Jahr 2030 ca. 43 Prozent CO₂ gegenüber 2020 einzusparen. U.a. wurde im KSP 2030 das Ziel formuliert, dass ein Drittel der Fahrleistung im schweren Straßengüterverkehr bis 2030 elektrisch oder unter Verwendung strombasierter Kraftstoffe erbracht werden soll.

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 Empfehlungen, die sie in sechs verschiedenen Arbeitsgruppen erarbeitet.

Der BGL wirkt in der zentralen Arbeitsgruppe 1 »Klimaschutz im Verkehr« der NPM mit. Ziel ist hier vor allem, sicherzustellen, dass die Wettbewerbsfähigkeit des deutschen mittelständischen Transportgewerbes im Rahmen dieses Transformationsprozesses nicht gefährdet wird. Diese Arbeitsgruppe hat nun einen WERKSTATTBERICHT ANTRIEBSWECHSEL NUTZFAHRZEUGE als Empfehlung der AG an die Bundesregierung erarbeitet, um mögliche Wege zur Dekarbonisierung schwerer Lkw mit Fokus der Elektrifizierung aufzuzeigen (Der gesamte Bericht steht zum Download unter https://www.plattform-zukunft-mobilitaet.de/wp-content/uploads/2020/12/NPM_AG1_Werkstattbericht_Nfz.pdf bereit).



Nachfolgende technologischen Pfade der Elektrifizierung für schwere Nfz (SNF) sind im Fokus:

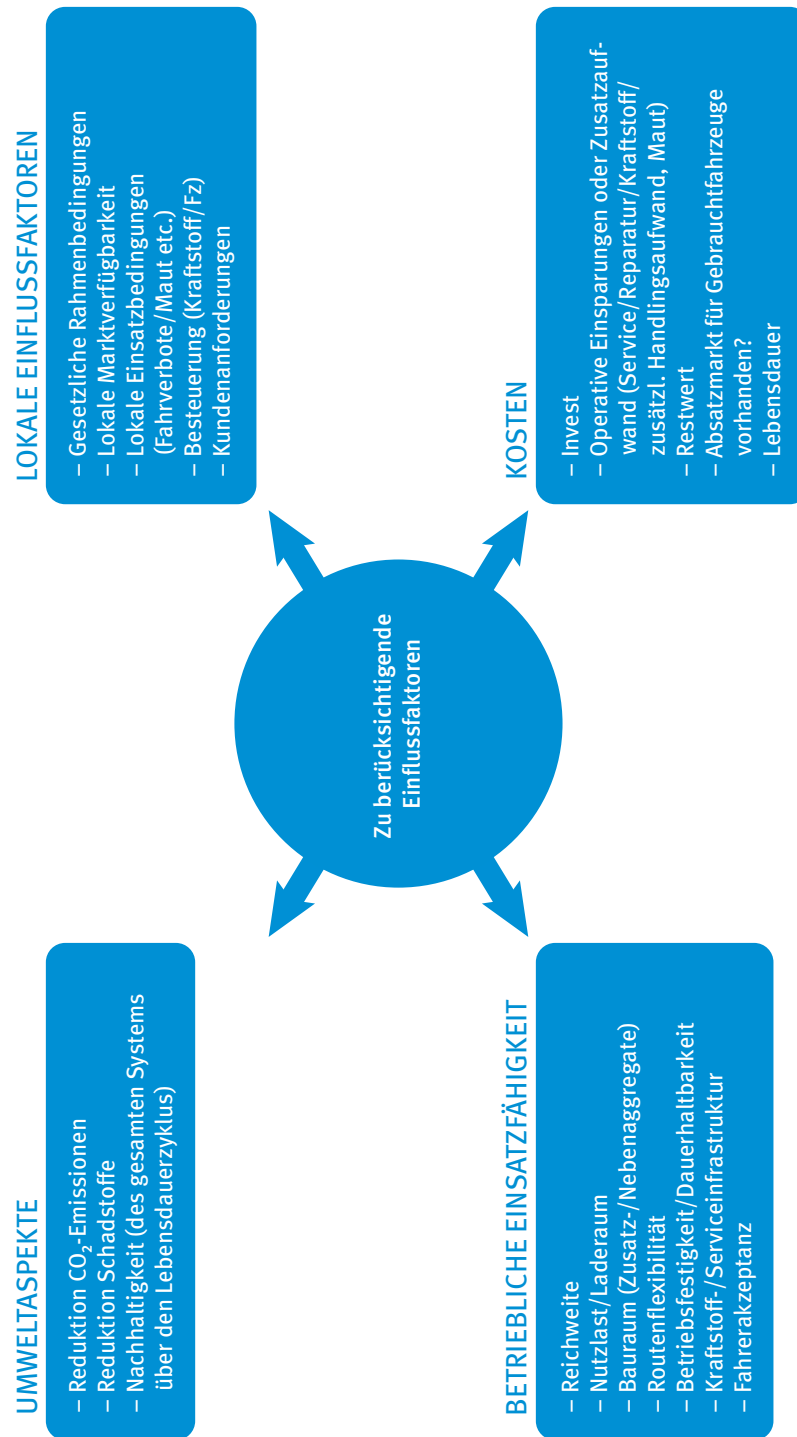
- Batterieelektrische Antriebe (BEV-Lkw),
- Wasserstoff-Brennstoffzellentechnologie (H₂-BZ-Lkw) und
- Oberleitungs-Hybride (OH-Lkw).

Nach einer entsprechend ausführlichen Analyse wurde zur Erreichung der Ziele des KSP 2030 ein Fahrplan für die jeweiligen Antriebstechnologien sowie, der dafür erforderlichen Versorgungs- und Ladeinfrastruktur entwickelt:

Zwischenfazit des BGL:

In unserer heutigen »Dieselkomfort-Zone« werden im Nutzfahrzeugsektor nicht nur der Antriebsmotor, sondern auch Transportkälteaggregate, Standheizungen und sonstige Nebenaggregate fast ausschließlich mit Diesel betrieben. Diesel kann in ganz Europa und über die Grenzen Europas hinaus in ausreichend dichten Versorgungsnetzen getankt werden. Mit den Klimaschutzzielen und der Forderung einer vollständigen CO₂-Neutralität bedeutet die Dekarbonisierung des Verkehrsbereiches bei allen Kraftfahrzeugen eine Veränderung der Antriebstechnologien. Aus Sicht des BGL sind auf dem Weg aus der Dieselkomfort-Zone alle möglichen Maßnahmen zu prüfen, die auch kurzfristig CO₂-Reduktionen ermöglichen könnten. Dazu zählen natürlich neue alternative Antriebskonzepte, die Weiterentwicklung von Komponenten (z. B. rollwiderstandsoptimierte Reifen und aerodynamische Anbauten, im Zuge der Elektrifizierung auch Rekuperation oder Antrieb bei Trailerachsen). Auch sind grundsätzlich die zulässigen Abmessungen und Gesamtmassen der Nutzfahrzeuge und -kombinationen zu überdenken. Nur mit einer ganzheitlichen Betrachtung sind die ambitionierten CO₂-Grenzwerte zu erreichen.

Alle verkehrsbezogenen Sektoren, einschließlich des Energieversorgungssektors, der Tankstellen





und der Dienstleister, benötigen einen strategischen Fahrplan mit einem verbindlichen Rahmen für die Einführung umweltfreundlicher Technologien. Der Straßengüterverkehr muss den zu beschreitenden Weg kennen, um richtig zu investieren und so effektiv an der Ökologisierung der Gesellschaft teilzunehmen. Insofern begrüßt der BGL die Aktivitäten der NPM und die Berücksichtigung dieser maßgeblichen Punkte im Werkstattbericht.

Alternative Antriebstechnologien: Pionierarbeit versus Serienreife

Will der Transportunternehmer heute für Neuinvestitionen bereits auf »den Ersatzantrieb« oder »Ersatzbetriebsstoff« für den aktuellen Diesel setzen, so ist dies nur sehr eingeschränkt möglich. Auch stellt sich die Frage, ob es zukünftig überhaupt noch möglich sein wird, alle Anforderungen eines Transportlogistikers mit einem

Betriebsstoff abzudecken oder ob entsprechend der jeweiligen Einsatzbedingungen des Nutzfahrzeuges auf unterschiedliche Antriebstechnologien und Betriebsstoffe zurückgegriffen werden muss.

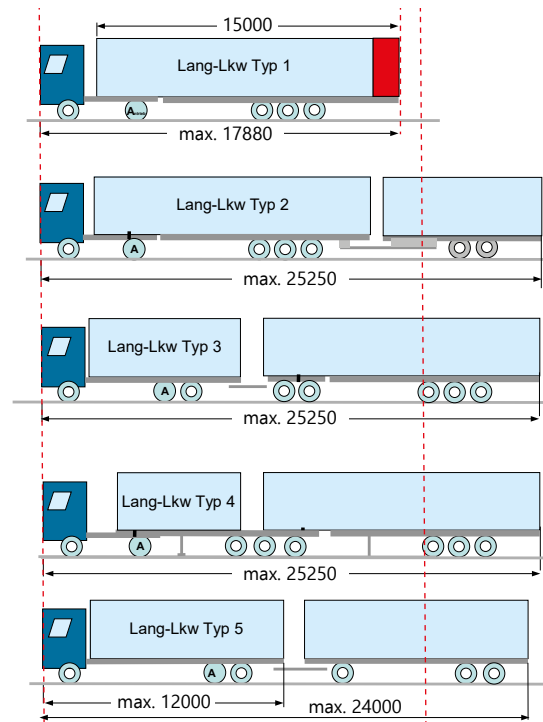
Stand heute kann der Transportunternehmer nur für seine individuellen Einsätze eine Bedarfsanalyse erstellen und muss mit unternehmerischem Handeln entscheiden, ob er sich tatsächlich schon auf eine Alternativlösung und die damit verbundene Pionierarbeit einlassen kann oder ob er vorerst nicht doch noch auf modernste EURO-VI Technologie mit dem Vorteil der Dieselskomfort-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)

LANG-LKW

Seit Januar 2012 sind in Deutschland mit dem Start des Feldversuches »Lang-Lkw« fünf unterschiedliche Lang-Lkw Typen unterwegs. Für die im Feldversuch unauffälligen Lang-Lkw Typen 3, 4 und 5 ist mittlerweile seit Januar 2017 und für Typ 2 seit Januar 2018 ein zeitlich unbefristeter Betrieb möglich. Lediglich für den Lang-Lkw Typ 1 (verlängertes Sattelkraftfahrzeug) läuft aktuell noch die Versuchsphase bis Dezember 2023. Während für herkömmliche Sattelkraftfahrzeuge eine Gesamtlänge von bis zu 16,50 Metern und Lkw mit Anhänger bis zu 18,75 Metern zulässig ist, dürfen Lang-Lkw bis zu (Typ 1) 17,88 bzw. bis zu (Typen 2–5) 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 Höchstgrenzen, ebenso für die maximal zulässige Fahrzeugbreite und -höhe.

Lang-Lkw in Deutschland



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

Position des BGL

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

Auch wird begrüßt, dass die LKWÜberStVAusnV ständig weiter fortgeschrieben und neben der Erweiterung des Streckennetzes auch Erfahrungen aus dem Betrieb sowie der technische Fortschritt entsprechend berücksichtigt werden. Zu erwähnen sind hier insbesondere aus Verkehrssicherheitsaspekten die Ausrüstungspflicht mit einem Abbiegeassistenzsystem sowie mit zusätzlichen seitlichen Fahrtrichtungsanzeigern bzw. synchron mitblinkenden Seitenmarkierungsleuchten.

Zum Streckennetz:

Das jeweils zulässige Streckennetz variiert zwischen Lang-Lkw Typ 1 und den Typen 2 bis 5. Für Typ 1 ist zusätzlich zu dem für alle Lang-Lkw ausgewiesenen Positivstreckennetz das gesamte Streckennetz in mittlerweile 14 Bundesländern (Baden-Württemberg, Bayern, Brandenburg, Bremen, Hamburg, Hessen, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Saarland, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein und Thüringen) freigegeben. Der BGL appelliert an die noch fehlenden Bundesländer Berlin und Mecklenburg-Vorpommern ebenfalls ihr ge-

samtes Streckennetz für das verlängerte Sattelkraftfahrzeug, den Lang-Lkw Typ 1, freizugeben. Nach nun fast 10 Jahren Praxiseinsatz sind dem BGL auch keine negativen Auffälligkeiten des Lang-Lkw Typ 1 bekannt, die gegen eine Freigabe sprechen. Gerade aufgrund der Tatsache, dass der Lang-Lkw Typ 1 mit 17,88 m eine deutlich kürzere Gesamtlänge hat als die anderen Lang-Lkw Typen (25,25 m) und auch noch knapp einen Meter kürzer als der aktuell zulässige Gliederzug (18,75 m) ist, trotzdem aber ca. 8–10 m³ mehr Ladevolumen als der heute konventionelle Sattelzug zur Verfügung stellen kann, ist mit einer entsprechenden Effizienzsteigerung und auch CO₂-Einsparung von etwa 10% auszugehen. Bedenkt man die ambitionierten CO₂-Ziele, so kann man aus Sicht des BGL diese Einsparpotenziale nicht ignorieren, sondern muss gerade innerhalb der EU die Einsparpotenziale durch Anpassung der Nutzfahrzeugabmessungen und –gewichte ganzheitlich überdenken. Dies auch im Hinblick auf die Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger. Mit dem Einsatz eines Lang-Lkw Typ 1 als europäisches Standardfahrzeug könnte z. B. durch den einfachen Wechsel der Ladungsträger zwischen den Verkehrsträgern ein zusätzlicher Beitrag zur Erhöhung der Multi-Modalität geleistet werden, da zwei normierte C 745-Wechselbehälter (siehe Foto) oder ein 40'-ISO-, 45'- oder 48'-Container befördert werden könnten. Daher bittet der BGL das BMVI, diesen Lang-Lkw Typ 1 auch in Brüssel zu platzieren.

Zusätzlich mahnt der BGL gegenüber dem BMVI die fehlende Planungssicherheit für Lang-Lkw Typ 1 an, der aufgrund der aktuellen zeitlichen Befristung mit Ablauf des 31. Dezember 2023 nicht mehr eingesetzt werden dürfte. Kein Unternehmer investiert nun noch in eine Technologie, für die er nur noch knappe zwei Jahre Planungssicherheit hat. Der BGL regt daher an, jetzt, nachdem die Rahmenbedingungen für den Einsatz eines Lang-Lkw Typ 1 bis auf wenige Ausnahmen (zwei

fehlende Bundesländer, Beschränkungen Gütergruppen und bei ADR, etc.) nahezu praxistauglich sind, die zeitliche Befristung nochmals um die entsprechende durchschnittliche Abschreibungsfrist eines Sattelanhängers zu verlängern.

Lang-Lkw im grenzüberschreitenden Einsatz

Bislang ist ein grenzüberschreitender Einsatz von Lang-Lkw nach der europäischen Richtlinie 96/53/EG nicht zulässig. Einzige Möglichkeit wäre ein bilaterales Abkommen zwischen zwei EU-Mitgliedsstaaten, worin die Anforderungen für Verkehre zwischen diesen zu definieren sind. Aktuell laufen im Hintergrund Vorbereitungen zwischen Deutschland und den Niederlanden. Der BGL begrüßt grundsätzlich diese Initiative, hat aber gegenüber dem BMVI konkrete Forderungen für eine solche Vereinbarung formuliert.

Forderungen für bilaterale Vereinbarungen zum Einsatz von Lang-Lkw

Möglichkeiten optimal nutzen

Beide Vertragspartner müssen die im jeweiligen Nachbarland bestehenden Möglichkeiten (Abmessungen & Gewichte) gleichermaßen nutzen können.

Dies erfordert Transparenz und Rechtssicherheit über die konkreten Anforderungen auf beiden Seiten.

Verpflichtungen zwingend einhalten

- Zwingende (inländerdiskriminierungsfreie) Erfüllung der LKW-ÜberlStVAusnV auch für gebietsfremde Transportunternehmer
- Klärung zur Erbringung von Übereinstimmungsnachweisen (in Deutschland durch den

deutschen aaS (amtlich anerkannter Sachverständiger), im Vertragsstaat durch zu bestimmendes Äquivalent)

- Gegenseitige Anerkennung der persönlichen Anforderungen an die Fahrer

Berücksichtigung aller Lang-Lkw Typen

Lang-Lkw Typ 1 ist in Deutschland im »Versuchsbetrieb«. Zur Vermeidung einer Benachteiligung aller, die in den Typ 1 investiert haben, muss der Vertragsstaat diesen Typ ebenfalls zulassen, ggf. in Anlehnung an Deutschland im Versuchsbetrieb. Dadurch könnte überdies der Weg für eine europäische Zulassung dieses Typ 1 beschleunigt werden.

Kontrollmöglichkeiten / Sanktionierungen sicherstellen

- Gefahrene Routen (Einhaltung des Positivnetzes), Kombinationen, Gewichte, Zeiten und Fahrzeuge müssen auch bei gebietsfremden Unternehmen nachvollziehbar sein, um die Einhaltung der nationalen Vorgaben effektiv kontrollieren und Verstöße wirksam sanktionieren zu können. Eine entsprechende Dokumentations-/Aufzeichnungspflicht sollte für einen bestimmten Zeitraum festgeschrieben werden.
- Wiederholte Verstöße (gem. Aufzeichnungen) müssen bis zum Entzug der GüKG-Lizenz führen.
- Anregung: Kontrollbehörden sollten auch im Ausland Zugang zu betrieblichen Dokumentationen (Telematik-/Speditionsoftware) erhalten. Alternativ könnte ein nationales Meldeportal eingerichtet und dessen Nutzung verpflichtend werden. (RS)

LADUNGSSICHERUNG

Ladungssicherung von Rundholz in Seecontainern

Die bereits für den zurückliegenden Berichtszeitraum 2019-2020 vorgesehene Veröffentlichung einer Verladeempfehlung zur Ladungssicherung von Windwurf- und Kalamitätsholz in Frachtcontainern hat sich aufgrund weiterer unerlässlicher Fahrversuche zur ordnungsgemäßen Beladung bis in den Sommer 2021 verzögert. Das Naturprodukt Rohholz ist kein idealer starrer zylindrischer Körper und besitzt keine einheitliche Formgestalt. Stammkrümmungen, teilflächige Rindenanhafungen und Astansätze tragen dazu bei, dass die Ladungssicherung der Holzstämme eine fachgerechte Beladung im Frachtcontainer erfordert. Diesbezüglich wurde der Fokus auf die

Nadelholzart Fichte – als hauptbetroffenes Windwurf- und Kalamitätsholz – gerichtet. Nach dem bewährten Vorbild der interdisziplinären Erarbeitung von entsprechenden Verladeempfehlungen konnten Vorgaben zur betriebs-, beförderungs- und verkehrssicheren Verladung von Frachtcontainern – ausgehend von der bewährten Praxis – auf Grundlage des Standes der Technik nach der Richtlinie VDI 2700 (Verein Deutscher Ingenieure) erarbeitet werden. Das Prinzip besteht aus der formschlüssigen und lagenweise wechselseitigen Verladung von dickeren Stammenden und schmaleren Stammspitzen der hier betrachteten ca. 11,8 Meter bis ca. 12 Meter langen Fichtenstämmen. Fahrversuche nach DIN EN 12642 bestätigten die Sicherheit der neuen Verlade- und Ladungs-





sicherungsvorgaben. Die Verladeempfehlung »Rohholz im Frachtcontainer« wurde den Innenressorts der Länder sowie dem Bundesamt für Güterverkehr (BAG) über die Arbeitsgemeinschaft Verkehrspolizeiliche Angelegenheiten (AGVPA) zu Zwecken der Kontrolle der Ladungssicherung zur Verfügung gestellt. Die vorliegende Verladeempfehlung stellt somit einen wichtigen Beitrag zur rechtssicheren Ladungssicherung nach dem derzeitigen Stand der Technik dar. Die Verladeempfehlung steht zum kostenlosen Download zur Verfügung unter

https://www.bgl-ev.de/web/mensch_umwelt_verkehr/verkehrssicherheit/laden_und_sichern.htm.

Beteiligte: Landesamt für Zentrale Polizeiliche Dienste (LZPD) NRW (Leitung und Koordination des Projektes), Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, Polizei Hessen, Poli-

zei Niedersachsen, Polizei Nordrhein-Westfalen, Bundesamt für Güterverkehr, Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft, Post-Logistik Telekommunikation (BG Verkehr), Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V., Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V., Bundesvereinigung des Holztransport-Gewerbes e.V., Landesbetrieb HessenForst, Königsberger Ladungssicherungskreis e.V., Riedesel Forst-Service GmbH, GTC German-Timber-Company GmbH, DEKRA Automobil GmbH, TÜV NORD Mobilität GmbH & Co. KG, INTAKT Transportberater e.K., EUROSAFE GmbH, GWS-Schlobohm.

Ladungssicherung von Weichverpackungen

Die für das zweite Quartal 2021 vorgesehene Veröffentlichung der Richtlinie VDI 2700 Blatt 18 zur Ladungssicherung von Weichverpackungen (vgl. BGL-Jahresbericht des Vorjahres) konnte noch nicht realisiert werden. Die Definition repräsentativer Prüfladungen für fahrdynamische Untersuchungen nach DIN EN 12642 zur Zertifizierung von Fahrzeugaufbauten gemäß »VDI 2700 Blatt 18« gestaltete sich als sehr komplex. Kriterien für eine Referenzladung konnten u.a. nach Anhörung von Prüforganisationen im Abgleich mit in der Vergangenheit bereits durchgeführten Prüfungen in der chemischen Industrie erarbeitet werden. Gegenwärtig eruiert die chemische Industrie, ob ggf. an zentraler Stelle eine entsprechende Referenzladung für Dritte abrufbar bereitgestellt werden kann. Von einer Veröffentlichung der Richtlinie ist Anfang 2022 auszugehen. (An)





8

INTERNATIONALER VERKEHR



BREXIT

Mit Ablauf des 31. Dezember 2020 war es soweit: Nach etlichen »Beinahe-Hard Brexits« endete die seit 1. Februar 2020 geltende Übergangsphase, das Vereinigte Königreich Großbritannien und Nordirland (VK) schied endgültig aus der Europäischen Union aus. Und wie bei praktisch allen kritischen Terminen, die in den vergangenen Jahren im Brexit-Zusammenhang angestanden hatten, blieb es auch diesmal spannend bis zum letzten Moment. Würde es noch vor dem Austritt gelingen, eine Abkommenslösung zu finden, mit der das künftige Verhältnis zwischen VK und EU auf eine verlässliche Basis gestellt würde? Oder drohte – fast vier Jahre nach dem britischen Referendum zum EU-Austritt und unzählige Verhandlungsrunden später – doch noch ein »harter Brexit« ohne Regelungen zum Marktzugang, zu Zollsätzen und Warenaustausch?

Handels- und Kooperationsabkommen: Marktzugang und Abgabensätze

Am 24. Dezember 2020 traten die Verhandlungspartner mit einem Weihnachtsgeschenk der besonderen Art vor die Presse: Sieben Tage vor dem Austrittstermin war Einigkeit über eine Grundsatzvereinbarung zu einem Handels- und Kooperationsabkommen erzielt worden. Am 30. Dezember 2020 wurde das Abkommen von EU-Kommissionschefin Ursula von der Leyen und Ratspräsident Charles Michel unterzeichnet, auch das britische Unterhaus stimmte dem Abkommen zu. Die ebenfalls erforderliche Zustimmung aller 27 verbleibenden EU-Mitgliedsstaaten war bis zum Austrittszeitpunkt nicht mehr zu gewährleisten. Jedoch stimmten die Mitgliedsstaaten einer vorläufigen Anwendung des Abkommens während der ersten zwei Monate des Jahres 2021 zu. Während dieses Zeitraums sollte die offizielle Verabschiedung des Abkommens durch die Mitgliedsstaaten erfolgen. Tatsächlich dauerte es noch ein wenig länger: Am 27. April 2021 stimmte das Europäische Parlament dem Abkommen zu, das damit seit dem 1. Mai 2021 endgültig in Kraft ist.

Inhaltlich brachte das Abkommen der Transportlogistikwirtschaft vor allem Klarheit über den Marktzugang:

- Die EU-Lizenz der Unternehmen mit Sitz in der EU kann im VK weiterhin uneingeschränkt genutzt werden für bilaterale Verkehre von und nach dem VK sowie für den Transit durch das VK. Im Anschluss an eine bilaterale grenzüberschreitende Fahrt ins VK kann ein EU-Unternehmen maximal zwei Kabotage Transporte auf britischem Territorium durchführen.
- Britische Unternehmen können auf der Basis ihrer britischen Genehmigung ebenfalls uneingeschränkt bilaterale Verkehre von und nach der EU durchführen, ebenso die EU transitieren. Im Anschluss an eine bilaterale grenzüberschreitende Fahrt in die EU kann ein britisches Transportunternehmen maximal einen Kabotage Transport oder zwei »Cross-Trade«-Verkehre (Verkehre zwischen zwei oder mehreren EU-Staaten) oder einen Kabotage- und einen »Cross-Trade«-Transport durchführen, bevor es wieder ins VK zurückkehren muss.

Ferner gilt: Auf Waren, die aus dem Vereinigten Königreich bzw. der EU stammen, werden bilateral keine Einfuhrzölle erhoben. Es gibt keinerlei Mengenbeschränkungen für den Import aus dem jeweils anderen Zollgebiet.

Zollabwicklung

Wie der BGL allerdings immer wieder betonte, führt die Nicht-Erhebung von Einfuhrzöllen in keiner Weise dazu, dass auch keine Zollformalitäten anfallen! Im Gegenteil: Seit dem 1. Januar 2021 gilt das VK für die EU-Zollbehörden regulär als Drittland, auf das alle Vorschriften des EU-Zollkodexes vollinhaltlich anzuwenden sind. Die EU verlangt dementsprechend Aus- und Einfuhranmeldungen, summarische Ein- und Ausgangsanmeldungen etc. im Großbritannienverkehr genau wie im Fall von Verkehren mit anderen Drittstaaten. Hierfür hatten Frankreich, Belgien und die Niederlande



ihre Terminals für den Großbritannienverkehr aufwendig mit Zollanlagen ausgerüstet, die die Zollabwicklung weitestgehend automatisieren sollen. Anders als die EU hat das VK für Importe aus der EU Übergangsfristen gewährt, während derer noch erleichterte Verfahren Anwendung finden. So können britische Einführer die Einfuhranmeldung um bis zu sechs Monate verschieben, und auch die verschiedenen digitalen Meldungen in das Goods Vehicle Movement System (GVMS), die Transportunternehmen für Importsendungen ins VK grundsätzlich bereits vor Verlassen der EU abgeben müssen, bleiben zunächst weitgehend ausgesetzt. Die Fristen des zugrundeliegenden Stufenplans bis zu einer »normalen« Zollabwicklung von Einfuhren ins VK hat die britische Regierung zudem Ende März 2021 noch einmal deutlich verlängert. Die meisten Übergangsregelungen bleiben demnach bis Ende 2021 in Kraft. Für Exporte in die EU sah dagegen auch das VK keine Übergangsregelungen vor; hier kommt bereits seit 1. Januar 2021 die britische Zollgesetzgebung zur vollen Anwendung.

Praxiserfahrungen seit dem Brexit

In der Praxis kam es in der Folge des Brexit vorhersehbar zu erheblichen Problemen. In vielen Fällen hatten weder Aus- noch Einführer vor dem Brexit Erfahrungen mit der Zollabwicklung gesammelt; Transportunternehmen sahen sich mit fehlender Vorbereitung ihrer Kunden, den Neuerungen einer weitgehend automatisierten Abwicklung an den EU-Zollterminals, einem eklatanten Mangel qua-

lizierter Zollagenten und unzureichender Zollinfrastruktur auf britischer Seite konfrontiert – und all dies noch verschärft und verkompliziert durch die Corona-Pandemie, die gerade zum Jahreswechsel 2020/21 die Verkehre zwischen dem VK und Frankreich praktisch zum Erliegen gebracht hatte. Monate später zeichnet sich ab: Verlagerer und Empfänger, die regelmäßig Sendungen aus dem jeweils anderen Zollgebiet erhalten oder dorthin versenden, haben zumindest für Standard-situationen Routinen und Lösungen gefunden; Transportunternehmen, die regelmäßig im Großbritannienverkehr tätig sind, haben – mit oft erheblichen Anstrengungen – die nötige Expertise erworben. Doch wer nur gelegentlich im Warenaustausch EU <=> VK tätig ist, findet sich in der neuen, deutlich komplizierteren Situation nicht zurecht. Drittlandsverkehre sind kein Markt für Gelegenheitsfahrer, umso mehr, wenn auch die Versender/Empfänger nicht über Erfahrungen in der Zollabwicklung verfügen!

Die einschlägigen Spotmärkte verzeichnen daher einen erheblichen Angebotsüberhang. Spezialverkehre wie etwa Beförderungen von Waren tierischen oder pflanzlichen Ursprungs in die EU sind wirtschaftlich kaum mehr darstellbar, weil hier zusätzlich zu den zollseitigen Anforderungen auch phytosanitäre und veterinärmedizinische Vorgaben zu beachten sind. Für Einfuhren ins VK sind diese aktuell noch ausgesetzt, doch mittelfristig wird auch dort die reguläre Vorschriftslage wieder Anwendung finden. (Ni/To)

ALPENQUERENDER VERKEHR

Der alpenquerende Verkehr ist in der politischen Arbeit des BGL seit Jahren ein Schwerpunktthema. Ständig sich verschärfende Restriktionen für den Transitverkehr durch die Alpen erschweren den Handelsaustausch zwischen Italien und den Staaten nördlich der Alpen. Zunehmend hat das Transport- und Logistikgewerbe Schwierigkeiten, die für die breite Bevölkerung notwendige Versorgung und die für die Industrie benötigten Beförderungen termingerecht aufrechtzuerhalten. Die wesentlichen alpenquerenden Transitachsen für den Straßengüterverkehr verlaufen durch die Schweiz über die Gotthardroute mit ca. 860 000 Lkw-Fahrten im Jahr 2020 sowie durch das Tiroler Inntal und weiter über den Brenner mit rund 2,3 Millionen Lkw-Fahrten im Jahr 2020. Andere Transitrouten sind im Wesentlichen nur für den lokalen Ziel- und Quellverkehr freigegeben und für den alpenquerenden Transit-Verkehr gesperrt. Das österreichische Bundesland Tirol hat in den letzten Jahren eine Vielzahl von Maßnahmen erlassen, die zu massiven Einschränkungen für den alpenquerenden Verkehr von Gütern auf der Straße führen. Inzwischen besteht ein fast unüberschaubares Maßnahmenbündel der Tiroler Landesregierung an Verboten und Beschränkungen, um den alpenquerenden Straßengüterverkehr über die Brenner-Route zu behindern bzw. zu verhindern. Neben dem Nachtfahrverbot und den Blockabfertigungen existieren Maßnahmen wie das Sektoreale Fahrverbot, das Euroklassen-Fahrverbot, das Wochenendfahrverbot und der Fahrverbots-Kalender mit zusätzlichen Fahrverboten an zahlreichen Samstagen im Jahr.

Streichung der Ausnahmen für Euro-VI-Lkw vom Nachtfahrverbot ab 01.01.2021

Besondere Schwierigkeiten für das betroffene Transportgewerbe verursachte die zum 01.01.2021 eingeführte Verschärfung des Nachtfahrverbots auf der Inntalautobahn. So dürfen ab diesem Zeitpunkt die bisher ausgenommenen Euro-VI-Lkw in

den Nachtstunden nicht mehr die Inntalautobahn befahren. Ausgenommen von dem Nachtfahrverbot sind lediglich Fahrzeuge mit reinem Elektroantrieb oder mit Wasserstoff-Brennstoffzellen-Technologie, die als Fernverkehrsfahrzeuge derzeit auf dem Markt noch überhaupt nicht verfügbar sind. Euro-VI-Lkw mit Verbrennungsmotor sind aktuell die emissionsärmsten Fahrzeuge, die auf langen Strecken im Straßengüterverkehr eingesetzt werden können. Somit sind in der Nacht faktisch keine grenzüberschreitenden Güterverkehre über die wichtigste alpenquerende Straßenquerung mehr möglich. Insbesondere Unternehmen, die zeitsensitive Güter im Nachtsprung zwischen Deutschland und Italien und v.v. befördern, sind von den Einschränkungen massiv betroffen.

Wie bereits beim Sektorealen Fahrverbot hat die Tiroler Landesregierung auch beim Nachtfahrverbot weitreichende Ausnahmen für den Ziel- oder Quellverkehr in ihre Tiroler Kernzone erlassen. Unternehmen mit Sitz in der Kernzone (Tiroler Bezirke Imst, Innsbruck-Land, Innsbruck-Stadt, Kufstein und Schwaz) können von großzügigen Ausnahmen vom Nachtfahrverbot profitieren, sofern es zu einer Umladung innerhalb der Kernzone kommt. Aus Sicht des deutschen Transportgewerbes verfügen Unternehmen mit Sitz in der Kernzone durch diese Ausnahmen über erhebliche Wettbewerbsvorteile gegenüber anderen Unternehmen aus der EU.

Die EU-Rechtswidrigkeit des Nachtfahrverbotes wurde in vielerlei Hinsicht auch vom Europa-rechtsexperten Prof. Hilpold von der Universität Innsbruck (!) in einem aktuellen Rechtsgutachten bestätigt.

Blockabfertigungen verursachen kilometerlange Staus

Ein weiteres Ärgernis für die betroffenen Unternehmen, Fahrer und die Bevölkerung im deutschen Inntal sind die seit Ende 2017 am Grenzübergang Kufstein von Tirol regelmäßig durchgeführten



Lkw-Blockabfertigungen – in Tirol Dosiermaßnahmen genannt. An im Voraus festgelegten, besonders verkehrsreichen Tagen werden ab 5:00 Uhr morgens maximal 250–300 Lkw pro Stunde aus Deutschland in Richtung Tirol eingelassen. Besonders problematisch war im Jahr 2021 der Zeitraum vom 10. Mai bis 04. Juni. So wurden in diesem kurzen Zeitraum an 11 Tagen Blockabfertigungen durchgeführt. Die Folge sind erhebliche Rückstaus auf deutscher Seite mit einem regelmäßigen Verkehrschaos auf den Autobahnen A93 und A8. Durch die Rückstaus – die an manchen Tagen länger als 50 Kilometer sind – entstehen gefährliche Verkehrssituationen, die bereits mehrere schwere Verkehrsunfälle zur Folge hatten. Hinzu kommt, dass vor allem die Lkw-Fahrerinnen viele Stunden auf der Autobahn im Stau zu unmenschlichen Bedingungen, ohne Versorgungsmöglichkeiten und ohne elementarste hygienische Versorgung, verharren müssen.

EU-Kommission bezieht keine klare Stellung hinsichtlich eines Vertragsverletzungsverfahrens gegen das Sektorale Fahrverbot

Bereits zum 01.01.2020 hatte Tirol eine Verschärfung des Sektoralen Fahrverbots erlassen. Dieses sieht vor, dass neben den bereits vom Sektoralen Fahrverbot betroffenen 7 Gütergruppen zusätzlich 5 weitere Gütergruppen, die von der Tiroler Landesregierung als bahnaffin angesehen werden, nicht mehr auf der Straße befördert werden dürfen.

Die erste Stufe des Sektoralen Fahrverbotes wurde zum 01.05.2017 eingeführt. Nach Intervention des BGL stimmte die EU-Kommission damals der Einführung des Sektoralen Fahrverbotes nur unter der Bedingung zu, dass Euro-VI-Fahrzeuge dauerhaft ausgenommen werden. Entgegen dieser Vereinbarung hat die Tiroler Landesregierung zum 01.01.2020 neben einer Erweiterung der betroffenen Gütergruppen des Weiteren beschlos-

sen, dass nun nur noch Euro-VI-Fahrzeuge, die nach dem 31.08.2018 erstmals zugelassen wurden, vom Sektoralen Fahrverbot ausgenommen sind. Dies stellte die betroffenen Unternehmen Anfang 2020 mit der fast zeitgleich einsetzenden Corona-Krise vor erhebliche Schwierigkeiten, da in den Fuhrparks der betroffenen Unternehmen kaum Euro-VI-Fahrzeuge mit Erstzulassung vor dem 31.08.2018 vorhanden waren.

In der Vergangenheit scheiterte Tirol bereits zweimal vor dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) mit dem Versuch, ein Sektoriales Fahrverbot auf der Inntal-Autobahn einzuführen. In beiden Fällen bestätigte der EuGH die Nichtvereinbarkeit des Sektoralen Fahrverbotes mit EU-Recht, da es eine unverhältnismäßige Beschränkung des freien Warenverkehrs innerhalb der Europäischen Union darstelle. Tirol wurde in beiden Fällen vom EuGH verpflichtet, das Sektoriale Fahrverbot aufzuheben. Europarechts-Experte Prof. Hilpold von der Universität Innsbruck bestätigte in einem Rechtsgutachten im Frühjahr 2021 die Unvereinbarkeit auch des aktuellen Sektoralen Fahrverbotes mit EU-Recht. Umso mehr stößt die derzeitige viel zu lange andauernde Untätigkeit der EU-Kommission bei den betroffenen Transportunternehmen auf zunehmende Verständnislosigkeit.

RoLa stellt keine Alternative dar

Die von Tirol zugesagte Verlagerungsoption des Straßengüterverkehrs auf die Schiene durch die Rollende Landstraße (RoLa) stößt qualitativ und quantitativ an ihre Grenzen. Entgegen der Zusage Österreichs, ausreichende Zugkapazitäten zur Verfügung zu stellen, um den freien Warenverkehr innerhalb der EU sicherzustellen, wurden die im Fahrplan von Rail Cargo Austria (RCA) in der Nacht ausgewiesenen RoLa-Verbindungen – häufig mit der Begründung nicht ausreichender Nachfrage – kurzfristig ersatzlos gestrichen.

Des Weiteren hat sich herausgestellt, dass eine kurzfristige Lkw-Mitnahme auf der RoLa in vielen Fällen nicht möglich war. Besonders zu den verkehrsreichen Zeiten, vor allem zu Beginn und Ende der Woche, sind die RoLa-Züge meist Tage im Voraus ausgebucht. Die Wartezeiten für einen freien Zugplatz stehen in keinem Verhältnis zu einer Verlagerung des Straßengüterverkehrs auf die Bahn für eine Strecke von 93 (!) Kilometern. Pragmatische Lösungen, wie bei Zugausfällen oder Verspätungen den betroffenen Lkw-Fahrern einen Transit über die Straße zu erlauben, werden von Tiroler Seite nicht eingeräumt.

BGL fordert EU-Kommission auf, endlich einzuschreiten

In den vergangenen Jahren hatte der BGL vielfach gegen die Tiroler Transitbeschränkungen bei der EU-Kommission interveniert. Zuletzt hatte der BGL im März 2021 gemeinsam mit den im Arbeitskreis Alpen transit vertretenen Verbänden und weiteren Verbänden des Straßengüterverkehrs aus Mittel- und Osteuropa EU-Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen nochmals mit Nachdruck aufgefordert, endlich gegen die Verkehrsbeschränkungen in Tirol einzuschreiten und ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Österreich einzuleiten. Frau von der Leyen wurde darauf hingewiesen, dass die betroffenen Fuhrunternehmen angesichts der jahrelangen Inaktivität der EU-Kommission mit zunehmender Verständnislosigkeit reagieren.

Die Verbände des Straßengüterverkehrs forderten die EU-Kommission auf, endlich ihrer Aufgabe als Hüterin der Verträge gerecht zu werden und Maßnahmen zu ergreifen, die den freien Warenverkehr innerhalb der Europäischen Union wiederherstellen, und dementsprechend entschieden gegen die Streichungen der Ausnahmen von Euro-VI-Lkw vom Nachtfahrverbot auf der Autobahn sowie gegen die Verschärfung des Sektoralen Fahrverbots und gegen die Blockabfertigungen vorzugehen. (To)

ZOLLVERSANDVERFAHREN TIR

Das TIR-Übereinkommen der Vereinten Nationen (UN) erlaubt Erleichterungen der Zollabwicklung bei Zollgrenzen überschreitenden Transporten. Der BGL ist deutscher Zollbürge des TIR-Verfahrens und zugleich Ausgabeverband für die Transportunternehmen. Er arbeitet in den entsprechenden Gremien der UNECE und der International Road Transport Union (IRU) aktiv an der praktischen Ausgestaltung des TIR-Verfahrens.

Gesetzliche Grundlage für das digitale eTIR-Verfahren seit Mai 2021 in Kraft

Nach jahrelangen Diskussionen verabschiedeten die in der UNECE vertretenen TIR-Vertragsparteien im Frühjahr 2020 die juristische Grundlage für ein künftiges digitales TIR-Verfahren, den neuen Anhang 11 des TIR-Übereinkommens. Nach Ablauf der im Übereinkommen vorgesehenen Notifizierungsfristen trat der Anhang 11 am 25. Mai 2021 offiziell in Kraft. In einer kleinen, pandemiebegründet weitgehend virtuell besuchten Feierstunde begrüßten UNECE-Exekutivsekretärin Olga Algayerova und IRU-Generalsekretär Umberto de Pretto den Beginn einer neuen, digitalen Ära für das seit 1960 anwendbare TIR-Verfahren. Sobald die Zollbehörden eines TIR-Vertragsstaats sich technisch und organisatorisch dazu in der Lage sehen, können sie nunmehr auf der Basis von Anhang 11 das digitale eTIR-Verfahren in Kraft setzen. »Die Einführung von eTIR (...) wird das TIR-System weiter absichern und es effizienter und wettbewerbsfähiger machen. eTIR wird papierlose und kontaktlose Grenzübertritte ermöglichen. Wir haben gesehen, wie entscheidend das während der COVID-19-Pandemie ist. Mit größerer Sicherheit für Fahrer und Zollbeamte kann eTIR einen entscheidenden Beitrag dazu leisten, dass die Grenzen in solchen Notsituationen offenbleiben«, erklärte Frau Algayerova in ihrem Grußwort. Allerdings darf nicht verschwiegen werden, dass es bis zur vollen Digitalisierung des TIR-Verfahrens noch einige Meilensteine zu bewältigen gibt.

Die EU – einer der großen Player im Rahmen des TIR-Verfahrens – wird die technischen Voraussetzungen für das eTIR-Verfahren frühestens 2025 gewährleisten können, da dort aktuell alle IT-Kapazitäten für die Umsetzung des digitalen Unionszollkodex gebunden sind. Zudem macht die IRU als Internationaler Verband des TIR-Verfahrens zutreffenderweise darauf aufmerksam, dass Anhang 11 und die zugehörigen funktionalen und technischen Spezifikationen sich vorwiegend mit den zwischen Zollbehörden und UNECE auszutauschenden Nachrichten beschäftigen, während hinsichtlich der digitalen Kommunikationen zwischen Behörden, TIR-Inhabern und Verbänden noch viele Fragen offen sind. Bis alle TIR-Vertragsstaaten eTIR umgesetzt haben, gilt: Ein Transportunternehmen kann eine »e-Guarantee« – die digitale Version des Carnet TIR – nur für Transporte einsetzen, die ausschließlich eTIR-Staaten berühren. Ist eTIR auch nur in einem einzigen Land entlang der Route noch nicht implementiert, muss weiterhin ein Papier-Carnet TIR benutzt werden.

Zugelassene Versender im TIR-Verfahren

Bislang konnte ein TIR-Versandverfahren nur durch eine Zollstelle eröffnet werden. In anderen Versandverfahren – etwa dem Unionsversand – ist das anders: Dort können auch Zollbeteiligte – sogenannte Zugelassene Versender (ZV) – eine Bewilligung des Zolls beantragen, die ihnen unter bestimmten Bedingungen die Eröffnung des Versandverfahrens ohne Beteiligung einer Zollstelle erlaubt. Mit einem neuen Kommentar zu Artikel 49 des TIR-Übereinkommens wurde diese Möglichkeit jetzt auch in das TIR-Verfahren eingeführt. Die EU hat bereits ihre Absicht zur Umsetzung des »ZV-TIR« bekundet. Das Instrument des ZV erlaubt eine größere Flexibilität und Unabhängigkeit von zeitlichen und räumlichen Restriktionen der Zolldienststellen. Zur Erinnerung: Den Zugelassenen Empfänger (ZE) im TIR-Verfahren gibt es in der EU bereits seit 2005. (Ni)





9

DEUTSCHES
TRANSPORTGEWERBE
AUF SPEZIALMÄRKTEN

GEFAHRGUTBEFÖRDERUNG

Namensänderung des ADR

Für die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße gilt das Europäische Übereinkommen vom 30.09.1957 über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR), das die Bundesrepublik Deutschland am 13.12.1957 unterzeichnet hat.

Auf der ADR-Vertragsstaaten-Konferenz am 13.05.2019 in Genf wurde beschlossen, den Titel »Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR)« in der Weise zu ändern, dass das Wort »Europäisches« gestrichen wird. Damit wird der Tatsache Rechnung getragen, dass das ADR Regelwerk international ausgerichtet und von Mitgliedsstaaten über die Grenzen Europas hinaus gezeichnet ist.

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf in seiner Sitzung am 20.05.2021 angenommen. Völkerrechtlich ist diese Änderung am 01.01.2021 – und damit auch rückwirkend für das »ADR 2021« – in Kraft getreten. Der Titel des Übereinkommens trägt nunmehr den Wortlaut: »Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße«. Das Akronym »ADR« bleibt unverändert.

Gefahrgutrecht und Corona-Krise

Im Zuge der seit März 2020 bestehenden Corona-Pandemielage und den damit verbundenen gesetzlichen Schutzmaßnahmen konnten u.a. Ausbildungs- und Fortbildungsveranstaltungen im Bereich des Transports gefährlicher Güter nicht oder nur äußerst eingeschränkt durchgeführt werden. Insbesondere stellte sich für Gefahrgutbeauftragte und Gefahrgutfahrer das Problem, ihre jeweiligen Schulungsbescheinigungen nach Ablauf nicht mehr fristgerecht verlängern zu können. Um diesem Missstand zu begegnen, hat das BMVI nach Gesprächen u.a. mit den Industrie- und Handelskammern sowie dem Transportlogistikgewerbe Ausnahmeregelungen auf sowohl nationaler

als auch internationaler Ebene unter Wahrung der gebotenen Sicherheit beim Gefahrguttransport angeregt und umgesetzt. Diesbezüglich hervorzuheben sind die Multilateralen Sondervereinbarungen (M) »M 324 nach Abschnitt 1.5.1 ADR über Bescheinigungen über die Fahrzeugführerschulung gemäß Absatz 8.2.2.8.2 ADR und Bescheinigungen für Gefahrgutbeauftragte gemäß Unterabschnitt 1.8.3.7 ADR« sowie den nach Ablauf der M 324 neuen M 333 (ADR-Fahrer) und M 334 (Gefahrgutbeauftragte). Demnach bleiben abweichend von den Vorschriften des ADR alle Schulungsbescheinigungen für Gefahrgutfahrer und Gefahrgutbeauftragte, deren Geltungsdauer zwischen dem 01.03.2020 und dem 01.09.2021 endet, bis zum 30.09.2021 gültig. Der BGL begrüßt das schnelle Herbeiführen dieser pragmatischen Regelungen auf internationaler Ebene.

Überwachung von Fahrzeugen und Containern: Vorschlag zur Änderung der GGVSEB

Gemäß Kapitel 8.4 ADR müssen Fahrzeuge, die gefährliche Güter in Mengen befördern, die in den besonderen Vorschriften S1 (6) und S 14 bis S 24 des Kapitel 8.5 für ein bestimmtes Gut gemäß Kapitel 3.2 Tabelle A Spalte 19 angegeben sind, überwacht werden.

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. Die Regelung in Anlage 2 Nr. 3.3 GGVSEB stellt für Unternehmen mit in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen, die innerstaatliche Beförderungen durchführen, eine Diskriminierung dar. Der DIHK (Deutscher Industrie und Handelskammertag) strebt mit Unterstützung des BGL und weiterer Vertreter des Transportlogistikgewerbes eine entsprechende Aufhebung dieser Regelung an. (An)

ENTSORGUNG

Mantelverordnung: Verordnung zur Einführung einer Ersatzbaustoffverordnung, zur Neufassung der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung und zur Änderung der Deponieverordnung und der Gewerbeabfallverordnung

Im zurückliegenden Jahresbericht wurde bereits über das nunmehr 17 Jahre andauernde Verordnungsverfahren zur o.g. Mantelverordnung berichtet. Im März 2020 wurde hierzu ein zwischen dem BMU (Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit) und den Bundesländern abgestimmter Entwurf für eine Ersatzbaustoffverordnung vorgelegt.

Der BGL und die EGRW (Entsorgergemeinschaft Regionaler Wirtschaftsverkehr) haben die Aktivitäten zur Mantelverordnung von jeher begleitet und zum Entwurf der Ersatzbaustoffverordnung im Februar 2021 Stellung genommen. Nach Einschätzung von BGL und EGRW sollte die Ersatzbaustoffverordnung (EBV) in einem hohen Maß zur erforderlichen Rechtssicherheit für die Betroffenen, zur Akzeptanz gesetzlicher/behördlicher Vorgaben und zu einer Basis für Absatzmärkte von Ersatzbaustoffen beitragen. Eine bundesweite einheitliche vollzugsfähige Regelung für den Massenstrom mineralischer Abfälle ist nach Auffassung von BGL und EGRW stärker zu gewichten als das Risiko einer Preissteigerung der Deponiekosten und/oder einer Verknappung der Deponiekapazitäten.

Im Rahmen der Stellungnahme wurde darüber hinaus eine Harmonisierung der Analyseverfahren, die Etablierung eines bundesweit einheitlichen Ersatzbaustoffkatasters, eine Beschränkung der Dokumentationspflicht ausschließlich auf die Ersatzbaustoffe gemäß § 20 EBV sowie die Schaffung einheitlicher Übergangsfristen der Artikel der Mantelverordnung insbesondere mit Blick auf die Bodenschutzverordnung und der Praxis

von Anlagenzulassungen gem. LAGA (Länder-Arbeitsgemeinschaft-Abfall) Merkblatt 20 angemahnt.

Dem Entwurf der Mantelverordnung wurde am 25. Juni 2021 durch den Bundesrat überraschenderweise in der vorgelegten Form mit Länderöffnungsklausel zugestimmt.

Demnach können u.a. die Bundesländer individuelle Regelungen treffen, dass auch andere Materialien neben Ersatzbaustoffen, wie bspw. nicht aufbereitete Bauabfälle, zur Verfüllung von Deponien genutzt werden können. Hierbei sind Überschreitungen von umweltrelevanten Grenzwerten zulässig, wenn nachgewiesen wird, dass eine ordnungsgemäße und schadlose Verwertung erfolgt. Diese Praxis ist vor allem in Bayern üblich. Nach Auffassung von BGL und EGRW wird hier dem Gemeinwohl Umweltschutz – insbesondere des Boden- und Wasserschutzes – zugunsten ökonomischer Aspekte ein Bärendienst erwiesen.

Auch die Bundesratsausschüsse für Umwelt, Verkehr und Wirtschaft kritisierten diese Regelung im Vorfeld der Bundesratsabstimmung heftig. »Die Länderöffnungsklausel stehe im diametralen Gegensatz« zum Ziel der Mantelverordnung. Dadurch gehe, so die Ausschüsse, die Signalwirkung zur Förderung des Recyclings verloren.

Die Mantelverordnung soll zwei Jahre nach ihrer Verkündung, also voraussichtlich im Sommer 2023, in Kraft treten. In Anbetracht der aufgezeigten Sachlage ist davon auszugehen, dass in dieser Zeitspanne noch präzisierende Regelungen vorgenommen werden. Darüber hinaus ist vorgesehen, dass die neuen Verordnungen der Mantelverordnung im Jahr 2025 bezüglich ihres Nutzens evaluiert werden sollen.

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

TRANSFRIGORROUTE DEUTSCHLAND

Mit der Installation des Competence Center »Thermo- & Lebensmittellogistik« wurde 2020 die traditionell gute Zusammenarbeit zwischen BGL und Transfrigoroute Deutschland weiter verzahnt und intensiviert. Mit der BGL-Repräsentanz in Brüssel können »im wahrsten Sinne des Wortes« auf kurzem Dienstwege die Interessen unserer Thermologistiker und auch der Kühlfahrzeugindustrie über die Transfrigoroute Deutschland in der Transfrigoroute International – ebenfalls mit Sitz in Brüssel – vertreten werden. Im Gegenzug werden über die Transfrigoroute Deutschland die Aktivitäten über die Weiterentwicklung des ATP (Übereinkommen über internationale Beförderungen leicht verderblicher Lebensmittel und über die besonderen Beförderungsmittel, die für diese Beförderungen zu verwenden sind = ATP-Übereinkommen) gebündelt, um gemeinsam mit dem BMVI in Abstimmungsgesprächen die Positionierung Deutschlands in Genf bei der UNECE WP.11 Working Party on Transport of Perishable Foodstuffs (WP.11) zu erarbeiten.

Aktuelle Themen-Schwerpunkte

- **Update ATP / Verordnungen**
 - Neuerungen für Mehrkammerfahrzeuge & Auswirkungen für den Betreiber
 - TI-Kalkulationstool zur Auslegung von Multi-tempfahrzeugen
- **F-Gase / Kältemittel:**
 - Gesetzliche Vorgaben & mögliche Konsequenzen für den Betreiber/Hersteller
 - u. a. beim Austausch des Kältemittels bei Bestandsanlagen
- **Leise Logistik / Nachtlogistik**
 - Innovationsprogramm Logistik 2030 des BMVI: Diskussionen um neue & verschärfte Anforderungen für die Nacht-Belieferung von Innenstädten
- **VECTO: CO₂-Zertifizierung von Nutzfahrzeugen für die CO₂-Minderungsziele der EU**
 - Vom Zugfahrzeug über den Anhänger und die Besonderheit der Kühlfahrzeuge (RS)

F-GASE AUSWIRKUNGEN BETREIBER



Bericht des Industrieausschuss

- Nicht exakt planbare Kosten für die Entwicklung der Kältemittel und damit Wartungskosten
- Unklarheit über verfügbare Mengen an Kältemittel und welchem Kältemittel
- Verknappung von Kältemittel, derzeit R 452 A teilweise schlechter verfügbar als R 404a und preislich ähnlich trotz hohem GWP
- Schneller Wechsel auf andere Kältemittel denkbar
- Es ist zu erwarten, dass noch vor 2030 neue Technologien in den Markt eingeführt werden
- Auftraggeber könnten unter Umweltgesichtspunkten neue und niedrigere GWP-Werte zum Bestandteil von Ausschreibungen machen

So cool, so gut - TRANSFRIGORROUTE

COMPETENCE CENTER SCHWERGUT (CCS)

Neue AGB-BSK Kran + Transport 2020 erarbeitet und kommentiert

Aufgrund einer Entscheidung des Bundesgerichtshofs (BGH) mussten die AGB-BSK Kran + Transport überarbeitet werden. Allerdings hatte der BGH in seiner Entscheidung die generelle Grundlage des AGB-Inhaltes nicht angefochten. Der BSK-Arbeitskreis »Versicherungsfragen«, hatte die Grundlage für die Überarbeitung geschaffen. In der zweiten Jahreshälfte 2020 haben dann das CCS (Dr. Belger und Herr Draaf) sowie Professor Salzmann und Dr. Saller die finale Gestaltung des AGB-Inhaltes übernommen. Die AGB-BSK wurde abschließend durch den AK »Versicherungsfragen« genehmigt. Im Anschluss daran wurden die AGB-BSK Kran + Transport 2020 umfangreich kommentiert und mit dem Untertitel »Praktiker-Kommentar mit Checklisten« als Buch und als E-Book veröffentlicht.

Dezierte Stellungnahme zu VwV-StVO-Entwürfen durch CCS

Im Dezember 2020 lag dem CCS eine Entwurfsfassung zu der VwV-StVO vor, welche u.a. auch das Erlaubnisverfahren nach § 29 Absatz 3 StVO betraf. In einer umfangreichen Stellungnahme hat das CCS zusammen mit dem VDMA auf Schwachstellen wie auf Lücken im Entwurf hingewiesen und seinerseits konkrete Forderungen an den Bund und an die Länder zusammengefasst. Stichpunktartig sei hier als Forderung erwähnt: begleiteter Transportverband (ehemals Konvoi), überzogene Ladungsangaben, Sattelzugmaschinen-Clusterung, Festigkeitsnachweis in elektronischer Form, Beiladung zur unteilbaren Ladung, neue Definition Streckennetz bei flächendeckenden Dauererlaubnissen, Erhöhung der Grenzwerte in der BEM-ING.

Forderungen zur Änderung der GebOST durch CCS

Am 01. Januar 2021 trat eine neue Berechnungsmethode für die Gebühren von Erlaubnissen und Ausnahmegenehmigungen bei Großraum- und Schwertransporten wie Autokranverbringungen in Kraft. Diese Gebühren werden auf Basis einer bundesweit einheitlich anzuwendenden Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOST) berechnet. Dieses neue Verfahren fußt auf einem Basissatz und jeweils sieben Faktoren, die additiv zum Basissatz hinzuzurechnen sind. Man will so den tatsächlichen Aufwand bei allen beteiligten Behörden berücksichtigen.

Bereits nach einigen Wochen war klar abzusehen, dass eine bundesweit einheitliche Berechnung für vergleichbare Fälle in den Bundesländern nicht umgesetzt wurde. Auch war sehr schnell klar, dass gerade im Hinblick auf die zu beteiligenden Behörden ein Ausufern der Gebührenhöhe nicht zu verhindern ist und eine solche Gebühr im Vorhinein nicht zu kalkulieren ist.

Den Bundesländern wurden durch das CCS diese Missstände gespiegelt und auf eine Vereinheitlichung gedrängt. Die Bundesländer reagierten darauf mit dem Einsatz einer Arbeitsgruppe der Länder (AG GST), die sich mit diesen Fragen befassen soll.

Im Vorfeld der ersten Sitzung der AG GST hat das CCS dann eine sehr umfassende Analyse des Istzustandes nach der Inkraftsetzung der GebOST erarbeitet und Mitte Mai dem BMVI zur Verfügung gestellt. Insbesondere hat das CCS gefordert, die Anzahl der beteiligten Stellen zu deckeln (Kriterium 3), Flächen bei flächendeckenden Genehmigungen genau zu definieren und die Anzahl der einsetzbaren Fahrzeugkombinationen auf das faktisch durchführbare zu begrenzen. (W/D)



NEUES AUS DEM
VERBANDSLEBEN

10



FÖRDERVEREIN PROFI – PRO FAHRER-IMAGE E.V.



Nach einigen Verzögerungen mit der Vereinseintragung konnte der Förderverein PROFI – Pro Fahrer-Image e.V. im Berichtsjahr endlich seine Arbeit aufnehmen. Durch die Corona-Pandemie geschah dies leider weniger mit öffentlichen Aktionen, dafür aber mit anderen nachhaltigen Projekten.

Der Verein, der unter der Schirmherrschaft des Bundesverkehrsministeriums steht, wurde 2019 vom BGL und 20 weiteren Gründungsmitgliedern ins Leben gerufen und möchte für das Arbeits- und Lebensumfeld der Lkw-Fahrerinnen und -Fahrer sensibilisieren. PROFI will dabei ein Umdenken von Industrie, Handel, Transportwirtschaft und Bevölkerung im Umgang mit den Fahrerinnen und Fahrern erreichen: Dazu gehören mehr Wertschätzung des Fahrerberufs, bessere Arbeitsbedingungen, bessere Ausbildung und Qualifizierung sowie eine Imageverbesserung der Transportlogistikbranche.

Berufskraftfahrer/-innen im Fokus

Bereits im Herbst 2020 hat sich ein regelmäßiger Austausch mit den Kraftfahrerkreisen etabliert – alle zwei Wochen werden per Videokonferenz Themen besprochen und kleinere oder größere Aktionen geplant. So konnte im Frühjahr 2021 gemeinsam der »Fahrerkodex« veröffentlicht werden. Der Kodex – verfasst von den Fahrern – ist eine »Selbstverpflichtung«

zum Einhalten verschiedener Verhaltensregeln z.B. auf den Straßen und beim Kunden, die das Bild des Kraftfahrers in der Öffentlichkeit positiv zeichnen sollen. Der Fahrerkodex wird derzeit in verschiedene Sprachen übersetzt, so dass auch ausländische

Kollegen dazu eingeladen werden, sich dem Kodex anzuschließen.

Als Ergänzung zum Kodex wurde für die Fahrer ein Emblem (als Aufkleber oder Aufnäher erhältlich) entwickelt, das ihre Zustimmung zu den Regeln des Kodex nach außen sichtbar macht und das Gemeinschaftsgefühl untereinander stärken soll.

Nachwuchsförderung

Im Bereich der Nachwuchsförderung wurde Ende 2020 die Initiative »Hallo, Zukunft!« für Ausbildungsberufe in Verkehr, Transport und Logistik des Verlags Heinrich Vogel in PROFI überführt. Über monatliche Newsletter, interessante Beiträge auf der Website oder den jährlich erscheinenden Jugendratgeber sollen junge Menschen für die Logistikbranche und den Beruf »Berufskraftfahrer/Berufskraftfahrerin« interessiert werden.

Neue Mitglieder

Es freut uns sehr, dass wir im ersten »aktiven« Jahr des Vereins weitere Unternehmen und Organisationen der Logistikbranche für PROFI gewinnen konnten. So sind die KRAVAG, die Toll-Collect GmbH, das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) und die Autobahn GmbH als neue Mitglieder hinzugekommen.

PROFI-Mitgliedschaft

Als Verein finanziert PROFI sich aus Beiträgen. Mitglied werden können alle an der Logistikbranche Interessierten: Unternehmen, Organisationen, Einzelpersonen und ausdrücklich Lkw-Fahrerinnen und -Fahrer.

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 BN/MS/NZ



WIRTSCHAFTSDIENST GÜTER UND LOGISTIK GMBH

Die durch die Covid-19-Pandemie herbeigeführten Herausforderungen stellten unsere Partner und Kunden teilweise vor allergrößte Herausforderungen. Wir haben diese völlig veränderte Situation als Chance ergriffen, um erfolgreich neue Wege zu gehen.

Im Sinne der Kundenfreundlichkeit und Effizienz wurden alle Prozesse digitalisiert.

Als Schnittstelle für die Kommunikation und Zusammenarbeit mit Mitgliedern oder Autohäusern dient ein bedienerfreundliches CRM System.

Dadurch wird ebenso dem Umweltschutzgedanken Rechnung getragen.

Über die digitalen Kanäle werden wöchentlich mehr als 1000 Mitglieder exklusiv über Vorteile und Sonderaktionen informiert.

Das erweiterte Produktportfolio umfasst neben einem umfassenden Angebot an Nutz- und Kraftfahrzeugen: Flurförderzeuge, Werkstattausrüstung und Dienstleistungen für den Logistiksektor. Weitere exklusive Mitgliedervorteile ergeben sich durch die alleinige Vertriebskooperation mit DAF Trucks.

Mit der Einführung der WGL Vorteilswelt erschließen sich den Partnern zukünftig alle Angebote in einer übersichtlichen und anwenderfreundlichen Umgebung.

Arbeitnehmer von Mitgliedern profitieren durch besondere Mitarbeiterangebote im Bereich E-Bikes und Neufahrzeuge.

Eine detaillierte Übersicht aller Angebote findet sich im Leistungskatalog. Auf der neuen Website steht der Katalog zum Download bereit.



Derzeit stehen wir mit über 100 Unternehmen zur Fahrzeugbeschaffung in Kontakt und expandieren weiter.

Vermittelte Fahrzeuge im Geschäftsjahr 2020:

- 1102 Fahrzeuge
- davon 380 Transporter

Um weiterhin allerhöchsten Kundenansprüchen zu genügen, wurde das Personal in den Bereichen Vertrieb und Marketing aufgestockt. Die neue Zweigniederlassung am Flugplatz Mendig bei Koblenz bietet einen Lagerbestand an sofort verfügbaren Fahrzeugen. Darüber hinaus sind Roadshows, Produktpräsentationen und Hausmessen direkt am neuen Standort realisierbar. (GP)

BGL-BRUMMI-CARD UND BRUMMISHOP AUF ERFOLGSKURS

Seit dem Start der BGL-Brummi-Card im Sommer 2020 und des Brummishop im Dezember 2020 erfreuen sich beide BGL-Projekte weiterhin großer Beliebtheit.

Bereits über 24 000 BGL-Brummi-Cards sind im Umlauf

Seit dem Launch der Brummi-Card sind mittlerweile über 24 000 der kleinen Alltagshelfer von den Mitgliedern der BGL-Mitgliedsorganisationen angefordert und verteilt worden.

Besonders dankbar sind wir der Tank & Rast GmbH & Co. KG für die zeitlich unbegrenzte Weiterführung ihrer Sanifair-Aktion. Zum Jahreswechsel 2020/21 verlängerte Tank & Rast die Möglichkeit der kostenlosen Nutzung der Sanifair-Anlagen auf den Raststätten exklusiv für alle Inhaber/innen einer Brummi-Card. Aber auch die anderen Anbieter der Brummi-Card-Vorteile verlängern ihre Aktionen im Halbjahresturnus oder bieten sie inzwischen unbefristet an. Weitere Angebote, die den Fahrer/innenalltag erleichtern und in das Portfolio der Brummi-Card aufgenommen werden können, sind herzlich willkommen.

Bestellen Sie Ihre Brummi-Card online!

Alle, die von den exklusiven Vorteilen profitieren möchten, können den BGL-Mitgliedsausweis (für Geschäftsführer und Inhaber kostenlos) sowie die Brummi-Card für Fahrerinnen und Fahrer zum Selbstkostenpreis von 1,19 € inkl. MwSt. pro Karte unter www.bgl-ev.de/web/der_bgl/informationen/brummicard_bestellung.htm bestellen.

Neuer Brummi-Shop am Start

Der neue Brummi-Shop ist zum Jahresende 2020 erfolgreich online gegangen. Neben den bekannten Brummi-Artikeln können auch die für den Frankreichverkehr benötigten Aufkleber »ANGLES MORTS« (Toter Winkel) und die entsprechenden Magnetschilder von Mitgliedsunternehmen zu besonders günstigen Preisen erstanden werden.



Auf www.brummishop.de können Interessierte nach Lust und Laune stöbern und viele Brummi-Artikel entdecken. So z.B. Schlüsselanhänger in Form des Brummis, den überaus begehrten »Plüschbrummi«, aber auch Textilien wie T-Shirts, Hoodies, Handtücher oder Caps mit Brummi-Emblem und vieles mehr.

Transportlogistikunternehmen, die in einem BGL-Landesverband, der BSK oder der TRANSFRIGO-ROUTE DEUTSCHLAND organisiert sind, können die Artikel zu rabattierten Mitgliederpreisen erwerben. (Kr/NZ)



BRUMMI SHOP

BGL-VORTEILSWELT

Die BGL-Vorteilswelt ist fester Bestandteil des BGL geworden. Die Palette der Angebote wird kontinuierlich ausgebaut und den Bedürfnissen unserer Mitglieder angepasst.

Zweck der BGL-Vorteilswelt

Mit den BGL-Vorteilswelt-Angeboten stehen Mitgliedern Produkte und Dienstleistungen zu Vorzugskonditionen zur Verfügung, die die Kosten einer Verbandsmitgliedschaft schnell amortisieren können. Der wirtschaftliche Vorteil unserer Mitglieder ist mit der BGL-Vorteilswelt eng verknüpft.

Neue Partner der BGL-Vorteilswelt

Die BGL-Vorteilswelt ist über die URL www.bgl-vorteilswelt.de zu erreichen. Eine klare Struktur mit Filterkriterien lassen bedarfsgerecht den richtigen Partner finden. Mit einer einmaligen Registrierung unter www.wedolo.de werden die Partner-Kacheln anklickbar und das Partner-Datenblatt führt alle relevanten Verbands-Vorzugskonditionen auf.

Neu hinzugewonnene Partner:

- Continental fleetmatch
- KRAVAG Logistik Police
- KRAVAG Truck Parking
- PTV Map and Guide
- TIMOCOM
- Würth

Continental fleetmatch

Der Flotte-Fahrer-Finder: Qualifizierte Berufskraftfahrer die zu Ihren Anforderungen passen.

KRAVAG Logistik Police

Beitragsfreier Baustein Inventarversicherung und beitragsfreier Baustein Fahrerinventarversicherung.

KRAVAG Truck Parking

Das Lkw-Parkplatz Sharing der KRAVAG-Versicherung.

PTV Map and Guide

Optimierte Routenberechnung mit PTV-Modulen.

TIMOCOM

Den Transportprozess digital im Blick behalten.

Würth

Ihr Lieferant rund um Werkzeug, Montage und Befestigungsmaterial.

Wir wollen für das kommende Jahr die Attraktivität der BGL-Vorteilswelt weiter ausbauen. Dienstags um 10 Uhr bietet der BGL regelmäßig Online Seminare zu den Produkten und Dienstleistungen der BGL-Vorteilswelt an.

www.bgl-vorteilswelt.de

DIE BGL-VORTEILSWELT

Attraktive Angebote exklusiv für Mitglieder



BGL-VORTEILSWELT

www.bgl-vorteilswelt.de

Ihr Verband. Viele Vorteile.



DIGITALE VERANSTALTUNGEN

Im Verlaufe der Corona-Krise gelang es dem BGL, aus der Not eine Tugend zu machen, und das nur noch virtuell mögliche Zusammenkommen für eine ganze Reihe gut besuchter digitaler Veranstaltungen zu nutzen. Hier eine (unvollständige) Chronologie:

Ein Verband – viele Themen!

Im August 2020 veranstaltete der BGL ein Online-Seminar zu den wichtigsten Änderungen des EU-Mobilitätspakets. Referent war BGL-Vorstandssprecher Prof. Dr. Dirk Engelhardt. Ebenfalls im August gab es ein Online-Seminar über das Angebot zum Verkauf von Forderungen gegen das Lkw-Kartell sowie eines über die wichtigsten Neuerungen in den zum 01.01.2021 in Kraft tretenden ADR 2021. Referent war hier Jörg Holzhäuser einer der kompetentesten Gefahrgutexperten Deutschlands.

In Zusammenarbeit mit seinen Landesverbänden veranstaltete der BGL Ende Oktober 2020 ein Online-Seminar rund um die Frage: Ist der Einsatz von LNG-Nutzfahrzeugen eine Alternative zum Dieselantrieb?

Ende November gab es zum Thema »Durchsetzung von Rückerstattungsansprüchen zu viel gezahlter Lkw-Maut« aufgrund der starken Nachfrage sogar zwei Online-Seminare des BGL sowie Anfang Dezember ein drittes, gemeinsam mit seinen Kooperationspartnern Hausfeld und eClaim.

In Zusammenarbeit mit dem BGL boten der Rechtsdienstleister financialright und die Kanzlei Hausfeld Mitte Dezember 2020 ein Online-Seminar für diejenigen Unternehmen an, die sich an den sog. Sammelklagen von financialright gegen das Lkw-Kartell beteiligt haben, und informierten zum aktuellen Stand der Klageverfahren.

Ebenfalls Mitte Dezember veranstaltete der BGL ein Online-Seminar zu den Auswirkungen des bevorstehenden BREXIT auf den Straßengüterverkehr.

Ende Januar 2021 fand ein Online-Fachgespräch zum Thema »Biomethan in der Logistik: Marktchancen und Potentiale« gemeinsam mit Shell statt.

Ein Schwerpunkt: Klimaschutz

Am 26.02.2021 veranstalteten der BGL und Daimler eine weithin beachtete Online-Diskussion »Wie kommen wir zum emissionsfreien Schwerlastverkehr der Zukunft?« Im Gespräch waren Daimler Vice President Strategie Wolfram Schmid, BGL-Vorstandssprecher Prof. Dr. Dirk Engelhardt und der verkehrspolitische Sprecher von Bündnis 90/DIE GRÜNEN Stefan Gelbhaar. Zentrale Aussagen waren: Planungs- und Investitionssicherheit sind auf dem Weg zum CO₂-emissionsfreien Lkw für Nutzer und Hersteller essentiell. Dazu braucht es eine attraktive Anreizregulierung durch gezielte Förderprogramme. Die Verladerschaft muss bei der Umstellung von Fuhrparks mit in die Pflicht genommen werden. Batterieelektrische und Wasserstoff-Antriebe auf Basis von grünem Strom sind die maßgeblichen Zieltechnologien. Auf absehbare Zeit werden jedoch der Diesel-Lkw und auch LNG-/CNG-Lkw notwendig sein, um die Versorgungssicherheit von Bevölkerung und Wirtschaft gewährleisten zu können.

Mitte April fand die Online-Veranstaltung »Wasserstoff als Lösung für den Straßengüterverkehr« statt.

Ein weiterer Schwerpunkt: Sozialdumping

Im Rahmen der virtuellen Messe »transport logistic« gab es am 05.05.2021 eine BGL-Online-Konferenz mit dem Titel »Wenn Theorie auf Wirklichkeit trifft – Das EU-Mobilitätspaket im Praxistest«.

Am 25.05.2021 hat der BGL zusammen mit der SVG das Digitale Logistikforum durchgeführt. Es gab u.a. eine Podiumsdiskussion »Daten sind das neue Gold! Was bleibt dem Frachtführer davon?« Diskussionsteilnehmer waren u.a. Ralf Faust (Krone) und Christian Hoffmann (BAG-Vizepräsident).

Der BGL auch auf internationalem Parkett...

Das Brüsseler Common Office von NLA, BGL und FNTR führte am 26.05.2021 ein Online-Seminar zum »Europäischen Green Deal und den Beitrag des Straßengüterverkehrs« mit über 75 Teilnehmern aus verschiedenen europäischen Transportverbänden, Unternehmen und EU-Entscheidungsträgern durch. Nach einem Einführungsvortrag von Prof. Dr. Dirk Engelhardt diskutierten Florence Berthelot (FNTR/Common Office), Johan Danielsson (Mitglied des Europäischen Parlaments, S&D), Daniel Mes (Europäische Kommission, Kabinett des Vizepräsidenten F. Timmermans) und Dr. Manfred Schuckert (Daimler AG). Die drei Verbände unterstützten die ehrgeizigen EU-Klimaziele, forderten aber gleichzeitig einen realistischen, pragmatischen und ausgewogenen Ansatz. Die Unternehmen benötigen Investitions- und Planungssicherheit, um den Europäischen Green Deal umzusetzen (Für weitere Details siehe S. 25).

Der BGL und die Allianz pro Schiene luden Anfang Juni zur Auftaktveranstaltung des Projekts Truck2train. Mit dem Gemeinschaftsprojekt Truck2train wollen die Allianz pro Schiene und der BGL konkrete Handlungsempfehlungen erarbeiten, damit auch kleinere und mittlere Transportunternehmen den Kombinierten Verkehr (KV) Straße/Schiene nutzen können. Dabei sollen Hürden für die KV-Nutzung identifiziert, Anforderungen an digitale Plattformen definiert und geeignete Pilotrelationen gefunden werden. Unterstützt und gefördert wird das Truck2train-Projekt vom BMVI aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages mit 200 000 Euro.

Am 14.06.2021 gab es eine weitere Veranstaltung zu den Neuregelungen des EU-Mobilitätspakets. In der Folgeveranstaltung unter dem Motto »Mobilitätspaket und fairer Wettbewerb« hat der BGL mit Politikern, dem BAG-Präsidenten und BGL-Mitgliedern offene Fragen zur praktischen Umsetzung des EU-Mobilitätspaketes diskutiert. Teilnehmer der Podiumsdiskussion waren Markus

Ferber, MdEP (CSU), Karl Holmeier, MdB (CSU), Udo Schiefner, MdB (SPD) und BAG-Präsident Andreas Marquardt.

Am 16.06.2021 diskutierte BGL-Vorstandssprecher Prof. Dr. Dirk Engelhardt mit Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer und Sven Ennerst von der Daimler Truck AG die Zukunft des Güterverkehrs.

Ebenfalls Mitte Juni erfolgte die Online-Schulung »Umsatzsteuerliche Herausforderungen in der Logistik«.

Ein neuer, einzigartiger Studiengang

Am 08.07.2021 stellten der BGL und die Frankfurter Hochschule Proxadis ihren gemeinsamen Logistik-Studiengang vor. Während des Studiums arbeiten die Studierenden regulär in ihren Unternehmen und werden vorwiegend online – in virtuellen Klassenräumen, aber auch in selbstgesteuerten Lerneinheiten – sowie in diversen Präsenzveranstaltungen nach dem seit über zehn Jahren bewährten Proxadis-Konzept unterrichtet. Hierbei setzt die Proxadis Hochschule eigene, praxisorientierte Professoren und Professorinnen ein, aber auch der BGL als Spitzenverband des deutschen Transport- und Logistikgewerbes stellt Dozenten und Dozentinnen und sichert so den wichtigen und wegweisenden Bezug zu den aktuellen Themen der Logistik, der Informationslogistik oder der Politik auf Bundes- und Europa-Ebene. Durch die Gestaltung der Lehrveranstaltungen wird den Studierenden ein einzigartiger Mix aus theoretischem Grundlagenwissen und praktischen Bezugsgrößen vermittelt – von Dozent/innen und Professor/innen, die mit der Praxis bestens vertraut sind.

Kampf dem Lkw-Parkplatzmangel!

Und am 13.07.2021 gab der BGL gemeinsam mit Bosch und BAG Informationen zur Antragstellung und Beratung zur Umsetzung des BMVI-Förderprogramms Lkw-Stellplätze auf privaten Grundstücken.

NEUE KOMMUNIKATIONSWEGE

Tschüss Intranet der Verbände – Willkommen myBGL, – aber jetzt

Gemeinsam mit seinen Mitgliedsverbänden hat der BGL bereits vor zwei Jahren mit dem Aufbau eines neuen Informations- und Kommunikationssystems unter dem Namen »myBGL« begonnen. Heute zählt myBGL bereits über 1100 registrierte Nutzer aus der Unternehmerschaft.

Der vollständige Wechsel vom Intranet der Verbände auf das neue System wurde jedoch bislang noch nicht vollzogen. Keiner der Beteiligten auf Verbandsseite wollte dies in Zeiten einer weltweiten Pandemie und den damit verbundenen Unwägbarkeiten tun. Nun ist es jedoch soweit: Zum 01.10.2021 soll der Wechsel stattfinden und für die Mitglieder-Information und –Kommunikation das System myBGL genutzt werden.

Was ändert sich dadurch für die bisherigen Intranetnutzer? Entweder nichts oder sehr viel. Das hängt von jedem einzelnen und seinen Präferenzen ab.

Im einfachsten Fall wird die Zusammenfassungsmail konsumiert, die zweimal pro Woche (Montag und Donnerstag um 7:00 Uhr) an die persönliche E-Mail-Adresse gerichtet wird.

Zur Recherche, Kommentierung von Beiträgen, Einsicht in das Nutzerverzeichnis usw. ist es al-

Die Plattform myBGL wird vom Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. zur Verfügung gestellt. Der Aufruf erfolgt über die URL <https://mybgl.net>. Die BGL-Mitgliedsverbände verwalten auf der Plattform jeweils einen eigenen Bereich (sog. »Sektion«). Die Mitgliedsunternehmen können auf die Beiträge / Informationen in der betreffenden Verbandssektion und auf die Beiträge / Informationen des BGL zugreifen.

myBGL kann als das größte Verbands- und Unternehmensnetzwerk des Güterkraftverkehrs in Deutschland bezeichnet werden. Es dient neben der reinen Information der Mitglieder auch dem Informationsaustausch zwischen Verband und Mitgliedsunternehmen, Verband und Verband sowie der Kommunikation der angeschlossenen bzw. beigetretenen Mitglieder untereinander.

Der Aufbau von myBGL ähnelt anderen Social-Media-Plattformen. Es werden Beiträge oder Umfragen in sog. »Gruppen« verfasst, kommentiert (ergänzt, hinterfragt), empfohlen usw. ABER: In myBGL tun dies Menschen, die real existieren mit ihrem Klarnamen. Jeder Teilnehmer sieht, mit wem er es zu tun hat.

lerdings erforderlich, sich einmalig bei myBGL zu registrieren. Das hat rechtliche Gründe: Der Nutzer muss wie an anderer Stelle bestätigen, dass er die Nutzungsbedingungen, Datenschutzhinweise und die kartellrechtlichen Verhaltensmaßstäbe gelesen hat und ihnen zustimmt.

Nach der Registrierung ist es zudem möglich, die Beiträge aus bestimmten Gruppen oder von bestimmten Personen zu abonnieren oder – im entgegengesetzten Fall – ausblenden zu lassen. Letzteres verkürzt allerdings auch die Zusammenfassungsmail.

Letztendlich stehen mit myBGL mehr Möglichkeiten als zuvor zur gezielten Auswahl bzw. Steuerung der individuellen Information und darüber hinaus für den Austausch mit Unternehmerkollegen und den Verbandsmitarbeitern zur Verfügung. Das kann schnell und einfach über die Kommentarfunktion, die Möglichkeit, Fragen an die anderen Nutzer zu stellen und die Beteiligung an Umfragen geschehen. (PK)



WEDOLO

Das Gemeinschaftsprojekt Wedolo von BGL, KRAVAG und SVG konnte im Berichtsjahr erfolgreich weitergeführt werden. Auf der Plattform Wedolo – unter www.wedolo.de – stellen sich die drei beteiligten Partner vor und unterstreichen ihre gemeinsame Marktpräsenz. Registrierten Anwendern steht zusätzlich ihr persönlicher Bereich »My Wedolo« zur Verfügung, in dem kostenfreie Services und Dienstleistungen angeboten werden.

Ziel der Logistik-Plattform ist, kleine und mittelständische Unternehmen mit digitalen Lösungen auf dem Weg der Digitalisierung zu unterstützen.

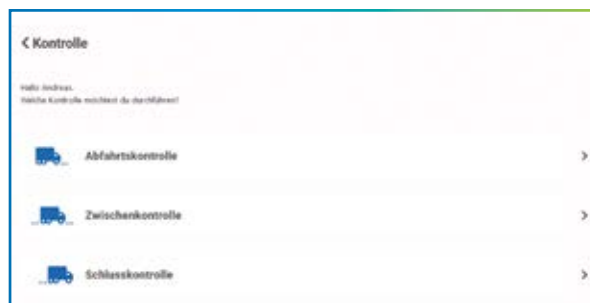
Gründung der Wedolo GmbH

Mit der Gründung der Wedolo Betriebsgesellschaft mbH im Dezember 2020 haben die drei Partner KRAVAG, SVG und BGL einen weiteren Meilenstein in der Zusammenarbeit der Wedolo Plattform erreicht und damit eine noch engere Zusammenarbeit zwischen den Partnern, ihren Angeboten und Dienstleistungen, sowie den Mitgliedern erreicht. Ziel von Wedolo ist, den Kunden und Mitgliedern eine Gemeinschaftsplattform anzubieten, auf der das gesamte Dienstleistungs- und Produktportfolio ihrer drei Partner zu finden ist.

Einmal registriert, mit einer Anmeldung barrierefrei zwischen den geschützten Partnerseiten je nach Bedarf zu wechseln, ist durch die Wedolo Single-Sign-On (SSO) Technologie sichergestellt.

Wedolo Service »Abfahrtskontrolle«

Mit dem neuesten Service der Wedolo Abfahrtskontrolle beispielsweise können Fahrer/-innen



und Unternehmen Zeit und bares Geld sparen. Der Service wird kostenfrei angeboten und ermöglicht dem Fahrer via Handy, die Abfahrtskontrolle vor Fahrtantritt mit einfachen Klicks durchzuführen. Dem Unternehmen wird der Zustand der Fahrzeuge im Wedolo Front End »My Wedolo« angezeigt. Über eine integrierte Dashboard Anzeige ist auch der Zustand der Fahrzeugflotte auf einen Blick erkennbar.

Neben der Abfahrtskontrolle bietet My Wedolo viele weitere sinnvolle Services wie Tankstellenfinder oder Notfallhilfe an. Zudem stehen die Service-Portale der drei Partner, wie KRAVAG-Online, mySVG oder die BGL-Vorteilswelt zur Verfügung.

Philosophie der Wedolo GmbH

Durch den weiteren Ausbau der Wedolo-Services soll mit den Unternehmen zusammen eine Plattform erschaffen werden, die einen festen Platz im Tagesgeschäft einnimmt.

Weitere Informationen und die Registrierung zur neuen kostenlosen Logistik-Plattform von BGL, SVG und KRAVAG befinden sich auf: www.wedolo.de.

BGL IN DEN SOZIALEN MEDIEN

Die Öffentlichkeitsarbeit des BGL in Form von Veröffentlichungen von Nachrichten über die Sozialen Medien wurde in den vergangenen Monaten weiter ausgebaut. Der BGL ist mit eigenen Verbandsseiten und -kanälen auf YouTube, LinkedIn, Facebook, Instagram und Twitter vertreten. Dort wurden und werden wichtige Verbandsnachrichten und Kampagnen verbreitet, wie zum Beispiel die Aktion »Faire Preise für fairen Wettbewerb« gegen Sozialdumping, bei der mehrere Verbandsmitglieder Statements gegen Sozialdumping äußerten. Eine weitere Aktion war die Vorstellung einer Reihe von erfolgreichen Frauen in der Transportbranche anlässlich des Frauentags oder der Spendenaufruf für die Opfer der Hochwasserkatastrophe. Der BGL hat sich über seine Kanäle in den Sozialen Medien auch an der Aktion »Tag der Verkehrssicherheit« des DVR beteiligt. Ein kleines Highlight im Jahr 2021 war sicherlich der



50. Geburtstag der Kultfigur »Brummi«, den der BGL in den Medien gefeiert hat.

Alle BGL-Mitglieder sind aufgerufen, dem BGL auf seinen verschiedenen Kanälen zu folgen, um die Reichweite zu erhöhen und die Verbandsinformationen noch weiter zu streuen.



DAS BGL MAGAZIN

Als neues gemeinsames Fachmagazin des BGL und seiner Mitgliedsorganisationen ist das BGL Magazin im Herbst 2020 in den regelmäßigen »Vertrieb« gegangen. Das Magazin erscheint sechsmal jährlich als Printausgabe und kann von allen Mitgliedsorganisationen kostenlos bezogen und an die Mitgliedsunternehmen verteilt werden. Die Auflage liegt aktuell bei rund 3000 Exemplaren pro Ausgabe.

Gemeinsamer Auftritt der Landes- und Bundesorganisationen

Ziel des Formats ist der gemeinsame Auftritt der Bundes- und Landesorganisationen gegenüber den Mitgliedern, die in einer kurzweiligen Form über die regionalen, überregionalen und bundesweiten Verbandsaktivitäten informiert werden und durch redaktionelle Beiträge interessante Impulse für ihr Tagesgeschäft erhalten sollen. So finden die Mitgliedsunternehmen neben Informationen aus ihrem jeweiligen regionalen Verband auch Einblicke in die Arbeit des BGL z.B. in Berlin und Brüssel.

Als Redaktionspartner konnte der BGL den Erling-Verlag gewinnen, der langjährige Expertise beim Verlegen von exklusiven Branchenmagazinen besitzt und bereits seit einigen Jahren in verschiedenen Projekten erfolgreich mit dem BGL zusammenarbeitet.

Rund um die Logistikbranche

Das redaktionelle Angebot neben den Verbandsmeldungen und Mitgliederinformationen erstreckt sich über das gesamte Themenspektrum der Transport- und Logistikbranche. Jede Mitgliedsorganisation ist herzlich eingeladen, Berichte, Firmenportraits oder Ver-



bandsmeldungen unter dem eigenen Logo einzureichen und sich so aktiv am Magazin zu beteiligen. (NZ)



DER BGL UND SEINE MITGLIEDSORGANISATIONEN

Vorstand

Vorstandssprecher:

Prof. Dr. Dirk Engelhardt

**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

Aufsichtsrat

Horst Kottmeyer

Vorsitzender

Thomas Heinbokel

Stellv. Vorsitzender

Johann Ach

Hubertus Kobernuß

Henriette Koppenhöfer

BGL-Repräsentanzen:

Berlin

Leiter: Jens Pawlowski, LL.M.

Französische Straße 14

10117 Berlin

E-Mail: berlin@bgl-ev.de

Internet: www.bgl-ev.de

Brüssel

Leiter: Dipl.-Pol. Dirk Saile

Rue d'Arlon 55

B-1040 Brüssel

E-Mail: brussels@bgl-ev.de

Internet: www.bgl-ev.de

Mitgliedsverbände und -organisationen

Baden-Württemberg

Fachsparte Güterkraftverkehr im Verband des Württembergischen Verkehrsgewerbes e.V.

Vorsitz:

Rolf Hamprecht

Geschäftsführung:

RA Dr. Timo Didier

Fachvereinigung Güterkraftverkehr im Verband des Verkehrsgewerbes Baden e.V.

Vorsitz:

Oskar Dold

Hauptgeschäftsführung:

RA Tobias Lang

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:

Olaf Mittelmann

Hamburg

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

Vorsitz:

Bianca Poppe, Stefan Wurzel

Geschäftsführung:

John Philip Schlüter

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:

Nadine Dreier

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:

Guido Borning LL. M.

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

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

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: N. N.

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: Dr. Nina Zimmermann

Arbeitskreis »Digitalisierung«

Vorsitz: Horst Kottmeyer

Geschäftsführung: Andreas Schmidt

Assoziierte Fachorganisation und Tochtergesellschaft

Entsorgungsgemeinschaft

Regionaler Wirtschaftsverkehr (EGRW) e.V.

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

Vorsitz: Thorsten Krekielehn

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 -296

Repräsentanz
Berlin +49 30 202409 – 0

Repräsentanz
Brüssel +32 2 2301082

Internationaler Verkehr
und Carnet TIR -380 / -271

Rechts- und
Versicherungsfragen -286

Wirtschaftliche Grundsatzfragen
und Berufsbildung -295

Betriebswirtschaftliche
Informationssysteme und EDV -261

Sozialpolitik -285

Öffentlichkeitsarbeit und
Wirtschaftsbeobachtung -277

Technik -266

Verkehrssicherheit -299

Umwelt, Gefahrgut
und Entsorgung -299

Mitgliederakquisition und
-betreuung -283

STICHWORTVERZEICHNIS

- A**bfall 71
ADR 70
Alpenquerender Verkehr 64
Alternative Antriebe 52
AMÖ 16
Anlage 11 FeV 47
Arbeitskreise 89
Assoziierte Fachorganisationen 90
Aufsichtsrat 86
Ausbildungsstätten 36
Ausschüsse 89
- B**erlin 16
Berufskraftfahrer 36, 76
BGL Magazin 85
BGL-Repräsentanten 86
BGL-Vorteilswelt 79
BKrFQG 36
BKrFQV 36
Blockabfertigungen 64
Brenner 11
Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG) 28
Brexit 62
Brummi 78, 84
Brüssel 22
Bundesamt für Güterverkehr (BAG) 40
Bundeseinheitliche Regelungen 8
Bundestag 10, 19, 70
Bußgeldkatalogverordnung 46
- C**arnet 67, 91
CB-Funk 47
CO₂-Abgabe 28
CO₂-Bepreisung 19, 29
CO₂-Emissionen 23, 24
Common Office 25
Competence Center Schwergut (CCS) 73
Coronavirus-Einreiseverordnung 9, 10, 12
COVID-19 8, 13, 16, 67, 77
- D**e-minimis 33
Digitale Veranstaltungen 80
Digitalisierung 83
Dosierungsmaßnahmen 65
- E**inreiseverordnung 9, 10
Einziehungsbescheide 32
E-Learning 37
Emissionshandel 24, 28, 29
Entsendung 22
Entsorgung 71
Erdgasfahrzeuge 40
- Ersatzbaustoffe 71
eTIR 67
EU-Kommission 65
Eurovignette 23, 24
- F**achorganisation 90
Fahrerlaubnis 46
Fahrverbot 65
Fahrzeugbeschaffung 77
Flottenerneuerungsprogramm 16
Förderprogramm 33
Förderverein 76
Führerscheinrichtlinie 46
- G**efahrgut 91
GGVSEB 70
Green Deal 25
Green Lanes 8
Großbritannien 9
Grundqualifikation 36
Güterverkehr 87, 88
- H**andheld-Verbot 47
Illegale Praktiken im Straßengüterverkehr 32
Image 76
Internationaler Verkehr 89, 91
- K**abotage 32, 40
Klimaschutz 18, 52, 80
Klimaschutzgesetz 19, 52
Klimaschutzprogramm (KSP) 52
Klimaschutzziele 19, 52
Kostenentwicklung 28
- L**adungssicherung 58, 59, 89
Lang-Lkw 55, 56
Lenk- und Ruhezeiten 22
Lkw-Kartell 42
Lkw-Unfälle 51
- M**arktzugang 62
Mautdaten 16, 40
Mautrückerstattung 41
Mautsätze 41
Mindestalter 46
Mindestlohn 22
Mitgliedsverbände 87
myBGL 82
- N**achtfahrverbot 64
Nationale Plattform Zukunft der Mobilität (NPM) 52
Neue Kommunikationswege 82
Nutzfahrzeuggipfel 17
- O**mnibus-Verordnungen 13
Österreich 11, 12, 64
- P**akt für Verkehrssicherheit 18
Pandemie (siehe: COVID-19)
Präsidium 86
PROFI e.V. 76
- Q**uarantäne 8, 12, 17
Quarantäne-Verordnungen 8
- R**ollende Landstraße (RoLa) 66
Rückkehrpflicht 22
Rundholz 58
- S**chwertransporte 88, 89
Seecontainer 58
Sektorales Fahrverbot 66
Soziale Medien 84
Straßengüterverkehr 87, 88
StVO-Novelle 18
- T**ask Force 32
Testpflicht 8, 10, 12
Tiertransporte 89
TIR 67
Tirol 11, 64
Tochtergesellschaft 90
Trailer-Förderung 16
TRANSFRIGORROUTE DEUTSCHLAND 72, 88
Truck2Train 19
Tschechien 11
- U**eberwachungspflicht 70
Unfallerfassung 50
Unfallstatistik 50
- V**DI 2700 58, 59
Vereinigtes Königreich 62
Verkehrssicherheit 18, 89, 91
Vorstand 86
- W**edolo 79, 83
Weichverpackungen 59
Weiterbildung 36
Weiterbildungsmodule 13
Wirtschaftsdienst 77
Wirtschaftsdienst Güter und Logistik GmbH 77
- Z**ollversandverfahren 67

