

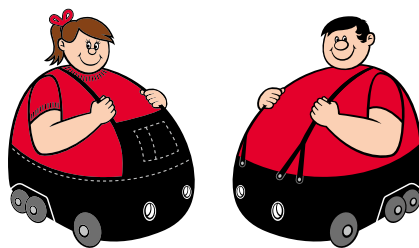
JAHRESBERICHT 2021/2022



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

JAHRESBERICHT

2021/22



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

AUTOREN

AJ Antje Janßen
An Dr. Werner Andres
AS Andreas Schmidt
AZ Dr. Adolf Zobel
ib Isa Bellanova
Bul Martin Bulheller
Dn Hans-Christian Daners
DS Dirk Saile
FH Frank Huelmann
GB Dr. Guido Belger
HS Helmut Schgeiner
JP Jens Pawlowski
MS Miriam Schwarze
Ni Ursula Nies
NZ Dr. Nina Zimmermann
pk Petra Kroll
PK Patricia Kaus
RS Roger Schwarz
To Daniel Torres
Ro Imke Roebken
WB Werner Baumann

© 2022 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: Nils Helge Putzier

Bildquellen:

S. 4: Adobe Stock, Manjik pictures; S. 6/7: Adobe Stock, Christian Schwier; S. 10/11 Pixabay, nikolaus_bader;
S. 14: Adobe Stock, senadesign; S. 16/17: Pixabay, 334557; S. 19: Pixabay, Ralphs_Fotos; S. 24/25: Adobe Stock:
powell83; S. 29 Adobe Stock Christian Schwier; S. 31: Adobe Stock magele-Picture; S. 33: Pixabay, Geisterkerker;
S. 34: Adobe Stock, Tiko; S. 36/37: Adobe Stock, Risto Arnaudov; S. 44/45: Adobe Stock, siwakorn; S. 51 unten:
Uwe Dominik; S. 52/53: Adobe Stock, siwakorn; S. 57: Pixabay, 0fjd125gk87; S. 58/59: Adobe Stock U J Alexander;
S. 65: Daniel Koke; S. 68/69: Adobe Stock, ivan; S. 70: Pixabay, geralt; S. 73: Adobe Stock, Farknot Architect;

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	7
Berlin	11
Brüssel	16
Brennpunkte im Güterkraftverkehr	24
Recht & Praxis im Güterkraftverkehr	37
Nutzfahrzeugtechnik und Verkehrssicherheit.....	45
Internationaler Verkehr	52
Deutsches Transportgewerbe auf Spezialmärkten	59
Neues aus dem Verbandsleben.....	69
Anhang.....	76



1

VORWORT

Sehr geehrte Damen und Herren,
Ukraine. Ein Wort. Tausend Bilder. Jeder von uns hat andere im Kopf, aber meistens sind es keine schönen. Letztes Jahr um diese Zeit waren wir uns ziemlich sicher, nach weitgehend überstandenen geglaubter Coronapandemie die schwierigste Zeit des deutschen Transportlogistikgewerbes seit Gründung des BGL im Jahre 1947 hinter uns gebracht zu haben. Ein Irrtum, wie wir heute wissen.

Bereits im Oktober 2021 hatte sich die Ukraine-Krise soweit zugespitzt, dass sich der BGL angesichts der schnell steigenden Kraftstoffpreise veranlasst sah, vor Marktverwerfungen zu warnen und die Politik zum kurzfristigen Gegensteuern aufzufordern. Darüber hinaus hatten vor dem Hintergrund eines rasanten Anstiegs der Erdgaspreise diverse AdBlue-Hersteller angekündigt, die Produktion aufgrund von Unwirtschaftlichkeit teilweise oder ganz einzustellen. Damit drohte der flächendeckende Stillstand der deutschen Lkw-Flotten, die zum Löwenanteil auf AdBlue angewiesen sind. Auch hier hätte die Politik gegensteuern und die Versorgung der Branche mit AdBlue sichern sollen – erst eine gewerbebeeigene Initiative brachte die Lösung.

Seit Beginn des – für die meisten von uns zuvor für unmöglich gehaltenen – Ukrainekriegs ist alles anders. Auch im deutschen Transportlogistikgewerbe. Diesel- und noch mehr die LNG-Preise erklommen binnen kürzester Zeit immer neue Rekordhöhen. Der BGL und seine Landesverbände wandten sich erneut und immer wieder auf allen Ebenen angesichts der hochdramatischen, für zahllose Familienbetriebe existenzbedrohenden Lage an die Politik mit der Bitte um Hilfe. Die Antworten von dort sind enttäuschend – um nicht zu sagen beschämend. (Zu) viele Politiker/-innen gerade auch der nachwachsenden Generation scheinen keinen hinreichenden Bezug zur Lebensrealität der Menschen außerhalb des Politikbetriebes mehr zu haben – wenn sie ihn denn jemals gehabt hatten. Dies hindert sie daran, die wirklich großen Probleme im Land zu erkennen, geschweige denn zu lösen. Auf der BGL-Mitgliederversammlung 2007 in Bad Homburg beklagte der seinerzeit für Verkehr zuständige Stellvertretende Vorsitzende der CDU/CSU-Bundestagsfraktion, Dr. Hans-Peter Friedrich MdB, eine gesamtgesellschaftliche Entwicklung, wonach



Randerscheinungen in den Mittelpunkt der Debatte gestellt, und die essenziellen Fragen daran orientiert würden. Aus heutiger Sicht fast schon prophetisch wirkende Worte. Und nicht nur aus Gründen des politischen Proporzesses möchte ich mit einem Zitat des ehemaligen SPD-Verkehrsministers Franz Müntefering schließen: »Du musst das Leben nehmen, wie es ist, aber Du darfst es nicht so lassen.« Sie, sehr verehrte Leserin, sehr verehrter Leser, dürfen angesichts dieses Satzes versichert sein, dass wir beim BGL weiter Tag für Tag für die Interessen unserer Mitgliedsunternehmen, deren Beschäftigten und deren Familien kämpfen werden.

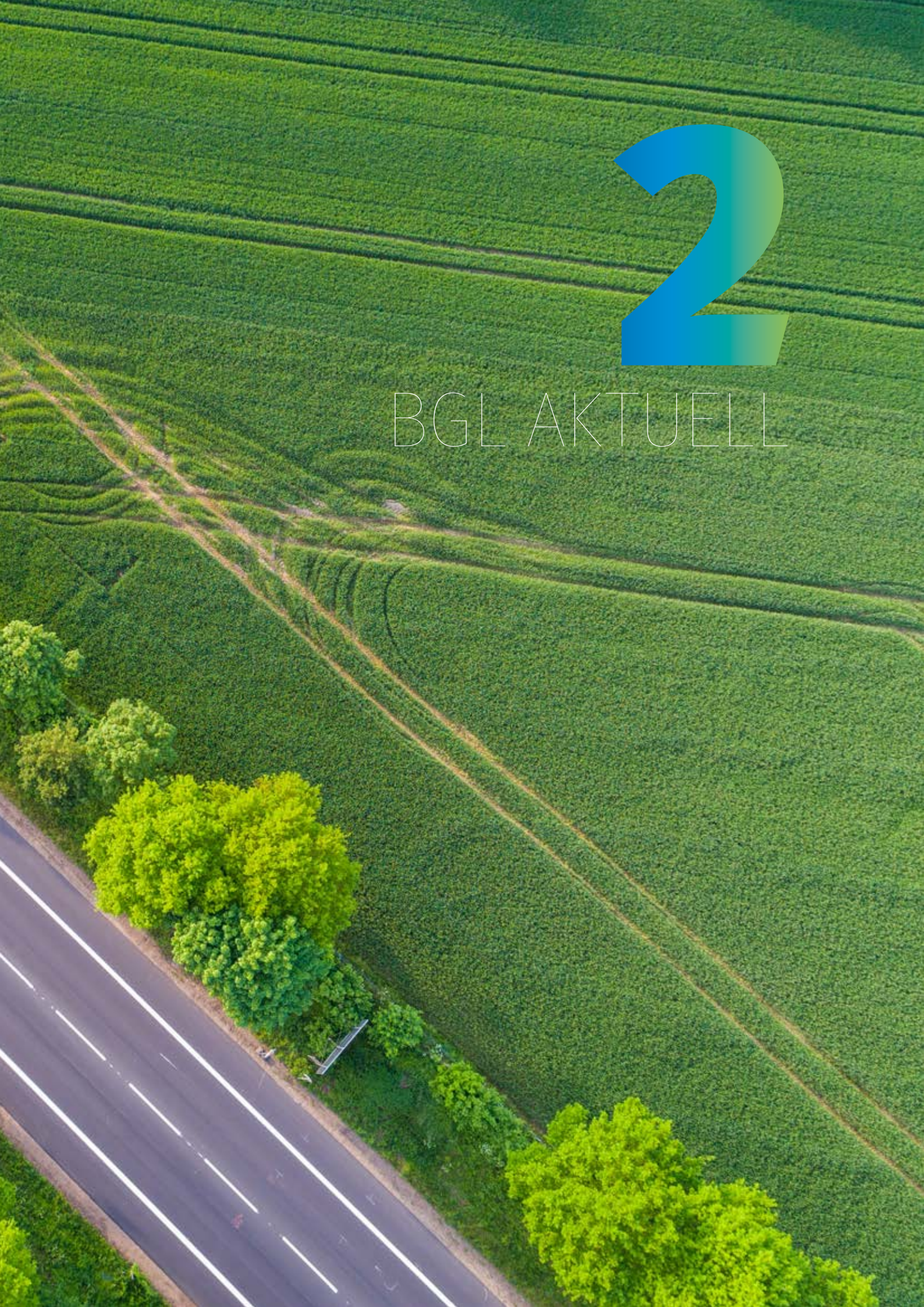
Ich bin gespannt, wie weit wir in einem Jahr an dieser Stelle sind...

Herzlichst Ihr

Dirk Engelhardt
Prof. Dr. Dirk Engelhardt
Vorstandssprecher

Frankfurt am Main, im August 2022





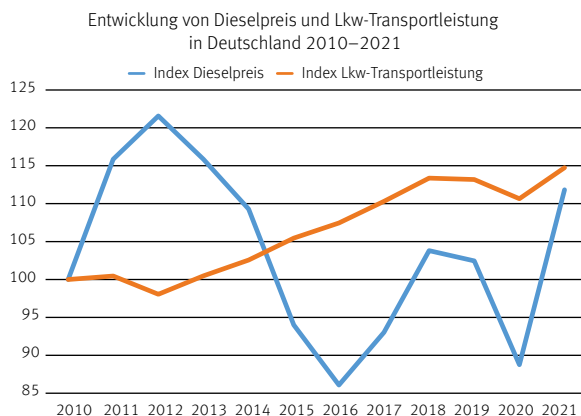
2

BGL AKTUELL

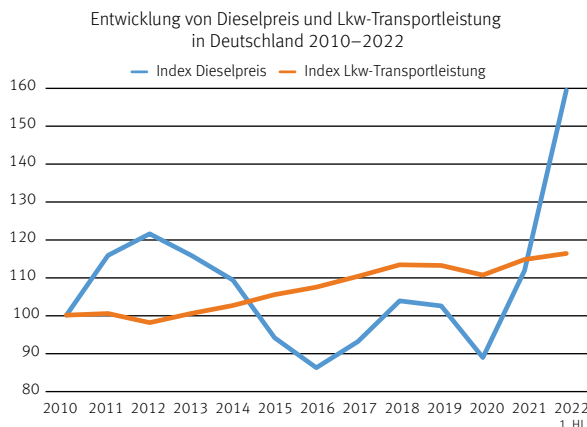
STRASSENGÜTERVERKEHR: SCHLAGLICHTER 2021/2022

Dieselpreise auf Rekordniveau

Der Ukraine-Krieg hat viel unnötiges Leid über die Menschheit gebracht. Eine der vielen negativen Nebenwirkungen auf die Transportlogistikbranche war der extrem schnelle und extrem starke Anstieg der Dieselpreise auf ein bisher nicht für möglich gehaltenes Niveau. Dieser massive Anstieg geschah in einem solchen Tempo, dass auch kein Dieselfloater mehr Zeit hatte, zu greifen. Diese Preisgleitklauseln funktionierten bis dahin auf Basis von mehreren Wochen bis wenigen Monaten – alles viel zu langsam für diese Extremsituation. Es ist der Initiative des BGL zu verdanken,



Quellen: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden; DIW, Berlin; ITP + Ralf Ratzenberger, München und Berechnungen des BGL



Quellen: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden; DIW, Berlin; ITP + Ralf Ratzenberger, München; BAG Köln und Berechnungen des BGL

dass der Forderung an die Politik, die amtlichen Dieselpreise nicht mehr monatlich, sondern wöchentlich zu veröffentlichen, schon nach kurzer Zeit durch das Statistische Bundesamt entsprochen wurde. Hiervon profitierten zahlreiche Transportunternehmen, die ihren Auftraggebern nunmehr ihre exorbitanten Kostensteigerungen zeitnah mit amtlichen Zahlen belegen konnten. Die extrem gestiegenen Dieselpreise haben daneben auch zu einem Erkenntnisgewinn in der verkehrspolitischen Diskussion beigetragen: Die von vielen fachfremden Lkw-Kritikern immer wieder vorgetragene Gleichung »Höherer Dieselpreis = weniger Lkw-Verkehr« geht nicht auf, wie die zwei Grafiken zeigen. Wenn diese Gleichung stimmen würde, müssten sich die beiden Linien nämlich gegenläufig entwickeln – sie entwickeln sich aber weitestgehend unabhängig voneinander (siehe Abb. 1). Besonders eklatant ist die Widerlegung der o.g. Gleichung zu Zeiten der Energiepreisexplosion (siehe Abb. 2). Warum ist das so? Weil die Transportnachfrage im Güterverkehr eine sog. abgeleitete Nachfrage ist. D.h., transportiert wird nur das, was zuvor auch bestellt/gehandelt/hergestellt wurde. Es ist unser aller Konsumverhalten, das direkt die Menge des Güterverkehrs beeinflusst – egal zu welchen Kosten.

LNG-Nutzer von der Politik im Stich gelassen

Aufgrund der explodierten Erdgaspreise ist ein wirtschaftlicher Betrieb von LNG-Fahrzeugen – selbst trotz Mautbefreiung – derzeit nicht möglich. Viele Transportunternehmen, die nicht zuletzt den Forderungen aus der Politik nach klimaschonenderen Antrieben gefolgt sind und mit der CO₂-reduzierenden Technologie wesentliche Teile ihres Fuhrparks betreiben, stehen jetzt vor dem Ruin – denn fast kein Auftraggeber ist bereit, für mehr Klimaschutz auch eminent höhere Frachtpreise zu zahlen. Deshalb fordert der BGL für diese Unternehmen von der Politik einen speziellen LNG/CNG-Schutzschirm – bislang lei-

der vergeblich, obwohl die EU für Härtefälle eine nationale Bezuschussung von bis zu 400.000 Euro pro Unternehmen ermöglicht hat.

Es ist zu befürchten, dass nach dem Biodiesel- und jetzt dem LNG-Desaster die Risikobereitschaft von Unternehmer/-innen, für die nächste innovative Antriebstechnologie die Existenz ihres oft in zweiter, dritter oder vierter Generation geführten Familienunternehmens aufs Spiel zu setzen, nicht größer geworden ist – um es vorsichtig zu formulieren. Hier muss der Staat in Zukunft verlässliche und ausreichende finanzielle Absicherungen zur Verfügung stellen!

Dauerbrenner Fahrermangel

Für kurze Zeit trat das seit langem größte Problem der Branche aufgrund der akut existenzbedrohenden Auswirkungen der Energiepreisexplosion vorübergehend ins zweite Glied: Der europaweit grassierende Fahrermangel. Auch hier ist der BGL unermüdlich tätig und konnte gemeinsam mit anderen Logistikverbänden in einer eigens nur für dieses Thema anberaumten Bundestagsanhörung am 18.05.2022 auf die dramatischen wirtschaftlichen Folgen aufmerksam machen. Die Anhörung hat Wirkung gezeigt und diverse vielversprechende Folgeaktivitäten auf politischer Ebene ausgelöst.

Der BGL in den Medien: präsent wie nie zuvor

Nicht nur die klassische Pressearbeit, auch die vielen Online-Veranstaltungen, die der BGL in Zusammenarbeit mit seinen Landesverbänden anbietet, sorgen für eine steigende Wahrnehmung des Straßengüterverkehrs als unverzichtbare Stütze der Versorgung von Bevölkerung und Wirtschaft in der Öffentlichkeit. Diese Entwicklung begann bereits im Herbst 2021 mit Beschleunigung des Preisauftriebs vor allem bei Erdgas, verstärkte sich mit der zunehmenden Verschärfung der Ukraine-Krise und kulminier-



te am 10.03.2022 in der Online-Presskonferenz »Wann steht Deutschland still? Explodierende Energiepreise – Existenzgefahr für die Transportbranche – Bedrohung für die Versorgung von Bevölkerung und Wirtschaft«. Weit mehr als 60 Journalist/-innen waren live zugeschaltet, als mehrere betroffene Unternehmer/-innen die verzweifelte Lage ihrer Betriebe schilderten, und sorgten für ein überwältigendes Medienecho: Neben vielen anderen berichteten die Hauptausgabe der Tagesschau, das heute-journal, das ARD/ZDF-Frühstücksfernsehen bis hin zur BILD-Zeitung, die dem Thema die halbe Titelseite der Wochenendausgabe widmete.

Dank der Berichterstattung in den Medien konnten zahlreiche Auftraggeber für die historisch einmalige Kostenproblematik sensibilisiert werden und kamen in der Folge ihren Logistikdienstleistern vielfach so weit entgegen, dass zumindest das Schlimmste verhindert werden konnte. Gerade hier haben sich langjährige Kundenbeziehungen als flexibel und belastbar bewährt – zum Nutzen für beide Seiten.

BGL stellt Notversorgung mit AdBlue sicher

Nachdem mehrere große AdBlue-Hersteller aufgrund der damals schon stark gestiegenen Erdgaspreise im Herbst vergangenen Jahres eine Produktionsdrosselung bis hin zur kompletten Einstellung des Betriebes avisiert hatten, sah sich der BGL zum Handeln veranlasst. Es gelang Mitte November, gemeinsam mit der SVG Gruppe, dem AdBlue-Hersteller SKW Stickstoffwerke Piesteritz GmbH und der Wilhelm Hoyer GmbH & Co. KG eine Exklusivvereinbarung zu schließen. Diese ermöglichte den BGL-Mitgliedsunternehmen den Zugang zu einem nur für sie reservierten AdBlue-Bestand bei SKW Piesteritz, um bei akutem AdBlue-Mangel einen drohenden Fahrzeugstillstand zu verhindern. (Bul)





3

BERLIN

BERICHT AUS BERLIN

Bundestagswahl 2021

Sommer und Herbst 2021 standen politisch voll im Zeichen des Bundestagswahlkampfes. Bundeskanzlerin Angela Merkel hatte bereits im Vorfeld auf eine weitere Kandidatur verzichtet, sodass in jedem Fall ein Wechsel zu erwarten war. Der BGL hat den Wahlkampf sowie die darauffolgenden Koalitionsverhandlungen intensiv begleitet und in enger Abstimmung mit den Verhandlungsführern die zentralen Themen der Transportbranche erfolgreich eingebracht.

Als Grundlage hierfür diente ein 5-Punkte-Plan, der gemeinsam mit den BGL-Mitgliedern erarbeitet und in einer myBGL DIREKT – Online-Veranstaltung mit zahlreichen Unternehmern vorab diskutiert wurde.

Die Kernforderungen des BGL im 5-Punkte-Plan waren:

- Bekämpfung des Sozialdumpings durch wirksame Kontrolle des EU-Mobilitätspaketes.
- Bekämpfung des Fahrermangels und damit Sicherstellung der Versorgung von Bevölkerung und Wirtschaft, Lösung des Lkw-Parkplatzmangels, Bürokratieabbau und mehr Digitalisierung bei der Ausbildung von Berufskraftfahrern, Verbesserung der Ausstattung von Fahrerhäusern, gesicherter Zugang zu sanitären Einrichtungen.
- Planungs- und Investitionssicherheit beim Klimaschutz, Nutzung aller verfügbaren kurzfristig wirkenden Lösungen sowie eine Förderung der enormen Mehrkosten für alternative Antriebe.
- Erhöhung der Lkw-Verkehrssicherheit durch verpflichtende EU-weite Einführung von Abstandsregeltempomaten, Verschärfung der Anforderungen an Notbremsassistenten und hinreichende Förderung von Abbiegeassistenten.
- Unterstützung der Digitalisierung im Logistiksektor durch digitale Verkehrslenkung zur Stauvermeidung, Schaffung von Rechtssicher-

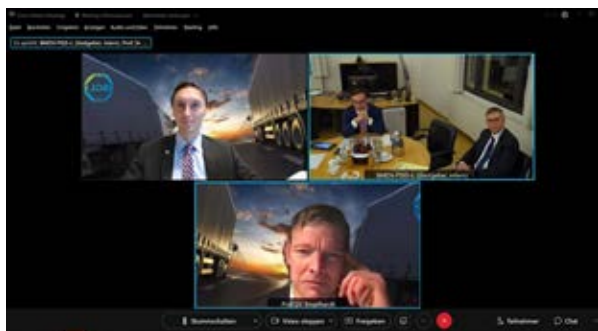
heit für den elektronischen Frachtbrief sowie vereinheitlichte und beschleunigte digitale Verfahren im Bereich der Großraum- und Schwertransporte.

Bundesverkehrsministerium erstmal unter FDP-Minister

Ende des Jahres 2021 waren die Koalitionsverhandlungen abgeschlossen und der neue Bundeskanzler Olaf Scholz gab sein Kabinett bekannt: Das Verkehrsministerium ging nach 12 Jahren unter CSU-Führung nun erstmals an die FDP. Neuer Bundesverkehrsminister wurde Dr. Volker Wissing. Der BGL und seine mittelständischen Transport- und Logistikunternehmen gratulierten Dr. Volker Wissing im Dezember 2021 ganz herzlich zur Ernennung und wünschten ihm für diese herausfordernde Aufgabe viel Erfolg – nicht ohne noch einmal auf die dringenden Probleme der Transportbranche hinzuweisen. Das Ministerium heißt nun Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV). Unterstützt wird der Minister bei den Themen, die die Logistikbranche betreffen, v.a. von seinem Parlamentarischen Staatssekretär Oliver Luksic, der zugleich zum Koordinator der Bundesregierung für Güterverkehr und Logistik ernannt wurde.

Ein weiteres wichtiges Ministerium für die Transportbranche ist das Bundeswirtschaftsministerium. Neuer Bundeswirtschaftsminister wurde Dr. Robert Habeck. Er ist der erste »Grüne« Minister auf diesem Posten und erweiterte sein Ministeri-





um um den Klimaschutz – in der neuen Regierung heißt es Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK). Habeck übernahm das Ministerium vom konservativen Peter Altmaier.

Anders als nach früheren Regierungsneubildungen üblich, erfolgten die Antrittsbesuche nach dieser Wahl pandemiebedingt ausschließlich digital. Die Gespräche waren aber nicht weniger intensiv und konstruktiv, sodass der BGL inzwischen sowohl im Bundesverkehrsministerium wie auch im Bundeswirtschaftsministerium, im Arbeitsministerium und im Finanzministerium die zentralen Anliegen der Branche platzieren und gute Gesprächskanäle aufbauen konnte.

Brandbriefe an die Politik wegen steigender Kraftstoffpreise

Im Oktober 2021 – mitten in den Koalitionsverhandlungen – warnte der BGL erstmals vor schnell steigenden Kraftstoffpreisen, die zu Marktverwerfungen führen, und forderte kurzfristiges Gegensteuern der Politik. Auch zeichnete sich eine knappe Versorgung mit AdBlue ab. Immer mehr Transportunternehmen berichteten,

dass Großhändler ihre Lieferaufträge für AdBlue nicht mehr einhielten und die Preise stiegen.

Der BGL forderte seit Jahresbeginn 2022 in mehreren Brandbriefen an Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing und Bundeswirtschaftsminister Dr. Robert Habeck Unterstützung für die Transportunternehmen, die mit den hohen Kraftstoffpreisen zu kämpfen haben. Immer mehr mittelständische Transportunternehmer gerieten in Existenznöte angesichts der Preisexplosionen beim Diesel und vor allem beim LNG. Besonders diejenigen Transportunternehmen, die ihre Flotten auf klimafreundliche Gas-Antriebe umgestellt haben, stehen aufgrund der aktuellen Gaspreise zunehmend vor existenziellen Problemen.

Zunächst gab es daher eine Pressekonferenz am 10. März, in der einige Unternehmer den anwesenden Pressevertretern sehr eindrücklich schilderten, welche Auswirkungen die hohen Kraftstoffpreise in ihrem Unternehmen haben und wie schwierig die Situation gerade ist. Die Resonanz in der Presse war äußerst positiv. Parallel baute der BGL mit einer Social-Media-Kampagne, in der zahlreiche Mitgliedsunternehmen zu den hohen Kraftstoffpreisen und der Situation der Unternehmen zu Wort kamen, weiteren politischen Druck auf.

Der Pressekonferenz folgte am 21. März 2022 ein öffentliches Gespräch mit dem Parlamentarischen Staatssekretär Oliver Luksic, der ein offenes Ohr für die Herausforderungen wie für die Forderungen der Branche hatte. Der BGL hat u.a. auch darauf aufmerksam gemacht, dass andere EU-Länder ihre Wirtschaft zum Beispiel mit Rabatten auf Kraftstoffe deutlich unterstützen. Bundesfinanzminister Christian Lindner zitierte im Bundestag in seiner Haushaltsrede aus einem Brandbrief des BGL und betonte: »Die Not im Transportgewerbe ist groß!«

Am 28. März organisierte der LBBV eine kleine, aber lautstarke Lkw-Kundgebung in Berlin



zu den hohen Dieselpreisen. Laut und deutlich wurde vor dem BMDV und dem BMWK in Berlin kundgetan, wie die aktuelle Situation ist und dass ein Versorgungskollaps dringend verhindert werden muss. Anfang April folgte dann ein Gespräch mit Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing (FDP). Über 500 Zuhörer waren dabei, als zahlreiche Transportunternehmer dem Minister ihr Leid klagten und einen Gewerbediesel oder andere Entlastungen forderten.

Im Frühjahr 2022 hat das Bundeskabinett das Entlastungspaket 2022 beschlossen, zu dem auch

vorübergehende Rabatte für Diesel und LNG gehörten. Der BGL kommentierte, dass dieses Entlastungspaket nur ein Tropfen auf den heißen Stein sei, zumal zu dem Zeitpunkt noch nicht klar war, dass es noch Monate dauern würde, bis es tatsächlich umgesetzt wird. Irgendwann stand dann fest: Für die Monate Juni, Juli und August gab es eine Reduzierung der Energiesteuer um ca. 14 Cent/l bei Diesel, ca. 13 Cent/l bei LPG und ca. 6 Cent/kg bei CNG/LNG (s. Kapitel 5). Dieser Rabatt dämpfte die Preissteigerung vorübergehend, konnte aber die Kostensteigerung nicht wirksam abfedern.

Leider stellte sich das ebenfalls zuständige Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz zunächst monatelang taub. Erst am 8. Juni 2022 fand ein erstes Gespräch mit dem Staatssekretär im BMWK, Sven Giegold, statt.

Aktionsplan gegen Fahrermangel

Im Sommer und Herbst 2021 hatte der durch den Brexit beschleunigte Fahrermangel in Großbritannien die Insel in eine tiefe Versorgungskrise gestürzt und den Rest des Kontinents alarmiert. Teilweise mussten Tankstellen in Großbritannien schließen, weil nicht genug Kraftstoff geliefert wurde aufgrund fehlender Fahrer. Prof. Dr. Dirk Engelhardt warnte in den Medien mehrfach sehr deutlich davor, dass auch in Deutschland seit langem Lkw-Fahrer fehlen und wir sehenden Auges auf einen Versorgungskollaps ähnlich wie in England zusteuern, wenn wir den Fahrermangel nicht entschieden angehen.

Bereits heute fehlen etwa 100.000 Berufskraftfahrer. Jedes Jahr gehen ca. 30.000 bis 35.000 Berufskraftfahrer in Rente, demgegenüber stehen nur ca. 15.000 bis 20.000 neue Berufseinsteiger/-innen. Diese Entwicklung, die sich bereits seit geraumer Zeit abzeichnet, und auf die der BGL bereits seit langem hinweist, spitzt sich immer mehr zu. Politik, Wirtschaft und Gesellschaft sind gleichermaßen gefragt, dem Fahrermangel in einem gesamtgesellschaftlichen Kraftakt entschlossen entgegenzutreten.

Doch so dringend Handlungsbedarf auch geboten ist – eine pauschale Lösung für das Problem des Fahrermangels gibt es nicht. Vielmehr müssen unterschiedliche Maßnahmen auf europäischer und nationaler Ebene kombiniert wer-

den. Der BGL zeigt in seinem Aktionsplan gegen Fahrermangel fünf zentrale Themenbereiche mit verschiedenen Maßnahmen auf, die jetzt zügig umgesetzt werden müssen:

- Wertschätzung / Image verbessern
- Arbeitsbedingungen verbessern
- Hürden-/ Bürokratieabbau entschlossen angehen
- Nachwuchsgewinnung und Digitalisierung fördern
- Fachkräftezuwanderung erleichtern.

BGL-Aktionsplan gegen Fahrermangel: https://www.bgl-ev.de/images/downloads/media_3501_1.PDF



Das Thema Fahrermangel hat es damit wieder auf die politische Agenda geschafft: Zunächst gab es Ende März 2022 einen Runden Tisch der CDU/CSU-Bundestagsfraktion, später im Mai eine öffentliche Anhörung im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestags – jeweils unter BGL-Beteiligung. Am 24. Juni 2022 wurde ein Antrag der CDU/CSU-Bundestagsfraktion zur Bekämpfung des Fahrermangels in den Bundestag eingebracht, der BGL wurde in den Reden namentlich als zentraler Akteur erwähnt, die bedeutende Rolle des Straßengüterverkehrs und die Wichtigkeit des Themas hervorgehoben, doch – wie bei Oppositionsanträgen üblich – von der Regierungskoalition abgelehnt. Die Regierungskoalitionen haben anstelle dessen eigene Arbeitsgruppen gegründet, in denen die verschiedenen Facetten der Problematik nacheinander abgearbeitet und angegangen werden. (JP/AJ)

4

BRÜSSEL





MOBILITÄTSPAKET

Neue Regeln treten in Kraft

Nach der Verabschiedung des Mobilitätspakets im Juli 2020 waren die geänderten Regeln zu den Lenk- und Ruhezeiten bereits drei Wochen danach in Kraft getreten. Die Regeln der beiden anderen Teile des Mobilitätspakets, das Entsenderecht für Kraftfahrer und die neuen Regeln des Markt- und Berufszugangs, gelten seit Februar 2022. Die neuen Bestimmungen im Einzelnen:

Markt- und Berufszugang

Der Gesetzgeber hat Änderungen im Bereich des Markt- und Berufszugangs beschlossen, die dazu bestimmt sind, dem vorherrschenden Sozialdumping im Transportlogistikgewerbe vorzubeugen. Hierzu zählt u.a. der Kampf gegen Briefkastenfirmer und eine Stärkung der tatsächlichen und dauerhaften Niederlassung. Darüber hinaus werden u.a. der Anwendungsbereich der Richtlinie erweitert, die Kabotagevorschriften verschärft und die verpflichtende regelmäßige Rückkehr der Fahrzeuge in den Niederlassungsstaat eingeführt.

Auslegungshinweise der EU-Kommission zu den neuen Kabotageregeln

Mit Inkrafttreten des Mobilitätspakt 1 gelten seit dem 21.02.2022 geänderte Bestimmungen zur Kabotage. Hierzu gehört insbesondere die Einführung einer 4-tägigen Karenzzeit eines bis zu 7 Tage dauernden Kabotagezeitraums (»cooling-off«) nach Abschluss einer Kabotageperiode im Aufnahmemitgliedsstaat. In der Praxis blieben allerdings zunächst zahlreiche Unklarheiten hinsichtlich der Auslegung der neuen Bestimmungen.

Die EU-Kommission hat inzwischen Auslegungshinweise zu den EU-weit geltenden Kabotagebestimmungen veröffentlicht: https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/mobility-package-i/market-rules/rules-cabotage-applicable-21-february-2022_de

Der BGL hat zusammen mit der IRU bei der Erstellung der Auslegungshinweise durch zahlreiche Eingaben, bei denen Hinweise der Mitgliedsunternehmen weitergegeben wurden, mitgewirkt. In den Auslegungshinweisen werden einige für

VO (EG) Nr. 1071/2009 (Berufszugang)

Anwendungsbereich	Im grenzüberschreitenden Verkehr für Fahrzeuge ab 2,5 t ab 21. Mai 2022
Niederlassung I	Verpflichtende Rückkehr des Fahrzeugs in den Niederlassungsstaat spätestens nach 8 Wochen
Niederlassung II	Zahl der Fahrzeuge und Fahrer an der Betriebsstätte müssen mit Transporttätigkeit übereinstimmen
Zuverlässigkeit	Wird um die Kriterien Kabotage, Entsendung und Steuerrecht erweitert
Nationale Register	Erweiterung der nationalen elektronischen Register um amtliche Kennzeichen der Fahrzeuge, Namen der Verkehrsleiter, Anzahl der Beschäftigten eines Unternehmensregisters

VO (EG) Nr. 1072/2009 (Marktzugang)

Anwendungsbereich	Im grenzüberschreitenden Verkehr für Fahrzeuge ab 2,5 t ab dem 21. Mai 2022
Kabotage I	3/7-Regel plus 4 Tage Abkühlungsphase (»Cooling-off«)
Kabotage II	mögliche Anwendung auf Zu- und Ablaufstrecke im KV
Kontrollen	2-mal/Jahr konzertierte Kontrollen der Mitgliedsstaaten



die Praxis wichtige Fragen behandelt; dazu gehören z.B. die Frage der Auslegung von Kabotagetransporten mit mehreren Be- und Entladestellen (Nr. 4 des Auslegungshinweises) sowie die Fristberechnung der 7-tägigen Kabotageperiode und der 4-tägigen cooling-off-Phase (Nr. 8-11 des Auslegungshinweises).

Auslegungshinweise sind nicht im eigentlichen Sinne bindend (sog. »soft law«). Nur der Europäische Gerichtshof (EuGH) ist zur verbindlichen Auslegung des EU-Rechts berechtigt. Trotzdem haben Auslegungshinweise in der Praxis einen hohen Stellenwert, und Behörden orientieren sich im Rahmen der Kontrollpraxis zumeist an ihnen. Daher ermöglichen sie ein höheres Maß an Rechtssicherheit.

Kabotageregeln beim Kombinierten Verkehr

Die Durchführung von Zu- und Ablaufverkehren durch gebietsfremde Unternehmen im Rahmen des grenzüberschreitenden Kombinierten Verkehrs besitzt für das deutsche Transportlogistikgewerbe eine hohe Wettbewerbsrelevanz. Denn infolge dieser Verkehre kommt es verbreitet an inländischen KV-Terminals zu einer dauerhaften Stationierung ausländischer Fahrzeuge mit Fahrern, die zu niedrigeren Konditionen angestellt sind als deutsche Fahrer (Stichwort: Sozialdumping)

Nach Art 10 Abs. 7 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009, welcher durch das Mobilitätspaket

eingeführt wurde und seit dem 21.02.2022 gilt, besitzen Mitgliedstaaten die Möglichkeit, im Falle von Wettbewerbsverzerrungen einzugreifen. Nach dieser Vorschrift können sie, »wenn das zur Vermeidung von Missbrauch durch unbegrenzte und ununterbrochene Verkehrsdienste in Form von Zu- oder Ablaufverkehren auf der Straße innerhalb eines Aufnahmemitgliedstaats als Bestandteil des kombinierten Verkehrs zwischen Mitgliedstaaten erforderlich ist«, die Anwendung der Kabotagebeschränkungen auf Zu- und Ablaufverkehre des Kombinierten Verkehrs vorsehen.

Außerdem können die Mitgliedsstaaten die Dauer der Kabotageperiode (7 Tage) und die Dauer der Karenzzeit nach Abschluss der Kabotageperiode (»cooling-off«) gemäß Artikel 8 Absatz 2a der VO (EG) Nr. 1072/2009 modifizieren.

Mitgliedsstaaten, die hiervon Gebrauch machen, unterrichten die Kommission, bevor sie ihre einschlägigen einzelstaatlichen Maßnahmen anwenden. Sie überprüfen diese Maßnahmen mindestens alle fünf Jahre und unterrichten die Kommission über die Ergebnisse dieser Überprüfung. Sie machen die Vorschriften, einschließlich der jeweiligen Fristen, in transparenter Weise öffentlich zugänglich.

Deutschland hat von der Möglichkeit nach Art. 10 Abs. 7 bisher keinen Gebrauch gemacht.

Nach derzeitigem Informationsstand des BGL (**Stand Juli 2022**): haben bisher die EU-Mitglieder Dänemark, Finnland, Ungarn, Niederlande, Schweden von der Möglichkeit des Art. 10 Abs. 7 Gebrauch gemacht.

Der BGL wird weiter beobachten, ob ein wettbewerbsverzerrender Missbrauch im Sinne von Art. 10 Abs. 7 vorliegt und entsprechende Eingaben gegenüber dem Ministerium machen.

Entwicklungen im Sozialrecht – A1-Bescheinigung

Eine A1-Bescheinigung (früher E 101-Bescheinigung) hat für Aufenthalte von Arbeitnehmern im Ausland insbesondere im Transportlogistikgewerbe eine große Bedeutung: Die A1-Bescheinigung dient für den im Ausland tätigen Beschäftigten als Beleg, dass er in seinem Heimatland sozialversichert ist. Die A1-Bescheinigung gilt innerhalb der EU, des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) und der Schweiz.

Durch das Inkrafttreten des neuen Entsenderechts (Lex specialis) Richtlinie (EU) 2020/1057 zum 02.02.2022 im Rahmen des Mobilitätspakets 1 haben sich bisher keine Änderungen bzgl. der Pflicht zur Mitführung einer A1-Bescheinigung bei grenzüberschreitender Tätigkeit der Fahrer ergeben. Die VO (EG) 883/04 sowie die VO (EG) 987/09, die der A1-Bescheinigung zugrunde liegen, gelten unverändert weiter und sind durch das neue Entsenderecht nicht berührt worden.

Nach wie vor bestehen in Zusammenhang mit der Beantragung von A1-Bescheinigungen viele bürokratische Hürden, die bisher trotz wiederholter Intervention des BGL nicht zur Zufriedenheit des Transportlogistikgewerbes gelöst werden konnten:

- Transportlogistikunternehmen müssen für Fahrer, die in der Regel in mehreren Mitglieds-

staaten tätig sind, vorab angeben, ob Fahrer wenigstens einmal pro Monat oder fünfmal im Quartal in einem bestimmten EU-Mitgliedsstaat tätig sind. Diese Regelung ist für das Transportlogistikgewerbe nicht umsetzbar!

Dass sich im Transportlogistiksektor die Disposition oft spontan ergibt und nicht verlässlich planbar ist, wurde hierbei nicht berücksichtigt.

- Ungelöst ist auch weiterhin die Problematik der Zuständigkeit ausländischer Behörden für Fahrer mit Wohnsitz im Ausland. Die Beantragung der A1-Bescheinigung ist bei den zuständigen ausländischen Behörden teils nicht möglich oder beansprucht unverhältnismäßig viel Zeit.

Derzeit besteht keine realistische Aussicht, dass im Sinn der Verwaltungsvereinfachung EU-weit eine zentrale behördliche Anlaufstelle geschaffen wird, die für sämtliche Konstellationen in Zusammenhang mit der Umsetzung der Verordnung (EG) 883/2004 zuständig wäre. Dies wäre aus Sicht des BGL aber zwingend erforderlich.

Entsendung von Kraftfahrern

Als Teil des Mobilitätspakets wurde die Richtlinie (EU) 2020/1057 für die Entsendung von Kraftfahrern, das so genannte »Lex specialis«, im Juli 2020 beschlossen. Die Regeln der Richtlinie müssen seit dem 2. Februar 2022 angewendet werden.

Viele EU-Mitgliedsstaaten hatten seit 2015 eigene Entsenderegeln und Plattformen zur Meldung der Fahrer in den so genannten Aufnahmestaaten eingeführt. Da sich diese Regeln von Staat zu Staat teilweise erheblich voneinander unterscheiden, führte diese komplexe Situation zu einem hohen Verwaltungsaufwand für die Transportunternehmen. Die EU-Richtlinie legt die Entsenderegeln in der Europäischen Union jetzt einheitlich für alle Mitgliedsstaaten fest.

Alle einzelstaatlichen Regelungen der Entsendung sind seit dem 2. Februar hinfällig. Im Ver-

gleich zur Situation von vor dem 2. Februar 2022 werden in der Regel insgesamt weniger Transportbeförderungen in den Anwendungsbereich der Entsendung fallen.

Ziel der Richtlinie ist u. a. die Bezahlung des entsandten Kraftfahrers nach den Regeln des Aufnahmestaates. Unter welchen Umständen die Regeln der Richtlinie angewendet werden müssen, richtet sich nach dem Grundsatz des Grades der Verbindung des Kraftfahrers mit dem Aufnahmestaat.

Die teils sehr komplex anmutenden Regeln zur Entsendung sind der komplizierten Kompromissfindung zwischen (damals) 28 Mitgliedsstaaten und dem Europäischen Parlament geschuldet, haben aber letztendlich die Verabschiedung des Mobilitätspakets ermöglicht.

Bei welchen Verkehren sind die Fahrer entsandt?

- Kabotagebeförderungen
- nicht-bilaterale Beförderungen (so genannte »Cross-trade-Verkehre«), Beispiel: ein deutsches Unternehmen befördert Güter von Belgien nach Frankreich

Bei welchen Verkehren gelten die Fahrer als NICHT entsandt?

- bilaterale Beförderungen (in der Anzahl unbeschränkt), Beispiel: ein polnisches Unternehmen befördert Güter von Polen nach Deutschland
- Transitverkehre

Interpretationen des Entsenderechts durch die EU-Kommission

Auch wenn auf den ersten Blick die Regeln einfach und eindeutig erscheinen, ergeben sich in der Praxis nicht unerhebliche Schwierigkeiten, u. a. wenn unterschiedliche Beförderungsarten in einem Mitgliedsstaat nacheinander durchgeführt werden: Beendigung einer bilateralen Beför-

derung mit anschließender Kabotagefahrt. Hier stellt sich die Frage, ab welchem Zeitpunkt die Entsendung beginnt: beim Grenzübertritt oder erst mit Beginn der Kabotagebeförderung.

Eine EU-Expertengruppe zum Entsenderecht, in der auch der BGL Mitglied ist, hat hierzu äußerst kontroverse Debatten geführt. Der BGL hat sich in dieser Arbeitsgruppe stets für praxisnahe Interpretationen eingesetzt. Die EU-Kommission hat als Ergebnis dieser Diskussionen auf ihrer Webseite im Februar 2022 ein »Fragen-und Antworten-Dokument« veröffentlicht und das Entsenderecht anhand vieler Beförderungsszenarien interpretiert. An diesen Interpretationen sollten sich die EU-Mitgliedsstaaten bei der Umsetzung der EU-Richtlinie in nationales Recht orientieren. Gleichzeitig stellte die EU-Kommission klar, dass letztendlich nur der Europäische Gerichtshof für die verbindliche Auslegung des Unionsrechts zuständig ist.

Welche Pflichten ergeben sich für das Transportunternehmen?

Transportunternehmen müssen für jeden ihrer Fahrer eine Entsendemeldung in den bzw. in die Mitgliedsstaaten abgeben, in den(en) die Fahrer entsandt werden. Diese Meldungen erfolgen ab dem 02.02.2022 über eine öffentliche Schnittstelle des EU-Binnenmarktinformationssystems (IMI), das in allen EU-Sprachen zur Verfügung steht. Damit entfallen bei der Entsendung von Kraftfahrern bisherige nationale Einzellösungen wie z. B. SIPS (Frankreich).

Die Meldung muss spätestens zu Beginn der Entsendung erfolgen und erfasst eine Höchstdauer von 6 Monaten. Die Meldungen müssen auf dem neuesten Stand gehalten werden und können folglich jederzeit geändert werden. Das Unternehmen muss zunächst ein Konto für den Zugang zur öffentlichen Schnittstelle eröffnen. Im Juni 2022 haben Transportunternehmer EU-weit bereits über sechs Millionen Entsendemeldungen für ihre Fahrer abgegeben.

Der BGL hat zum Entsenderecht im Januar 2022 zwei Online-Veranstaltungen für seine Mitglieder organisiert und die neuen Regeln ausführlich erläutert.

Wie funktioniert die Kontrolle der Richtlinie?

Kontrollbehörden können die Gültigkeit einer Entsendemeldung anlässlich einer straßenseitigen Kontrolle überprüfen. Die Behörden erhalten Kontrollgeräte, die es ihnen ermöglichen, über den QR-Code der Entsendemeldung Zugang zum IMI zu erhalten.

Behörden des Aufnahmemitgliedsstaates können sich direkt über das IMI an das entsendende Unternehmen wenden und es auffordern, Kopien des Frachtbriefes, Aufzeichnungen des Tachografen, Unterlagen über die Entlohnung im Entsendezeitraum, den Arbeitsvertrag, Zeiterfassungsbögen und Zahlungsbelege vorzulegen.

Das entsendende Unternehmen schickt spätestens acht Wochen nach dem Tag der Aufforderung die nachgefragten Dokumente über die öffentliche Schnittstelle des IMI an den Aufnahmemitgliedsstaat. Eine Übersetzung der Dokumente ist nicht notwendig.

Kommt das Unternehmen dieser Aufforderung nicht nach, können die Behörden des Aufnahmemitgliedstaates die Behörden des Niederlassungsstaates um Amtshilfe ersuchen. Die Behörden des Niederlassungsstaates müssen dann dafür Sorge tragen, dass die angeforderten Unterlagen innerhalb von 25 Arbeitstagen über das IMI bereitgestellt werden.

Grenzübertritt

Seit dem 2. Februar 2022 müssen Fahrer bei Grenzübertritt das Ländersymbol des entsprechenden Mitgliedsstaates in den Tachografen eintragen. Diese Vorgabe hatte zunächst zu viel Verunsicherung geführt, da nicht immer bei

Grenzübertritt ein entsprechend geeigneter Halteplatz vorhanden ist. Probleme warf auch die Frage auf, wie mit häufigen Grenzübertritten beispielsweise im kleinen Grenzverkehr umzugehen ist. Der Appell an die Kontrollbehörden nach einer pragmatischen Kontrollpraxis scheint gewirkt zu haben, da europaweit keine Beschwerden mehr zu vernehmen waren.

Wie geht es weiter?

Die Mehrzahl der EU-Mitgliedsstaaten hat die EU-Richtlinie nicht oder nicht vollständig umgesetzt. Vertragsverletzungsverfahren der EU-Kommission sind eingeleitet. Mit Blick auf die Interpretation des Entsenderechts wird es weitere »Frage-und-Antworten«-Dokumente der EU-Kommission geben, u.a. zum Personenverkehr und zu weiteren Entsendeszenarien unter Berücksichtigung des kombinierten Verkehrs.

Weitere Brüsseler Veranstaltungen

Bei der Online-Veranstaltung mit dem Kabinettschef von EU-Kommissarin A. Valean, Dr. Walter Götz, und über 100 BGL-Mitgliedern wurden die unterschiedlichen verkehrspolitischen Themen angesprochen: Fahrermangel, Anschaffung von Fahrzeugen mit klimaneutralen Antrieben, Alpen-transit.



(Dn/GB/DS)

EU UND KLIMAWANDEL

Mit der neuen Europäischen Kommission seit Dezember 2019 haben die klimapolitischen Aktivitäten auf europäischer Ebene an Fahrt aufgenommen. Der Klimawandel und die Zusagen beim Übereinkommen von Paris sind der Hintergrund für das verstärkte gesetzgeberische Engagement.

Der europäische Grüne Deal («Green Deal»)

Im Dezember 2019 hat die Europäische Kommission den »europäischen Grünen Deal« vorgestellt. Politisches Ziel ist die Klimaneutralität Europas als erster Kontinent im Jahr 2050. Der Deal umfasst einen Fahrplan mit einer Reihe von Maßnahmen, die sich auf alle Wirtschaftssektoren erstrecken: u.a. Verkehr, Energie, Landwirtschaft, Textil- und Chemieindustrie.

Das EU-Klimagesetz

Im Juli 2021 verabschiedeten das Europäische Parlament und der Rat das Klimagesetz. Es verankert gesetzlich das Ziel einer Verringerung von Treibhausgasemissionen im Jahr 2030 um mindestens 55% im Vergleich zu 1990 (Klimazwischenziel). Bis zum Jahr 2050 müssen die CO₂-Emissionen auf null reduziert werden (Klimaneutralität).

»Fit für 55«

Ebenfalls im Juli 2021 unterbreitete die EU-Kommission ein Bündel von Vorschlägen, wie dieses 55%-ige Klimareduktionsziel erreicht werden kann. Folgende Vorschläge betreffen den Straßengüterverkehr:

- Infrastruktur für alternative Kraftstoffe: Entlang der wichtigsten EU-Straßenkorridore müssen



Das »Common Office« hat eine Online-Veranstaltung zum Klimaprogramm der EU mit Vertretern des Europäischen Parlaments und den Fahrzeugherstellern durchgeführt und dabei eine praxisgerechte Einführung klimaneutraler Fahrzeuge eingefordert.

die EU-Mitgliedsstaaten eine Mindestanzahl von Lade- und Betankungsstellen für alternative Kraftstoffe vorhalten (Strom, Wasserstoff, LNG)

- Energiesteuerrichtlinie: Abschaffung des Gewerbediesels, Umstellung der Besteuerung von Kraftstoffen von Volumen (Liter) auf Energieinhalt (Joule)
- EU-Emissionshandelssystem (EU-EHS II): Schaffung eines separaten Systems für Verkehr und den Gebäudesektor
- Erneuerbare Kraftstoffe (RED III-Richtlinie): Erhöhung des verbindlichen Ziels für erneuerbarer Energien im Energiemix von 32% auf 40%.

Gesetzgebungsprozess

Die Gesetzgeber befinden sich aktuell noch in der Verhandlungsphase. Bisher wurden noch keine neuen Gesetze im Rahmen von »Fit für 55« verabschiedet. Erste Ergebnisse werden frühestens für Ende 2022 erwartet. (DS)



5

BRENNPUNKTE IM
GUTERKRAFTVERKEHR

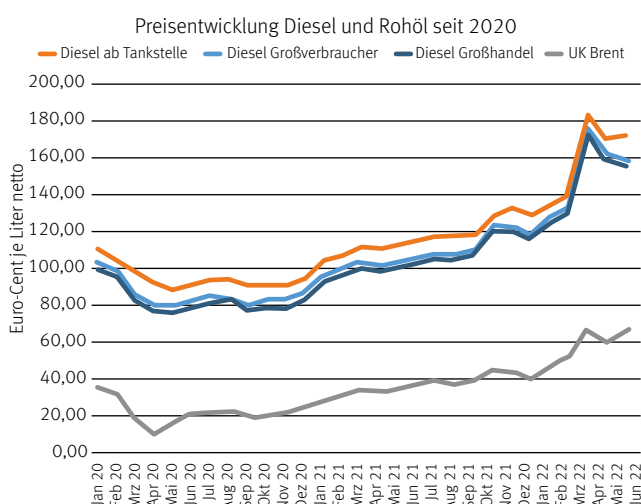


KOSTENEXPLOSION IM GÜTERKRAFTVERKEHR

Die Jahre 2021 und 2022 waren und sind geprägt durch die Auseinandersetzung mit Krisen und Katastrophen, die zu einer außergewöhnlichen Fülle an massiven Belastungsfaktoren für die internationale und nationale Wirtschaftslage und in der Folge davon, zu einer Kostenexplosion im Güterkraftverkehr geführt haben. In besonderem Maße wurden und werden die Unternehmen dabei von den stark gestiegenen Energie- und Rohstoffpreisen getroffen.

Steiler Anstieg der Dieselpreise

Das Ölkartell OPEC+ stellte sich im Jahr 2021 stabiler als von vielen Experten erwartet dar. Das Angebot an Rohöl blieb knapp, was einen Preiserutsch auch in den nachfrageschwachen Monaten verhinderte. Insgesamt stieg der Preis für das Barrel (159 Liter) Rohöl der Sorte Brent allein im Jahr 2021 um über 50% – bis zu diesem Zeitpunkt der stärkste Anstieg seit 12 Jahren. Das Jahr endete mit einem Preis von knapp unter 80 US-\$ für das Barrel. Anfang Februar 2022 lag der Preis für das Barrel der Sorte Brent bereits bei rund 90 US-\$ und Anfang März 2022, nach Beginn des Ukraine-Krieges bei rund 100 US-\$. Am 10. März stieg der Preis dann auf rund 130 US-\$ pro Barrel.



Quellen: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden; Wirtschaftsverband Fuels und Energie e.V. (en2x), Berlin; eigene Berechnungen

Parallel dazu verteuerte sich der Dieselmotorkraftstoff an der Tankstelle innerhalb von 10 Tagen von 1,46 € pro l netto auf 1,94 € pro l netto. Das ist ein Plus von 48 Cent bzw. von 33%.

Dieselfloater wurden zum Problem

Dieser exorbitante Anstieg innerhalb weniger Tage führte zu erheblichen Liquiditätsengpässen in den Unternehmen. Besonders betroffen waren die Unternehmen, die mit ihren Auftraggebern Dieselpreisgleitklauseln, sog. »Dieselfloater« vereinbart hatten, die erst mit einem zeitlichen Versatz von drei Monaten greifen bzw. eine Anpassung des Frachtpreises bewirken.

Als problematisch erwies sich in diesem Zusammenhang auch die Nachweisführung der eingetretenen Preisentwicklung. Alle Veröffentlichungen des BGL zur Dieselpreisentwicklung basierten bis zu diesem Zeitpunkt ausschließlich auf Daten des Statistischen Bundesamtes in Wiesbaden, die aufgrund des Erhebungsverfahrens erst gegen Ende des auf den Berichtsmonat folgenden Monats vorliegen.

Neue Dieselpreisinformation des BGL

Eine alternative belastbare und frei zugängliche Datenquelle für diese außergewöhnliche Situation sah der BGL im wöchentlich erscheinenden »Oil Bulletin« (dt.: Ölbericht) der Europäischen Union, Generaldirektion Energie und Verkehr. Der EU-Ölbericht informiert über die Verbraucherpreise für Mineralölzeugnisse in den EU-Ländern. Die Preise werden auf Länderebene erhoben bzw. von den Ländern gemeldet. Für Deutschland meldet die Markttransparenzstelle für Kraftstoffe des Bundeskartellamtes (MTS-K).

Das Drama um LNG (Liquefied Natural Gas)

Der Preis für Flüssigerdgas (LNG) zog bereits im Spätsommer 2021 deutlich an. Die globale Produktion erholte sich schneller als angenommen und erhöhte u. a. den weltweiten Bedarf an Erdgas.

Verschärft wurde diese Entwicklung durch China, wo sich durch die angestrebte Emissionsreduktion zusätzlich die Nachfrage von Kohle auf Erdgas verlagerte. Aufgrund der höheren Preise auf dem asiatischen Spotmarkt für Flüssiggas wurde mehr LNG in den asiatischen Raum geliefert, was u.a. das Angebot in Europa verknappte. Im November 2021 lag der Preis für das Kilogramm LNG bereits bei rund 2,00 € netto und damit rund zweieinhalb Mal so hoch wie im Jahr zuvor.

Infolge des Ukraine-Krieges und der Wirtschaftssanktionen gegen Moskau stieg der LNG-Preis im April 2022 auf rund 2,70 € pro kg, den bisherigen Höchststand (Stand: Juli 2022). Zum Vergleich: Kalkulationsgrundlage bei der Investitionsentscheidung für ein Erdgas-Fahrzeug war in den meisten Unternehmen ein LNG-Preis von 0,80 €-0,90 € pro kg.

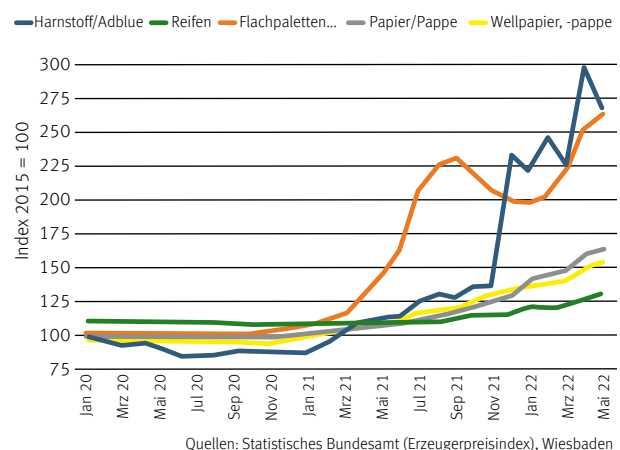
Das Energiesteuersenkungsgesetz

Anders als bei der Mehrwertsteuer wird die Energiesteuer nicht erst beim Verkauf an der Tankstelle fällig. Sie fällt bereits bei der Entnahme aus dem Steuerlager an, wenn die Kraftstoffe von den Raffinerien und großen Tanklagern an die Tankstelle geliefert werden. Ein planmäßiges Absinken der Kraftstoffpreise infolge einer Energiesteuersenkung setzt demnach voraus, dass die Mineralölwirtschaft die Steuersenkung in voller Höhe an die Verbraucher weitergibt und im Zeitraum der Steuersenkung alle anderen preisbestimmenden Faktoren unverändert bleiben.

Anstieg der Nutzfahrzeugpreise

Bedingt durch gestiegene Preise für Mikrochips, Stahl, Aluminium und Energie sah auch die Nutzfahrzeugindustrie Handlungsbedarf: Die Preise für Lkw stiegen – nach Angaben des Statistischen Bundesamtes im Mai 2022 gegenüber Mai 2021 um 7,6%, für Karosserien, Aufbauten und Anhänger sogar um 12,2%.

Preisentwicklung div. Kostenarten seit 2020



Zusätzlich wurden und werden Aufträge, seien es Trailer oder Sattelzugmaschinen, kurz vor der Auslieferung seitens der Hersteller preislich nach oben angepasst, obwohl die Verträge bereits Monate zuvor zu einem niedrigeren Preis geschlossen wurden.

Löhne und Gehälter

Nicht nur die Fahrerlöhne, sondern auch die Löhne und Gehälter des kaufmännischen sowie technischen Personals stiegen. Maßgebend waren dabei nicht allein die Tarifabschlüsse wie zuletzt in Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz. Viele Unternehmen versuchen mit über- und/oder außertariflichen Entgeltzulagen und steuerfreien Arbeitgeberleistungen, Mitarbeiter stärker an das Unternehmen zu binden und/oder neue Mitarbeiter zu gewinnen.

Weitere Impulse werden durch die Erhöhung des Mindestlohns im Oktober auf 12 € pro Stunde folgen.

Weitere Kostenanstiege

Erhebliche Teuerungsraten sind binnen Jahresfrist (Mai 2022 gegenüber Mai 2021) zudem für den Bezug der folgenden gewerberelevanten Produkte eingetreten:

Harnstoff/AdBlue	+137,3%
Reifen für Lkw	+20,1%
Flachpaletten, Palettenaufsatzwände	+82,0%
Papier und Pappe	+52,3%
Wellpapier und Wellpappe	+42,4%

(Daten: Erzeugerpreisindex, Statistisches Bundesamt)

(PK)

NEUE MAUTSÄTZE/WEGEKOSTENGUTACHTEN

Hintergrund

Die Lkw-Maut in Deutschland soll Anfang 2023 steigen. Der Bund rechnet mit Mehreinnahmen in Höhe von 41,5 Mrd. Euro in den kommenden fünf Jahren, die der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur dienen. Das Bundeskabinett hat dazu eine Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes (BFStrMG) am 25.05.2022 auf den Weg gebracht. Das Fünfte Gesetz zur Änderung des BFStrMG bedarf nicht der Zustimmung des Bundesrates.

Hintergrund für die Erhöhung sind EU-Vorgaben und das neue Wegekostengutachten. Nach der Eurovignetten-Richtlinie muss sich die Lkw-Maut an den Kosten für Bau, Betrieb, Erhalt und Ausbau der Verkehrswege orientieren. In die Lkw-Maut einbezogen werden sollen zudem, so das BMDV, höhere vom Lkw verursachte sogenannte externe Kosten für Luftverschmutzung und Lärmbelastung. Damit sollen neue Spielräume der diesbezüglich jüngsten EU-Regelung genutzt werden, die anstatt Höchstwerten nur noch Bezugswerte für die Anlastung externer Kosten vorgibt.

Die Wegekosten und die externen Kosten werden durch wissenschaftliche Gutachten ermittelt und in der Regel für eine fünfjährige Kalkulationsperiode prognostiziert. Das neue Wegekostengutachten für Deutschland deckt den Zeitraum von 2023 bis 2027 ab und soll durch den Gesetzgeber zum 01.01.2023 umgesetzt werden.

Details des Gesetzentwurfs

Das Fünfte Gesetz zur Änderung des BFStrMG leitet eine etappenweise Reformierung der Lkw-Maut in Deutschland ein. Es sieht zu Beginn 2023 – je nach Gewichtsklasse, Achszahl und Euronorm – dem Wegekostengutachten entsprechende fahrzeugbezogene Mautsaterhöhungen für Lkw ab 7,5 t zwischen 3,8% und 40,6% vor. Noch im Laufe des Jahres 2023 soll ein weiterer Gesetzesentwurf vorgelegt werden, der eine CO₂-Differenzierung der

Maut, eine Ausweitung auf Fahrzeuge ab 3,5 t zGM sowie einen CO₂-Zuschlag enthalten soll.

BGL-Position zum Wegekostengutachten und zur Mautanpassung

Hauptgrund für den beschriebenen Anstieg der Maut sind nicht etwa gestiegene Kosten der Infrastruktur durch die Lkw-Nutzung (diese sind sogar gesunken!), sondern vielmehr die massiv gestiegene Anlastung von sog. externen Kosten für Luftverschmutzung und Lärmbelastung, obwohl die Lkw noch nie so emissionsarm waren wie heute.

Seit Einführung der Lkw-Maut in Deutschland werden die Wegekostengutachten mittels einer grundsätzlich geänderten Methodik erstellt. Schrittweise werden in die alle fünf Jahre neu erstellten Berechnungen je nach Maßgabe der EU-Rechtssetzung auch externe Kosten mit einbezogen. Nicht immer wurden die Mautsatzempfehlungen, die die Gutachter der Politik vorlegten, im Gesetzgebungsverfahren zu 100 Prozent umgesetzt, wie dies aktuell der Fall sein soll.

Nach wie vor werden gutachterlich die Wegekosten nicht zu historisch tatsächlich angefallenen Kosten, sondern zu fiktiven Wiederbeschaffungspreisen bewertet, und nach wie vor wird eine kalkulatorische Verzinsung dieser Wiederbeschaffungswerte vorgenommen – zwei Grundsätze, die der BGL stets heftig kritisiert hat, da dadurch das Transportgewerbe Maut in einer Größenordnung entrichten muss, die bei Weitem das übersteigt, was der Staat für die Infrastruktur ausgegeben hat. Hinzu kommt, dass die jüngsten Berechnungen bei der Anlastung von Luftverschmutzungs- und Lärmbelastungskosten pro Fahrzeugkilometer Beträge vorsehen, die viermal so hoch sind wie die von der EU vorgegebenen Bezugswerte.

Trotz heftiger Kritik des BGL wurde das Gesetzesvorhaben nahezu unverändert vom Bundeskabinett verabschiedet und in die parlamentarische Beratung eingebracht.

Und dies, obwohl der BGL die Mauterhöhung als verpasste Chance der Bundesregierung kritisiert, mit der diese ihre eigenen Entlastungsmaßnahmen inmitten der Krise durch Mauterhöhungen per Salomitaktik konterkariert.

Da das deutsche Transportgewerbe angesichts der aktuellen Krisensituation »mit dem Rücken zur Wand steht«, wäre es aus BGL-Sicht folgerichtig, die Mautanpassung um ein Jahr zu verschieben. Im Laufe des Jahres 2023 hätte ein neuer Gesetzentwurf erarbeitet werden können, der die ohnehin noch vorgesehenen ausstehenden Änderungen an der Lkw-Maut enthält und eine Salomitaktik vermeidet. Eine solche Mautänderung »aus einem Guss« könnte auch deutlich machen, wie trotz vorgesehener Einbeziehung von CO₂-Aspekten in die Maut eine diesbezügliche Doppelbelastung des Transportgewerbes vermieden werden kann.

Aktuelle Entwicklungen: Stellungnahme des Bundesrats zum Gesetzentwurf

Der Bundesrat hält in seiner Stellungnahme vom 08.07.2022 die in 2011 im BFStrMG eingeführte Zweckbindung der Mauteinnahmen ausschließlich für die Bundesfernstraßeninfrastruktur für »überholt und nicht vereinbar mit den Klimaschutzziele der Bundesregierung und dem politischen Konsens für einen Vorrang für den Ausbau von Schiene und ÖPNV«. Der Bundesrat fordert deshalb die Bundesregierung auf, die Mauteinnahmen künftig wieder verkehrsträgerübergreifend für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur zu verwenden.

Ferner spricht sich der Bundesrat dafür aus, in den Gesetzentwurf die Mautbefreiung für alle Lkw im Vor- und Nachlauf zum Kombinierten Verkehr bis 50 Kilometer Entfernung aufzunehmen.

Schließlich bittet der Bundesrat die Bundesregierung in seiner Stellungnahme, innerhalb eines Jahres das Erfordernis einer Anpassung der Mauteinbehalte mittels einer aktualisierten Kosten-



betrachtung erneut zu überprüfen und gebührenrechtlich anzupassen. Die dem Gesetzentwurf zugrundeliegende Kostenbetrachtung (Stand Dezember 2021) berücksichtige nicht die jüngst erheblichen inflationsbedingten Kostensteigerungen, sodass die Betrachtung für die Jahre 2023 bis 2027 bereits zum aktuellen Zeitpunkt überholt sein dürften.

Die Empfehlungen des Bundesrates sind aus BGL-Sicht durchaus kritisch zu hinterfragen.

Die Bitte des Bundesrates, die Mauteinbehalte angesichts der aktuellen Inflation »innerhalb eines Jahres anzupassen«, ist systemfremd. Seit vielen Jahren, in denen die Marktzinsen kontinuierlich zurückgingen, war die Höhe der in den Gutachten angenommenen kalkulatorischen Zinsen zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der neuen Mauteinbehalte überholt – zu Lasten des Transportgewerbes. Obwohl immer wieder vom BGL kritisiert, wurde an dem System der fünfjährigen Neuberechnung nichts geändert.

Bekanntlich sind eigenständige Finanzierungs-kreisläufe der Verkehrsträger, also die Zweckbindung der Mauteinnahmen für die Bundesfernstraßen, seit jeher Haushaltspolitikern ein Dorn im Auge. Angesichts der Tatsache, dass z.B. laut neuestem Verkehrsinvestitionsbericht des BMDV 11,5 %, also rund 3.000 Brücken auf Bundesfernstraßen in einem »nicht ausreichenden oder ungenügenden Bauwerkszustand« sind, wäre ein Entzug von Mauteinbehalten für die Straßeninfrastruktur fatal. (AZ/GB)

TASK FORCE GEGEN ILLEGALE PRAKTIKEN IM STRASSENGÜTERVERKEHR

Gemeinsam für mehr Fairness im Straßengüterverkehr

Illegale Praktiken nicht hinnehmen, sondern dafür sorgen, dass diese aufgedeckt und geahndet werden – zu diesem Zweck wurde vor einiger Zeit auf Initiative des BGL die Task Force »Hinweisbearbeitung« im Aktionsbündnis »Spedition – Transport – Logistik (STL)« eingerichtet. Mittlerweile leistet die Task Force einen wichtigen Beitrag zur Durchsetzung gleicher Wettbewerbsbedingungen und mehr Fairness im Straßengüterverkehr. Die beim BGL eingehenden Hinweise auf illegale Praktiken bilden dafür die Grundlage haben sich zu einer festen Größe entwickelt. Denn bei konkreten Anhaltspunkten beispielsweise für

- die systematische Nicht-Einhaltung der Vorschriften des Güterkraftverkehrsgesetzes
- Verdacht auf illegale Beschäftigung
- Mindestlohnunterschreitung

können dem BGL unter möglichst genauer Beschreibung des Sachverhalts Hinweise übermittelt werden. Der BGL gibt diese anonymisiert an die Task Force weiter, wo sie von den jeweils zuständigen Behörden – insbesondere dem Bundesamt für Güterverkehr (BAG) und dem Zoll – verfolgt werden. Damit wird es möglich, in Prüf- und Ermittlungsverfahren rascher und effizienter vorzugehen.

Erfolgreiche Zusammenarbeit mit dem BAG

Nach zahlreichen vom BGL weitergeleiteten Mitteilungen von Verdachtsfällen hat das BAG im

Jahr 2021 sowohl seine Schwerpunktkontrollen als auch seine Betriebskontrollen intensiviert: Trotz der anhaltenden Corona-Situation hat der Verkehrskontrolldienst des BAG u.a. nach Hinweisen des BGL 35 Schwerpunktkontrollen gebietsfremder Unternehmen durchgeführt, wobei mehr als 18.000 Fahrzeuge kontrolliert und dabei fast 16.000 Fahrzeuge auf die Einhaltung der Kabotagebestimmungen überprüft wurden. Zum Vergleich: 2020 wurden in 14 Schwerpunktkontrollen rund 5.000 Fahrzeuge kontrolliert; davon etwa 4.500 auf die Einhaltung der Kabotagebestimmungen. Auch die festgesetzten Bußgelder sind 2021 mit rund 3,6 Mio. € deutlich angestiegen (2020: 2,2 Mio. €).

Bei den aus den Schwerpunktkontrollen resultierenden nachgelagerten Betriebskontrollen sind im zurückliegenden Jahr mehr als 200 Unternehmen mit knapp 70.000 Beförderungen geprüft worden. Hiervon wurden mehr als 10.000 Beförderungen beanstandet. Insgesamt erließ das Bundesamt Bußgeld- und Einziehungsbescheide über eine Gesamtsumme von rund 1,8 Mio. € (gegenüber ca. 830.000 € im Jahr 2020).

Eine deutliche Steigerung, die auch darauf zurückzuführen ist, dass sich unter den beanstandeten Fällen ein höherer Anteil an Großunternehmen befindet. Dabei lag auch im zurückliegenden Jahr die Einhaltung der Bestimmungen zur Auftraggeberhaftung bzw. Kabotage wieder besonders im Blick. (MS)

FÖRDERPAKETE IM GÜTERKRAFTVERKEHR

Förderperiode 2022 wird von vorläufiger Haushaltsführung geprägt

Die aufgrund der Neukonstitution der Bundesregierung außerordentlich späte Verabschiedung des Bundeshaushalts 2022 hat gravierende Auswirkungen auf die Förderprogramme zur Mautharmonisierung. So stand für die in den Förderprogrammen De-minimis und Weiterbildung in 2022 eingegangenen Anträge im Rahmen der vorläufigen Haushaltsführung zunächst nur ein Teil des Budgets zur Verfügung. Als Folge konnten bis zur Jahresmitte für diese Förderanträge deutlich weniger Mittel als sonst üblich bewilligt und ausgezahlt werden. Noch härter traf es die Antragsteller im Förderprogramm Ausbildung: Hier konnten bis zur Jahresmitte gar keine Anträge bewilligt werden, da diese Fördermittel für drei Jahre gebunden und somit durch die vorläufige Haushaltsführung nicht »gedeckt« sind. Da das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) eingegangene Anträge bereits auf Richtigkeit und Vollständigkeit geprüft hat, ist davon auszugehen, dass sich die Lage nach Verabschiedung des Bundeshaushalts rasch entspannt. Der BGL rät, Fördermittel dann zügig abzurufen, damit die Mittel auch in dieser Förderperiode möglichst vollständig abfließen können und nicht »verfallen«. Ein Nachteil bleibt durch die späte Antrags-Bescheidung: Vielen Unternehmen wird es im Förderprogramm De-minimis nicht möglich sein, bis zum Antragsschluss am 30. September 2022 Folgeanträge zu stellen.

Lieferengpässe bremsen Abruf von Fördermitteln

Inwieweit Fördermittel tatsächlich abgerufen werden können, hängt derzeit vor allem von der Lieferfähigkeit der Nutzfahrzeug- und Teilehersteller ab. So können z.B. im Förderprogramm De-minimis viele Maßnahmen aufgrund von Lieferverzögerungen nicht innerhalb des Bewilligungszeitraumes umgesetzt werden. Um den



Verlust der Fördermittel zu verhindern (Maßnahmen müssen i.d.R. innerhalb von fünf Monaten nach Bewilligung durchgeführt, bezahlt und abgerechnet werden), hat der BGL bereits frühzeitig auf diese Problematik aufmerksam gemacht und erreichen können, dass Antragsteller in solchen Fällen den Bewilligungszeitraum verlängern können. Die Verlängerung muss innerhalb des ursprünglichen Bewilligungszeitraums beim BAG beantragt werden und gilt nur für diese Maßnahmen. Sollte die gewährte Verlängerung des Bewilligungszeitraumes nicht auskömmlich sein, so kann vor Ablauf des (verlängerten) Bewilligungszeitraumes eine weitere Verlängerung des Bewilligungszeitraumes beantragt werden.

Aufgrund der langen Lieferzeiten hat sich der BGL zudem erfolgreich dafür eingesetzt, dass Unternehmen bereits vor Antragsstart des De-minimis-Programms (beispielsweise gegen Jahresende) Fahrzeugbestellungen aufgeben und das Förderprogramm trotzdem in Anspruch nehmen können (z.B. für bestellte förderfähige Fahrzeugausstattung). So hat der BGL zusammen mit weiteren Verbänden der deutschen Logistikwirtschaft und nach Rücksprache mit dem BAG eine Musterklausel entworfen, die die Fahrzeugbestellung mit der erfolgreichen Bewilligung der

De-minimis-Zuwendung verknüpft. Ohne eine solche Klausel muss mit der Fahrzeugbestellung bis zum Antragsstart des Förderprogramms gewartet werden. Eine Bestellung kann nur nach erfolgter Antragsstellung erfolgen, denn vor Antragsstart getätigte Bestellungen werden als vorzeitiger Maßnahmenbeginn gewertet und führen zur Ablehnung der Förderung.

Darüber hinaus haben die sich bereits im letzten Jahr abzeichnenden Lieferengpässe dazu geführt, dass im Förderprogramm »ENF« zur Erneuerung der Nutzfahrzeugflotte bzw. Anschaffung Intelligenter Trailer-Technologie vorgegebene Fristen nicht von den Unternehmen eingehalten werden konnten. Um Rückforderungen bereits ausgezahlter Fördergelder zu vermeiden, hat der BGL eine Fristverlängerung erwirkt, die inzwischen mehrfach angepasst wurde. Erforderliche Nachweise zur Zulassung geförderter Neufahrzeuge sowie für den Erwerb der intelligenten Trailer-Technologie können bis spätestens 30. Juni 2023 eingereicht werden (Stand Redaktionsschluss). In begründeten Ausnahmefällen kann diese Frist weiter verlängert werden.

Neu ab 2021: Förderprogramm für Klimaschonende Nutzfahrzeuge und Infrastruktur

Seit geraumer Zeit hat sich der BGL mit Nachdruck für eine weitergehende Förderung von Nutzfahrzeugen mit alternativen Antrieben sowie der dazugehörigen Tank- und Ladeinfrastruktur eingesetzt. Im Sommer 2021 wurde dann endlich das Förderprogramm für Klimaschonende Nutzfahrzeuge und Infrastruktur gestartet. Mit dem Förderprogramm, das in mehrere Förderaufrufe unterteilt ist, sollen die Treibhausgasemissionen mit Einsatz von alternativen Antrieben und Kraftstoffen im Straßengüterverkehr gesenkt werden. Dafür stellt das Bundesverkehrsministerium bis zum Jahr 2024 insgesamt circa 1,6 Milliarden Euro

für die Förderung der Anschaffung klimafreundlicher Nutzfahrzeuge sowie circa 7 Milliarden Euro für den Aufbau (oder die Erweiterung) von Tank- und Ladeinfrastruktur von Pkw und Nutzfahrzeuge bereit. Bereits der erste Förderaufruf mit zahlreichen Anträgen (insgesamt wurden 320 Projekte mit 200 Mio. Euro gefördert) hat gezeigt, dass die Transport- und Logistikbranche großes Interesse am Förderprogramm hat und einen Beitrag zum Klimaschutz leisten möchte. Inzwischen – leider später als ursprünglich vorgesehen – wurde im Sommer 2022 der zweite Förderaufruf sowie ein zusätzlicher Aufruf speziell für Sonderfahrzeuge gestartet. Gefördert werden

- die Anschaffung von neuen alternativen, klimaschonenden Nutzfahrzeugen der EG-Fahrzeugklassen N1, N2 und N3 sowie auf alternative Antriebe umgerüsteter Nutzfahrzeuge der EG-Fahrzeugklassen N2 und N3 in Höhe von 80 Prozent der Investitionsmehrausgaben im Vergleich zu einem konventionellen Dieselfahrzeug,
- die für den Betrieb der klimafreundlichen Nutzfahrzeuge erforderliche Tank- und Ladeinfrastruktur in Höhe von 80 Prozent der zuwendungsfähigen projektbezogenen Gesamtausgaben,
- die Erstellung von Machbarkeitsstudien zu Einsatzmöglichkeiten von klimafreundlichen Nutzfahrzeugen sowie der Errichtung bzw. Erweiterung entsprechender Infrastruktur in Höhe von 50 Prozent der zuwendungsfähigen projektbezogenen Ausgaben.

Bereits mehrfach hat der BGL zudem vom BMDV und BAG durchgeführtes Online-Seminar unterstützt, um seine Mitglieder frühzeitig über Antragstellung und wichtige Programmpunkte zu informieren. (MS)

ENTWICKLUNGEN IM BERUFSKRAFT-FAHRER-QUALIFIKATIONSRECHT

Notwendigkeit des Abbaus bürokratischer Hürden im Kampf gegen den Fahrermangel

Bereits heute fehlen in Deutschland ca. 80.000-100.000 Berufskraftfahrer. Rund 30.000 bis 35.000 Fahrer gehen jedes Jahr in Rente und im Schnitt »rücken« nur etwa 15.000 bis 20.000 neue Berufskraftfahrer nach. So haben im Jahr 2021 1.939 Auszubildende erfolgreich die Ausbildung zum Berufskraftfahrer abgeschlossen; ferner gab es 387 Absolventen der Grundqualifikation, 16.725 Absolventen der beschleunigten Grundqualifikation (Quelle: DIHK).

Den Beginn der fachlichen Arbeit der neuen Bundesregierung im Spätherbst 2021 hat der BGL dazu genutzt, an die Politik gezielte Maßnahmen zu adressieren, um diesem »Trend« entgegenzuwirken. Allerdings kann aus Sicht des BGL nur ein Maßnahmenmix zur Verbesserung der Situation beitragen.

So fordert der BGL in seinem 5-Punkteplan zur Bekämpfung des Fahrermangels u.a., die Zahl der

Lkw-Parkplätze zu erhöhen, eine Ausstattungsmöglichkeit von Fahrerhäusern mit sanitären Einrichtungen, und insbesondere den Bürokratieabbau bei Führerscheinerwerb und -verlängerung.

Überarbeitung der EU-Führerschein-Richtlinie

Ein Ansatz auf europäischer Ebene bietet die für Ende 2022 anstehende Überarbeitung der EU-Führerschein-Richtlinie 2006/126/EG. So hat sich der BGL im Rahmen der Konsultation für folgende Änderungen der seit dem Jahr 2006 bestehenden Führerschein-Richtlinie ausgesprochen:

- EU-weit einheitliche Regelung für den Sehtest bei Erteilung oder Verlängerung von Lkw-Fahrerlaubnissen. Aus Sicht des BGL sollte kein Mitgliedsstaat höhere Anforderungen stellen, als durch das EU-Recht vorgeschrieben (z. B. eine verpflichtende Untersuchung bei einem Arzt anstelle bei einem Optiker).
- Die Gewichtsgrenze bei Pkw-Fahrerlaubnissen (Klasse B) sollte wieder auf 7,5 t erhöht werden



– analog der Regelung vor 1998. Die höhere Gewichtsgrenze hatte den Einstieg in den Fahrerberuf, speziell auch für Quereinsteiger, enorm erleichtert. Gerade aufgrund der technischen Weiterentwicklung der Fahrzeuge, u.a. auch mit Fahrerassistenzsystemen, würde die Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigt.

- Das »Begleitete Fahren mit 17 Jahren« sollte für alle Lkw-Fahrerlaubnisklassen eingeführt werden. Hierdurch könnte die Ausbildung zum Berufskraftfahrer für junge Menschen wesentlich attraktiver gestaltet werden.
- Einheitliche Regeln zur Anerkennung von Fahrerlaubnissen aus Drittstaaten für alle Mitgliedsstaaten: Bisher ist dies im jeweiligen nationalen Recht geregelt (in Deutschland in der Fahrerlaubnis-Verordnung), mit der Folge, dass ausländische Führerscheine in einigen EU-Ländern ohne Umschreibung umgetauscht werden und in anderen nicht.

Fremdsprachen/E-Learning

Die Zulassung von Fremdsprachen bei der Prüfung zur (beschleunigten) Grundqualifikation ist aus Sicht des BGL zwingend erforderlich, um erfolgreich mehr ausländisches Fahrpersonal zu akquirieren. Zudem ist es notwendig, digitale Lernmethoden im Rahmen der Aus- und Weiterbildung auszubauen, um Fahrern mehr Flexibilität beim Lernen zu ermöglichen. Die seit 2020 ausstehende Überarbeitung der Berufskraftfahrer-Qualifikationsverordnung (BKrFQV), die für das Transportlogistikgewerbe wichtige Verbesserungen im Bereich der fernmündlichen Ausbildung (E-Learning) und der Zulassung von Fremdsprachen bei der Prüfung vorsieht, stand zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses zwar immer noch aus. Allerdings hat das BMDV signalisiert, das Thema Fremdsprachen in die Änderungsverordnung aufzunehmen. Welche Sprachen aufgenommen werden sollen, wurde noch nicht weitergehend konkretisiert.



Es wird erwartet, dass die Änderungsverordnung zur BKrFQV nunmehr Ende des Jahres 2022 den Bundesrat passieren wird. Der BGL hofft, dass damit die Verordnung ohne weitere Verzögerung in Kraft tritt.

Das Berufskraftfahrer-Qualifikationsregister (BQR)

Zum 23.05.2021 ist das Berufskraftfahrer-Qualifikationsregister (BQR) in Betrieb gegangen. Das BQR dient der Erfassung und dem Austausch von Informationen über Berufskraftfahrerqualifikationen. Registerführende Behörde ist das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA).

Ab dem 23.05.2021 ersetzt der separat ausgestellte Fahrerqualifizierungsnachweis (FQN) sukzessive die bisher im Führerschein eingetragene Schlüsselzahl »95«.

Ab dem 29.11.2021 sollen Teilnahmebescheinigungen über (beschleunigte) Grundqualifikati-

on oder Weiterbildung in einem automatisierten Verfahren in das BQR eingetragen werden. Auf Papierbescheinigungen kann damit verzichtet werden.

Für die Nutzung des BQR ist eine staatliche Anerkennung der Ausbildungsstätten entsprechend den Vorgaben der seit dem Jahr 2020 gültigen Vorschriften des BKrFQG verpflichtend. Sollte bei ausbildenden Unternehmen noch keine staatliche Anerkennung vorliegen (was bei vielen Unternehmen aufgrund der bis zum Jahr 2020 gültigen Rechtslage der Fall ist), sind Ausbildungsstätten gehalten, sich an die für sie zuständige Anerkennungsbehörde zu wenden.

Nur gesetzlich anerkannte Ausbildungsstätten können für eine Übergangsphase bis zum Erhalt einer staatlichen Anerkennung Papierbescheinigungen ausstellen; sie erhalten keinen Registerzugriff.

(Dn)



6

RECHT & PRAXIS IM GÜTERKRAFTVERKEHR



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 Fahrzeuge zu viel gezahlt haben dürften. Die Europäische Kommission hat darauf hingewiesen, dass Geschädigte des sogenannten Lkw-Kartells die Möglichkeit haben, Schadensersatzansprüche gegen die Kartellanten geltend zu machen.

BGL-Engagement: Sammelklagen

Aktuell befinden sich der BGL und seine Kooperationspartner (der Rechtsdienstleister financialright claims GmbH und Hausfeld Rechtsanwälte LLP) in Berufung vor dem Oberlandesgericht (OLG) München gegen die erstinstanzliche Entscheidung des Landgerichts (LG) München I (Az.: 37 O 18934/17). Das Landgericht hatte die erste Sammelklage von financialright gegen das Lkw-Kartell am 07.02.2020 wegen vermeintlichen Ver-

stoßes gegen das Rechtsdienstleistungsgesetz abgewiesen.

Zwischenzeitlich wurde das Rechtsdienstleistungsgesetz reformiert und auch der Bundesgerichtshof (BGH) hat die grundsätzliche Zulässigkeit des „Sammelklage-Inkassos“ bestätigt (Az.: II ZR 84/20). Nach Ansicht des BGL und seiner Kooperationspartner lassen sich die Argumente des BGH dabei zu einem erheblichen Teil auch auf die Sammelklagen von financialright übertragen. Es verbleiben jedoch einige Punkte, auf die das LG München I und jüngst das LG Stuttgart (Az.: 30 O 17/18) die Klageabweisungen gestützt haben, zu denen sich der BGH noch nicht geäußert hat.

Gleichwohl haben zwischenzeitlich eine Reihe von Oberlandesgerichten ein sehr ähnliches Abtretungsmodell von myRight, der Schwestergesellschaft von financialright, gebilligt.

Der BGL und seine Kooperationspartner sind daher zuversichtlich, dass das Abtretungsmodell von financialright in den Lkw-Kartell-Klageverfahren auch vom OLG München und später vom BGH gestützt werden.

(GB)

LKW-MAUT-RÜCKERSTATTUNG

Hintergrund

Auf Vorlage des Oberverwaltungsgerichts für das Land Nordrhein-Westfalen (OVG) mit Sitz in Münster hatte der Europäische Gerichtshof (EuGH) 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. Die Anlastung der Kosten der Verkehrspolizei bei der Lkw-Maut war folglich mit der EU-Richtlinie 1999/62/EG in der vom 10.06.2006 bis 14.10.2011 geltenden Fassung nicht vereinbar.

Mit Urteil vom 30.11.2021 hatte das OVG (Az.: 9 A 118/16) im Ausgangsverfahren dann (u.a.) noch entschieden, dass außerdem die Maut-Rückerstattungsbeträge für die Zeit ab Zahlung der Maut bis zum Tag der Erstattung zu verzinsen seien.

BGL-Engagement

Nach Auffassung des BGL und seiner Kooperationspartner – die Kanzlei Hausfeld Rechtsanwälte und der IT-Dienstleister und Prozessfinanzierer eClaim – lässt sich die Argumentation des EuGH und des OVG auf die Wegekostengutachten für die Rechnungsperiode 2013-2017 und 2018-2022 übertragen.

Vor diesem Hintergrund hat der BGL mit seinen Kooperationspartnern frühzeitig betroffenen Transportunternehmen und Speditionen eine Möglichkeit über das Internetportal www.maut-zurueck.de (bis Dezember 2021) angeboten, ihre Erstattungsansprüche für zu viel gezahlte Lkw-Maut geltend zu machen.

Bis Registrierungsschluss Anfang Dezember 2021 haben europaweit bis mehr als 15.800 Unternehmen (davon ca. 7.900 deutsche Unternehmen) über das genannte Internetportal ihre Ansprüche

gegenüber dem Bundesamt für Güterverkehr (BAG) geltend gemacht.

Die Verfahren umfassen Mautzahlungen von ca. 7,5 Mrd. Euro im Zeitraum Januar 2017 bis Ende September 2021. Der darin enthaltene Anteil der Verkehrspolizeikosten beläuft sich auf ca. 335 Mio. Euro.

Daneben sind viele Mautschuldner auch selbst gegenüber dem BAG tätig geworden oder haben über ihre Individualanwälte Rückerstattungsansprüche geltend gemacht.

Aktuelle Entwicklungen

Nachdem der Gesetzgeber dem EuGH-Urteil Rechnung getragen hat, indem er die Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes (BFStrMG), u.a. mit der Absenkung des auf den Infrastrukturkosten beruhenden Anteils der Maut beschlossen hat, erstattet das BAG auf Antrag für **den Zeitraum vom 28.10.2020 bis 30.09.2021** zu viel entrichtete Lkw-Maut. Die Bearbeitung aller Erstattungsanträge dauert an. Der Versand erster Erstattungsbescheide durch das BAG begann im 2. Quartal 2022.

Die BGL-Kooperationspartner haben für ihre Kunden – wie zuvor ausgeführt – bereits die Erstattung zuviel gezahlter Maut beim BAG beantragt. Dies bedeutet, dass Kunden der BGL-Kooperationspartner nichts weiter tun müssen.

Für den **Zeitraum vor dem 28.10.2020** sieht die Änderung des BFStrMG keine Absenkung der Mautsätze vor, so dass es hier zu Musterverfahren gegen das BAG vor den Verwaltungsgerichten kommen wird. Derzeit ist der BGL mit seinen Kooperationspartnern im Austausch mit dem BAG zu den Eckpunkten geeigneter Musterkläger für entsprechende Musterverfahren. (GB)

eCMR – ELEKTRONISCHER FRACHTBRIEF

Für Deutschland gilt seit Anfang April 2022 das eCMR-Zusatzprotokoll. Sinn und Zweck des Zusatzprotokolls ist es, die Darstellung des CMR-Frachtbriefs in digitaler Form zu ermöglichen und dafür den groben Rahmen abzustecken, ansonsten aber das CMR (Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr) unberührt zu lassen. Die konkrete Ausgestaltung des elektronischen Frachtbriefs wird dabei bewusst den Unternehmen überlassen, um die Entwicklung elektronischer Frachtbriefe nicht durch eine starre und detaillierte gesetzliche Regelung zu verhindern.

Gerade bei der digitalen Lösung des eCMR-Frachtbriefs müssen die rechtlichen Vorgaben auf zivilrechtlicher und öffentlich-rechtlicher Ebene berücksichtigt werden, um Funktionsäquivalenz zum Papier CMR-Frachtbrief und damit Rechtssicherheit für alle Beteiligten zu erzielen. In diesem Zusammenhang ist auch die Synchronisierung von internationalen und nationalen Frachtdokumenten zentral, um beispielsweise bei der Kontrolle von Kabotage sicher feststellen zu können, wie viele nationale Transporte innerhalb des Betrachtungszeitraums tatsächlich durchgeführt wurden.

Um den Transportbeteiligten konkrete Handreichungen bereitzustellen, wie sie insbesondere auf Basis des nationalen Rechts die volldigitale Transportdokumentation umsetzen können, hat sich Ende 2021 eine Arbeitsgruppe von Juristinnen und Juristen auf Initiative der ICC (International Chamber of Commerce) Germany mit dem Ziel gebildet, den Entwurf einer Verordnung über elektronische Fracht- und Lagerdokumente zu erarbeiten und den fertigen Entwurf dem Bundesjustizministerium vorzulegen.

Für die Akzeptanz des eCMR steht bereits ein konkretes Datum fest. Ab dem 21. August 2024 sind zumindest die europäischen Behörden aufgrund der EU-Verordnung 2020/1056 über elektronische Frachtbeförderungsinformationen, kurz

eFTI-Verordnung dazu verpflichtet, elektronische Dokumente, insbesondere den eCMR zu akzeptieren.

Eine damit korrespondierende Pflicht der Transportunternehmen, solche digitalen Dokumentationswege einzusetzen besteht indes noch nicht. Daher ist empfehlenswert, sich schon heute mit diesen Themen auseinanderzusetzen, auch deshalb, weil kontrollfähige digitale Anwendungen bis zu diesem Zeitpunkt nach Maßgabe der eFTI-Verordnung und ihrer Durchführungsrechtsakte zertifiziert sein bzw. in der Lage sein müssen, eine Schnittstelle für den Kontrollabruf der Behörden anzubieten.

Bei der Umsetzung von eCMR-Projekten gilt es, insbesondere folgende Dinge zu beachten:

Alle beteiligten Parteien – Frachtführer, Verloader, Empfänger – sollten sich per AGB oder Individualvereinbarung auf ein gemeinsames System und Verfahren einigen. In den AGB sollten die Rechte und Pflichten der einzelnen Parteien aufgeführt werden. Dazu würden nicht nur die Einigung auf eine Softwarelösung zählen, sondern auch der Umgang mit den Daten, sodass die Datensouveränität der einzelnen Parteien gewährleistet ist. Bei der Auswahl einer geeigneten Softwarelösung sind weitere Punkte zu beachten:

- Die Software muss in der Lage sein, alle Informationen eines CMR-Frachtbriefs digital abbilden zu können),
- und zwar in der Form, dass alle Beteiligten am eCMR darauf auch jederzeit zugreifen können.
- Der Zugriff auf die Dokumente muss möglich sein, ohne dass sich eine Behörde bei den vor Ort durchgeführten Kontrollen dafür in irgendeiner Form registrieren muss.
- Die Software muss fortgeschrittene Elektronische Signaturen im Sinne von Artikel 26 der eIDAS-Verordnung (EU-Verordnung 910/2014) einsetzen.

- Sie muss allen Anforderungen der Datenschutzgrundverordnung entsprechen.
- Sie muss dabei zugleich eine relative Transparenz beziehungsweise Datensouveränität im Sinne des BGL-Positionspapieres zur eFTI-Verordnung und zum eCMR-Frachtbrief erfüllen. Die Daten sollten nur für die Parteien sichtbar sein, die am Prozess beteiligt sind.
- Außerdem muss die Software in der Lage sein, nahtlos über Schnittstellen mit den Transportmanagementsystemen kommunizieren zu können.

BGL-Position

Anfang April überreichte der BGL dem parlamentarischen Staatssekretär, Herrn Luksic, das BGL-Positionspapier »Digitalisierung der Transportlogistikbranche: Die eFTI-Verordnung und der eCMR-Frachtbrief« und regte an, dass dieser die Federführung für eine »Task Force Digitalisierung im Güterverkehr« übernehmen könnte, um die Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Bundesministerien und den einzelnen Abteilungen innerhalb der Ministerien zu koordinieren und gleichzeitig Förderprogramme zur Erarbeitung entsprechender digitaler Lösungen aufeinander abzustimmen.

(GB)

STRASSENVERKEHRSRECHT ALLGEMEIN

Bußgeldkatalogverordnung

Die Änderungsverordnung zur Bußgeldkatalogverordnung ist am 09.11.2021 in Kraft getreten.

Geregelt werden unter anderem höhere Bußgelder bei Verstößen in Zusammenhang mit Halten und Parken, der Pflicht zur Bildung einer Rettungsgasse sowie bei Geschwindigkeitsverstößen.

In Zusammenhang mit Geschwindigkeitsverstößen begrüßt der BGL, dass es einen Monat Fahrverbot erst bei einer Geschwindigkeitsüberschreitung von 26 km/h (innerorts) bzw. 31 km/h (außerorts) geben wird (BGBl. I S. 4701). Im Rahmen der noch im Jahr 2020 vorgesehenen Überarbeitung des Bußgeldkatalogs war die Grenze noch bei 21 km/h (innerorts) bzw. 26 km/h (außerorts) vorgesehen.

Die neue Verordnung bestätigt große Teile der im April 2020 an sich in Kraft getretenen StVO-Novelle, die allerdings wegen eines Formfehlers nicht angewandt wurde.

Änderungen im Fahrerlaubnisrecht

Mit der 15. Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) ergab sich als wesentliche Neuerung für das deutsche Transportlogistikgewerbe die Aufnahme weiterer Staaten in Anlage 11 FeV ab 01.06.2022. Fahrer aus diesen Staaten können in Zukunft ihre Führerscheine ohne theoretische und praktische Prüfung und bestimmte ärztliche Untersuchungen entsprechend § 31 FeV in einen EU-Führerschein umtauschen. Hierzu gehören die Staaten

Gibraltar, Kosovo, Moldawien und das Vereinigte Königreich. Außerdem Albanien.

Die vom BGL geforderten zusätzlichen Staaten Bosnien-Herzegowina (für die C-Klassen) und Ukraine gehören vorerst nicht dazu. Der BGL wird sich weiter dafür einsetzen, dass auch diese Staaten in die Anlage 11 mit aufgenommen werden.

CB-Funk – Ende der Übergangsfrist

Bezüglich des Verbots der Nutzung elektronischer Geräte im Fahrzeug (sog. Handheld-Verbot) nach § 23 Abs. 1a StVO sind in den deutschen Bundesländern die letzten Übergangsfristen für CB-Funkgeräte zum 30.06.2022 ausgelaufen (Stand Juli 2022).

Neben dem konventionellen Straßengüterverkehr ist die Nutzung der CB-Funkgeräte jedoch auch im Großraum- und Schwertransport nach wie vor unabdingbar. Das Angebot von Freisprecheinrichtungen für CB-Funk auf dem Markt ist weiterhin unzureichend und eine Besserung vorerst auch nicht zu erwarten.

Aus Sicht des BGL ist die Verlängerung der Übergangsfrist für das Verbot von CB-Funk ohne Freisprecheinrichtung daher unabdingbar. Aus diesem Grund ersuchte der BGL das BMDV, die Bundesländer anzuhalten, auch über den 30.06.2022 von einer Ahndung des in § 23 Abs. 1a geregelten Handheld-Verbots bzgl. CB-Funk abzusehen. Ziel sollte aus Sicht des BGL eine einheitliche Handhabung im gesamten Bundesgebiet sein. (Dn)

NEUE RECHTSLAGE ZUM TRANSPARENZ-REGISTER NACH DEM GELDWÄSCHEGESETZ

Hintergrund:

Nach §§ 18 ff. des Geldwäschegesetzes (GwG) wird in Deutschland seit dem Jahr 2017 ein Transparenzregister mit dem Bundesanzeiger Verlag als registerführende Stelle geführt. Zweck des Transparenzregisters ist die Verhinderung von Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung. Das Transparenzregister wird in elektronischer Form geführt und enthält Eintragungen zu den sog. wirtschaftlich Berechtigten der Unternehmen/Rechtseinheiten. Unter den wirtschaftlich Berechtigten sind hierbei die natürlichen Personen zu verstehen, in deren Eigentum oder unter deren Kontrolle ein Unternehmen/eine Rechtseinheit letztlich steht (definiert in § 3 GwG). Durch die zentrale Erfassung der wirtschaftlich Berechtigten im Transparenzregister sollen Eigentums- und Kontrollstrukturen der Unternehmen nachvollziehbar gemacht werden

Neue Rechtslage seit dem 01.08.2021

Durch die am 01.08.2021 in Kraft getretenen gesetzlichen Änderungen werden viele Unternehmen verpflichtet, Angaben zum sog. wirtschaftlich Berechtigten an das Transparenzregister, d.h. an die registerführende Stelle, zu melden. Auch Transportlogistikunternehmen können davon betroffen sein.

Der Umfang der meldepflichtigen Informationen ergibt sich aus § 19 Abs. 1 GwG. Danach sind zum wirtschaftlich Berechtigten Vor- und Nachname, Geburtsdatum, Wohnort, Art und Umfang des wirtschaftlichen Interesses sowie alle Staatsangehörigkeiten zu melden. Für die betroffenen Unternehmen besteht auch eine fortlaufende Mitteilungspflicht

bezüglich etwaiger künftiger Änderungen. Im Falle der Nichteinhaltung der Mitteilungspflichten drohen Bußgelder von bis zu 100.000 Euro bzw. bei Vorsatz von bis zu 150.000 Euro.

BGL-Empfehlung

Transportlogistikunternehmen ist entsprechend ihrer Rechtsform anzuraten, zu überprüfen, inwieweit sie Meldepflichten nach dem §§ 18 ff. GwG ausgesetzt sind und ob die letzten Meldungen zum Transparenzregister noch aktuell sind. Unternehmen, die aufgrund der bis zum 31.07.2021 geltenden Mitteilungsfiktion von der Meldepflicht ausgenommen waren, müssen eine entsprechende Meldung erstmals vornehmen.

Die Meldung hat

- sofern es sich um eine Aktiengesellschaft, SE, Kommanditgesellschaft auf Aktien handelt bis zum 31.03.2022,
- sofern es sich um eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Genossenschaft, Europäische Genossenschaft oder Partnerschaft handelt, bis zum 30.06.2022,
- in allen anderen Fällen bis spätestens zum 31.12.2022 zu erfolgen.

Weitere Informationen zum Verfahren können beim Bundesanzeiger Verlag GmbH (Registerführende Stelle des Transparenzregisters als Bezieher des Bundesministeriums der Finanzen) www.transparenzregister.de abgerufen werden. (Dn)





7

NUTZFAHRZEUGTECHNIK
UND VERKEHRSSICHERHEIT

UNFALLSTATISTIK

Das Unfallgeschehen 2021 war nach Angaben des Statistischen Bundesamts erneut deutlich durch die Corona-Pandemie geprägt. Nach Angaben der BAST (Bundesanstalt für Straßenwesen) wurden, wie bereits 2020, auf deutschen Straßen deutlich weniger Kilometer zurückgelegt als vor der Pandemie in 2019. Dies ist ggf. bei vergleichenden Analysen der Unfallstatistiken zu berücksichtigen. Im Jahr 2021 wurde ein neuer Tiefststand bei den Verkehrstoten und Verletzten erreicht. Insgesamt wurden zwar 2,31 Mio. Verkehrsunfälle polizeilich erfasst, das waren 3,1% mehr 2020. Die Zahl der Unfälle lag dennoch deutlich unter dem Vor-Pandemie-Niveau von 2019 mit 2,69 Mio. Verkehrsunfällen. Die Anzahl der Unfälle mit Sachschaden stieg gegenüber dem Vorjahr um 3,8% von 1,98 Mio. auf 2,06 Mio. Fälle. Demgegenüber ging die Zahl der Unfälle mit Personenschäden um 2,1% von 264 499 auf 258 987 zurück.

Entwicklung der Zahl der Getöteten und Verletzten im Straßenverkehr

Im Jahr 2021 starben in Deutschland 2 562 Menschen bei Straßenverkehrsunfällen. Das waren

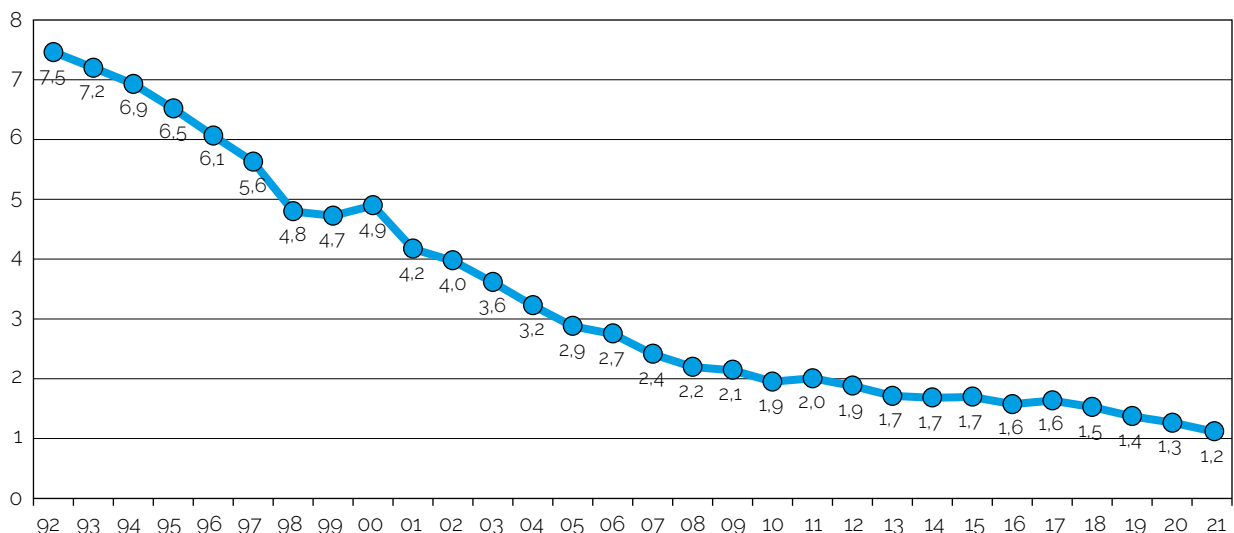
5,8% oder 157 Menschen weniger als im Vorjahr, als noch 2719 Todesopfer zu beklagen waren. Damit erreichte die Zahl der Verkehrstoten den niedrigsten Stand seit Beginn der Verkehrsunfallstatistik im Jahr 1950. Im Vergleich zu 1970 – mit dem bisherigen Höchststand von 21 332 Getöteten – ist dies ein Rückgang um 88,0%!

Nach wie vor ereigneten sich die meisten Unfälle mit Personenschaden innerhalb von Ortschaften (68,3%); jedoch wurden hier nur 29,1% der Getöteten registriert. Auf den Landstraßen passierten 25,3% der Unfälle mit Personenschaden, wobei 58,5% der Verkehrsoffer ums Leben kamen. Auf den Autobahnen wurden 6,3% aller Unfälle mit Personenschaden und 12,4% aller Getöteten gezählt.

Auch die Zahl der Schwer- und Leichtverletzten ging 2021 gegenüber 2020 zurück und zwar um 1,35% auf 323 129 Personen, darunter 55 137 Schwerverletzte.

Unfallentwicklung im Straßengüterverkehr

Die Anzahl der bei Unfällen mit Beteiligung von Güterkraftfahrzeugen aller Größenklassen tödlich



In Deutschland Getötete bei Lkw-Unfällen je 1 Milliarde Tonnenkilometer

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

Verletzten hat sich 2021 gegenüber 2020 um drei Todesopfer auf 613 verringert – im Vergleich zu 1992 mit 1 883 ein Rückgang um 67,4%.

Der Anteil Getöteter bei Unfällen unter Lkw-Beteiligung an der Gesamtzahl aller Getöteten im Straßenverkehr hat sich leider von 22,7% (2020) auf 23,9% erhöht.

Der positive Trend bei den tödlich verletzten Lkw-Insassen bei Straßenverkehrsunfällen konnte sich nicht fortsetzen. 2021 hat sich die Zahl der Todesopfer um 12,9% von 124 auf 140 erhöht. Diese Zahl liegt dennoch unter der aus 2019 mit 152 Todesopfern. Gegenüber der ersten statistischen Unfallfasserfassung Gesamtdeutschlands im Jahr 1992 (222 Todesopfer) ist 2021 die Zahl der bei Lkw-Unfällen ums Leben gekommenen Lkw-Insassen um 36,9% zurückgegangen.

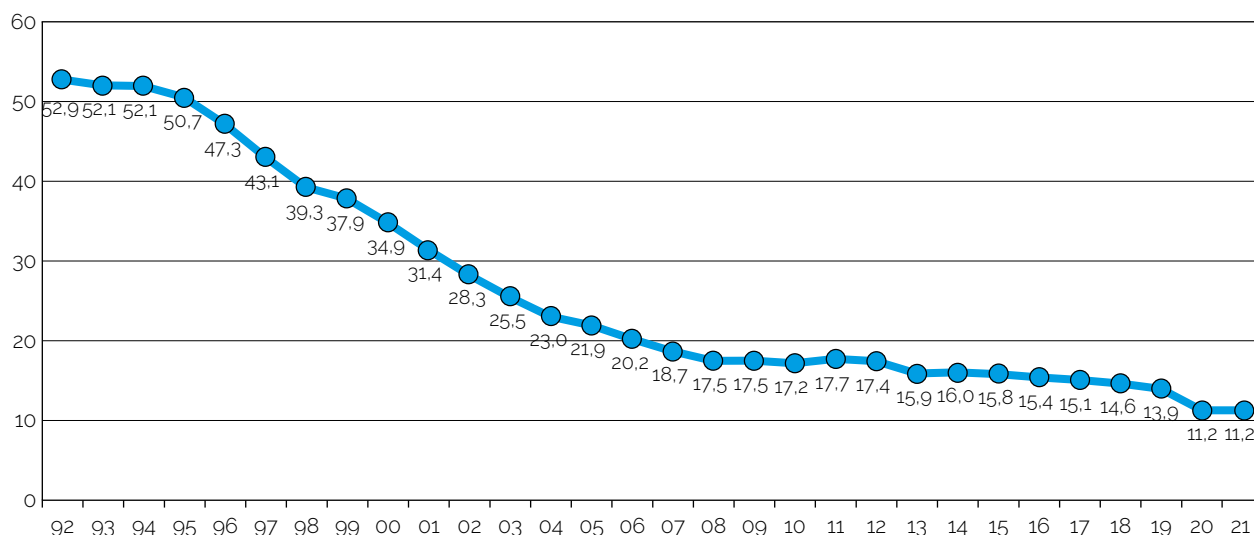
Die Anzahl Schwerverletzter bei Unfällen mit Lkw-Beteiligung aller Größenklassen hat sich 2021

gegenüber 2020 von 5469 um 3,3% auf 5652 Personen erhöht. Im Vergleich zu 1992 (13345 Schwerverletzte) ist dies dennoch ein Rückgang um 57,6%.

Unfälle im Abgleich mit der Transportleistung

Im Zeitraum von 1992 bis 2021 verdoppelte sich die Transportleistung auf deutschen Straßen von 252,3 auf 505,6 Mrd. tkm. Die Zahl der auf die Transportleistung bezogenen tödlichen Unfälle sank seit 1992 von rechnerisch 7,5 auf 1,2 Getötete pro 1 Mrd. tkm. Dies ist der Tiefststand seit 1992 und entspricht einem Rückgang um 83,9% (vgl. Abb. 1). Die Unfälle mit Schwerverletzten stagnierten 2021 auf dem 2020 erreichten Tiefststand seit 1992 mit rechnerisch 11,2 Personen pro 1 Mrd. tkm. Dies entspricht einem Rückgang um 78,6% (vgl. Abb. 2).

(An)



In Deutschland Schwerverletzte bei Lkw-Unfällen je 1 Milliarde Tonnenkilometer

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

NFZ-ABMESSUNGEN UND -GEWICHTE SOWIE ALTERNATIVE ANTRIEBE

EU-Konsultation zur Richtlinie 96/53/EG

Die Richtlinie 96/53/EG des Rates (»Richtlinie über Gewichte und Abmessungen«) legt für schwere Nutzfahrzeuge, die in der EU verkehren, die höchstzulässigen Abmessungen im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr sowie die höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr fest. Die Richtlinie wurde erstmals 1996 erlassen, um den Binnenmarkt für den Straßenverkehr zu verwirklichen, die negativen Auswirkungen der unterschiedlichen Normen der Mitgliedsstaaten auf den Wettbewerb zu beseitigen und Hindernisse für den Verkehr zwischen den Mitgliedsstaaten zu entfernen. Die letzte Änderung erfolgte im Jahr 2019, u.a. um Maßnahmen zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit und der Arbeitsbedingungen von Fahrern schwerer Nutzfahrzeuge einzuführen und die Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen) zu verringern und so zur Erreichung der EU-Emissionsziele beizutragen. Eine mögliche neue Überarbeitung ist in der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität und ihrem Aktionsplan für 2022 unter der Leitinitiative 1 »Förderung der Nutzung emissionsfreier Fahrzeuge und erneuerbarer und CO₂-armer Kraftstoffe sowie des Aufbaus der dafür erforderlichen Infrastruktur« vorgesehen. Die EU-Kommission bewertet nun die Richtlinie neu und will mittels der Konsultation verstehen, was gut funktioniert und was nicht wie erwartet funktioniert. Die Bewertung stützt sich auf folgende Kriterien: Relevanz, Wirksamkeit, Effizienz, Kohärenz und EU-Mehrwert. Je nach Ergebnis der Bewertung kann die Kommission eine Überarbeitung der Richtlinie in Erwägung ziehen, damit mögliche Probleme, die bei der Bewertung festgestellt werden, behandelt werden können.

Der BGL hat an der Konsultation teilgenommen. Nachfolgend die wesentliche Inhalte der BGL-Stellungnahme:

- Sicherung der Multi- und Intermodalität
- Sattelkraftfahrzeug mit verlängertem Sattelanhänger: Zuggesamtlänge von 16,50 m

auf 17,88 m bei gleichzeitiger Anhebung der Teillängen am Sattelanhänger

- Einführung einer neuen Kombination mit mindestens 6 Achsen und einer zulässigen Zuggesamtmasse von 46 t
- Einsatz von Lang-Lkw grenzüberschreitend nur unter der Voraussetzung der Wettbewerbsgleichheit und entsprechender Kontrollpolitik
- Gestaltungsmöglichkeiten/Zusatzlängen für das Fahrerhaus im Fernverkehr mit mehr Raum für »Arbeiten und Wohnen« inkl. sanitärer Einrichtungen (WC, Waschbecken, etc.)
- 5-achsige Kraftfahrzeuge (Einzelfahrzeug) mit 40 t zGM
- Fahrzeugtransporter: harmonisierte Regelung der Fahrzeuggesamtlänge unter Berücksichtigung der Ladestützen
- Fahrzeughöhen/-gesamthöhen: europaweite Harmonisierung der Höhen im Einklang mit praxisrelevanten Lager- und Transportbehältersystemen
- harmonisierte Verkehrssicherheits- und Wettbewerbsbedingungen

Die gesamten Antworten auf die EU-Konsultation sowie das BGL-Positionspapier sind auf Anfrage beim BGL erhältlich.

Alternative Antriebe...

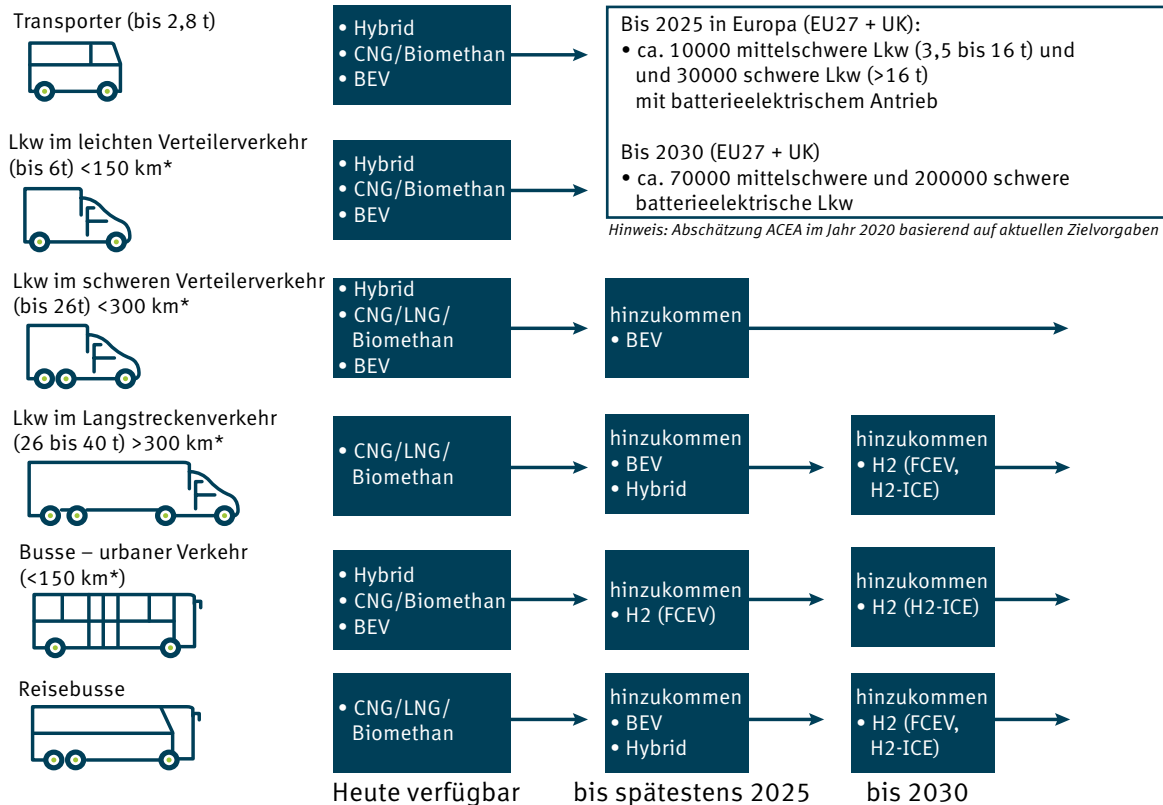
...und der holprige Weg der Transformation der Nutzfahrzeugantriebe. Mit dem European Green Deal wurden in den letzten Jahren in Brüssel maßgebliche Ziele festgeschrieben, die faktisch das Verlassen unserer aktuellen »Dieselkomfortzone« bedeuten.

Dezember 2019: »... werden bis 2050 in der Europäischen Union die Netto-Emissionen von Treibhausgasen auf Null reduzieren ...«

September 2020: Verschärfung des CO₂-Reduktionsziels 2030 auf 55% mit Bezug auf 1990 durch die EU-Kommission«...

Neue Antriebe im Lkw

Verfügbarkeiten von Serienfahrzeugen verschiedener Hersteller



* Kilometerangaben beschreiben typische Anwendungsfälle und sind nicht als technische Reichweite von Fahrzeugen zu verstehen

Bildquelle: VDA

Juli 2021: Vorstellung des »Fit for 55« Pakets zur Umsetzung der Klimaschutzziele

Mai 2022: REPowerEU – Anhebung der Ziele zur Energieeffizienz und Beschleunigung des Ausbaus erneuerbarer Energien zur Verringerung der Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen aus Russland und zur Beschleunigung des ökologischen Wandels

In Deutschland ist bereits seit Dezember 2019 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 2050 vollständig CO₂-neutral zu sein und hierfür bereits bis zum Jahr 2030 40 bis 42 Prozent CO₂ gegenüber 1990 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. Die Nutzfahrzeughersteller arbeiten mit Hochdruck an entsprechenden Lösungsansätzen. Neben den bereits seit geraumer Zeit verfügbaren

CNG-/LNG-Fahrzeugen sollen zukünftig batterieelektrische Antriebe (BEV), Brennstoffzellenantriebe (FCEV = fuel cell electric vehicles), Wasserstoffverbrennungsmotor (H₂-ICE = H₂- Internal Combustion Energy), Hybridantriebe und auch Oberleitungs-Hybrid-Lkw (OH-Lkw) zum Einsatz kommen (siehe Abb. »VDA«).

Zwischenfazit des BGL

In unserer heutigen »Dieselkomfortzone« 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 und dem mittlerweile in Brüssel beschlossenen »Verbrennerverbot für Pkw« eine Veränderung der Antriebstechnologien. Aus Sicht des BGL sind auf dem Weg aus der Dieselkomfortzone 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 und Planungssicherheit haben, um richtig investieren und so effektiv an der Ökologisierung der Gesellschaft teilnehmen zu können.

Serienreife und Praxistauglichkeit versus Pionierarbeit?

Wollen die Transportunternehmen heute für Neuinvestitionen bereits auf alternative Antriebstechnologien setzen, so ist dies noch immer nur sehr eingeschränkt möglich. Auch für die Zukunft stellt sich die Frage, ob es überhaupt noch möglich sein wird, alle Anforderungen der Transportlogistik mit einem einzigen Antriebskonzept abzudecken oder ob entsprechend der jeweiligen Einsatzbedingungen des Nutzfahrzeuges auf unterschiedliche Antriebstechnologien zurückgegriffen werden muss. Stand heute, kann der Transportunternehmer nur für seine individuellen Einsätze eine Bedarfsanalyse erstellen und muss unternehmerisch abwägend 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 Dieselkomfortzone setzt. Die dafür wesentlich zu betrachtenden Aspekte sind in der Übersicht im BGL-Jahresbericht des Vorjahres S. 53 zusammengestellt, die auch in der Abteilung Technik des BGL erhältlich ist. Hinzu kommt selbstredend die erforderliche Planungssicherheit, die seitens der Politik zu schaffen ist. (RS)

LADUNGSSICHERUNG

Verladeempfehlungen zur Ladungssicherung von CC-Containern auf Straßenfahrzeugen

Beim Be- und Entladen sowie beim Transport von beladenen CC-Containern kommt es immer wieder zu Schäden und Unfällen aufgrund einer nicht bestimmungsgemäßen Verwendung der CC-Container.

Diese wirkt sich insbesondere auf die Stabilität der Ladeeinheit und in der Folge auf eine unzureichende Ladungssicherung aus. Das Kürzel CC steht für das Pool-System der Container Centralen mit Hauptsitz in Dänemark (<https://www.container-centralen.com>).

Beladene CC-Container sind nicht zum Stapeln konzipiert. Bei der Stapelung ohne weitere Sicherheitsvorkehrungen entsteht aufgrund der Instabilität des Stapels ein großes Gefahrenpotential.

Die Verladeempfehlungen wurden am 22.02.2022 veröffentlicht. Sie orientieren sich an der »Besten Praxis« zum verkehrs-, betriebs- und beförderungssicheren Transport von CC-Containern auf Straßenfahrzeugen und basieren in ihrer technischen Umsetzung auf den Vorgaben der Richtlinienreihe VDI 2700 (Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen) sowie der DIN EN 12642:2017 (Beschreibung für Fahrversuche). Die Verladeempfehlungen wurden seitens des BGL im Konsens mit den nachfolgend genannten Beteiligten erstellt:

Gesamtverband Verkehrsgewerbe Niedersachsen (GVN) e. V., Verband Verkehrswirtschaft und Logis-

tik Nordrhein-Westfalen (VVWL) e. V., Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation (BG Verkehr), Bundesamt für Güterverkehr (BAG), Polizeiakademie Niedersachsen, Polizei Nordrhein-Westfalen, Transfrigoroute Deutschland e.V.

Die technische Unterstützung erfolgte durch die nachfolgenden Unternehmen: Schmitz Cargobull AG, Dolezych GmbH & Co. KG, Spanset GmbH & Co. KG, M. Schoppe Schlosserei & Maschinenbau und Modiform B.V., NL.

Die wissenschaftliche Begleitung fand statt durch die Prüfinstitutionen Fraunhofer Institut IML, Dortmund und DEKRA Automobil GmbH, Niederlassung, Bielefeld.

Die Verladeempfehlungen erheben keinen Anspruch auf Ausschließlichkeit. Sie stehen zum kostenlosen Download auf der Homepage des BGL zur Verfügung.

Der BGL und alle Beteiligten sehen im Vorliegen der Verladeempfehlungen einen wesentlichen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrs- und Arbeitssicherheit.

Ladungssicherung von Weichverpackungen

Die für Anfang 2022 vorgesehene Veröffentlichung der Richtlinie VDI 2700 Blatt 18 zur Ladungssicherung von Weichverpackungen (vgl. BGL-Jahresbericht des Vorjahres) konnte aufgrund der Fortdauer der Arbeiten zur Vorgabe repräsentativer Prüfladungen für fahrdynamische Untersuchungen bis dato nicht abgeschlossen werden. Ein Sachstandsbericht zur Richtlinie ist im Rahmen des VDA-BGL-Symposiums »Ladungssicherung – Aus der Praxis für die Praxis« im September 2022 auf der 68. IAA-Transportlogistik-Messe in Hannover vorgesehen. (An)





8

INTERNATIONALER
VERKEHR



UKRAINE

Am 24. Februar 2022 eskalierte der seit 2014 schwelende Konflikt zwischen Russland und der Ukraine durch die Invasion russischer Truppen auf ukrainisches Staatsgebiet zum Krieg.

Situation von Transporten aus und nach der Ukraine

Direkt nach Kriegsausbruch warnte die International Road Transport Union (IRU) zunächst vor Transporten unter Carnet TIR auf ukrainischem Territorium. Mittlerweile ist klargestellt: Die TIR-Bürgenkette in der Ukraine ist weiter funktionsfähig, die Zollbehörden arbeiten in den nicht besetzten Gebieten praktisch ohne Einschränkungen weiter. Das Auswärtige Amt hat jedoch eine Reisewarnung ausgesprochen. Damit können Arbeitgeber nur noch eingeschränkt Tätigkeiten ihrer Mitarbeiter in der Ukraine anweisen. Für Beförderungen in der Ukraine entfällt zudem aufgrund der in praktisch allen Verträgen enthaltenen Kriegsklausel der Versicherungsschutz. Unter dem in der Ukraine geltenden Kriegsrecht können Fahrzeuge und Ladungen außerdem beschlagnahmt werden. Damit stellen Ukraine-Transporte ein nicht unerhebliches Risiko dar.

Hilfstransporte

Groß und anerkennenswert ist die Bereitschaft der BGL-Mitgliedsunternehmen, durch Hilfstransporte für und in die Ukraine zur Linderung menschlichen Leids beizutragen. Deutschland und andere Transitstaaten gewähren diesen Transporten Erleichterungen bei Lkw-Fahrverboten, Maut und Lenk- und Ruhezeiten – der BGL informierte.

Fahrpersonal

Der Krieg führt zu erheblichen Verwerfungen auf dem angespannten Arbeitsmarkt für Fahrpersonal. In Polen und in Litauen waren vor Kriegsausbruch sehr viele ukrainische Lkw-Fahrer tätig. Diese wurden mit Kriegsausbruch zur Verteidigung ihres Heimatlands in die Ukraine zurückge-

rufen. Die Folge: erhebliche Kapazitätseinbrüche in den betroffenen Ländern.

Andererseits ist mit den Flüchtlingsströmen auch ukrainisches Fahrpersonal zu uns in die EU gelangt. In Deutschland bestehen aktuell jedoch noch Beschäftigungshindernisse für diesen Personenkreis. Auch wenn die Verordnung (EU) Nr. 2022/1280 vom 18.07.2022 mittlerweile die vorübergehende Anerkennung ukrainischer Führerscheine regelt, gibt es weiter offene Fragen hinsichtlich der erforderlichen EU-Berufskraftfahrerqualifikation. Zwar ermöglicht die o.g. Verordnung grundsätzlich auch die Anerkennung ukrainischer Nachweise für Fahrer im internationalen Verkehr. Allerdings muss der Fahrer hierzu in der EU zwingende eine ergänzende Ausbildung von min. 35, max. 60 h absolvieren und mit einer Prüfung abschließen. Erst dann kann der nötige EU-Fahrerqualifikationsnachweis ausgestellt / die Schlüsselzahl 95 eingetragen werden. Die verwaltungsseitige Konkretisierung dieser Zusatzausbildung steht in Deutschland noch aus. Damit ukrainisches Fahrpersonal schnellstmöglich der Zugang zum deutschen Arbeitsmarkt eröffnet werden kann, setzt sich der BGL dafür ein, die ergänzende Ausbildung auf die Mindeststundenzahl von 35 h zu beschränken und die Prüfungen auch in ukrainischer Sprache zu ermöglichen. Das BMDV hat mittlerweile signalisiert, den BGL-Forderungen zu folgen.

Sanktionen

Sowohl die EU als auch Russland/Belarus haben in der Folge des Kriegs die Ein- bzw. Ausfuhr bestimmter Produkte verboten oder beschränkt. Damit ist das generelle Transportaufkommen im Verkehr zwischen Ost und West gesunken. Noch vorhandene Transporte unterliegen deutlich höheren bürokratischen Erfordernissen (Prüfung von Sanktionen gegen Versender/Empfänger, Zahlungsprobleme etc.).

Zudem hat die EU die Durchführung von Transporten mit russischen und belarussischen Fahrzeugen auf EU-Territorium untersagt. Im Gegenzug verbietet Belarus Transporte mit EU-Fahrzeugen auf belarussischem Gebiet. (Ni)

ALPENQUERENDER VERKEHR

Der alpenquerende Verkehr nimmt innerhalb des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs eine Sonderrolle ein. Seit Jahren bestehen hier auf Grund der geografischen Situation und der politischen Beschränkungen für den Transitverkehr erhebliche praktische Schwierigkeiten. Zwischen Deutschland und Italien sind nur wenige Transitstrecken für den Straßengüterverkehr offen. Der Verkehr über die Alpen wird im Wesentlichen über die Gotthard-Route durch die Schweiz und die Brenner-Route über Österreich durchgeführt.

Die Anzahl der im Transit durch die Schweiz fahrenden Lkw ist von 1,4 Mio. im Jahr 2000 auf 863.000 im Jahr 2020 gesunken, was vorwiegend an der stufenweisen Anhebung der Gewichtslimite von 28 t auf 40 t lag. Mit Fertigstellung des Gotthard-Basistunnels, des Ceneri-Tunnels und dem Ausbau der Lötschbergachse konnten die Bahnkapazitäten erheblich gesteigert werden. Der Transitverkehr auf der Straße über die Brennerachse wächst dagegen seit Jahren kontinuierlich. So fuhren im Jahr 2021 ca. 2,45 Mio. Lkw über den Brenner.

Vor allem die zahlreichen Beschränkungen Tirols, die offiziell zur Einhaltung der Luftgrenzwerte beitragen sollen, bereiten dem betroffenen deutschen Transportgewerbe erhebliche Schwierigkeiten bei der Abwicklung ihrer Italienverkehre.

Zu diesen Beschränkungen gehören das Sektorale Fahrverbot, das ein Transitverbot für bestimmte Güterarten auf der Inntalautobahn vorsieht, genauso wie das Nachtfahrverbot. Das Nachtfahrverbot wurde zum 01.01.2021 dahingehend verschärft, dass bis auf Fahrzeuge, die mit reinem Elektroantrieb oder mit Wasserstoff-Brennstoffzellen-Technologie ausgestattet sind, keine Ausnahmen bestehen. Selbst die neuesten Euro VI-Fahrzeuge dürfen nachts nicht mehr im Transit über die Inntalautobahn fahren. Dies führt dazu, dass sich die Lkw-Verkehre auf die Tagstunden konzentrieren und so zu einer künstlichen Verkehrsverdichtung während des Berufsverkehrs und Urlauberverkehrs führen. Das Sektorale Fahrverbot und das Nachtfahrverbot sind

nicht mit der EU-Grundfreiheit des freien Warenverkehrs vereinbar. Großzügige Ausnahmeregelungen für sog. Quell- und Zielverkehre in das Tiroler Inntal führen zu einer Privilegierung des Tiroler Gewerbes. Die größten Probleme im alpenquerenden Verkehr durch Tirol bereiten derzeit die Blockabfertigungen (sog. Dosierungsmaßnahmen). Dies bedeutet, dass am Grenzübergang Kufstein an besonders verkehrsreichen Tagen maximal zwischen 100 bis 300 Lkw pro Stunde aus Deutschland in Richtung Tirol einfahren dürfen. Die Tiroler Landesregierung hat in den letzten Jahren die Anzahl der Blockabfertigungen kontinuierlich von 25 Tage auf 38 Tage im Jahr 2022 angehoben. Die Blockabfertigungen führen dazu, dass die Lkw-Fahrer und Lkw-Fahrerinnen auf deutscher Seite auf dem Autobahnstandstreifen stundenlang auf die Einreise nach Tirol warten müssen – ohne jegliche sanitäre Einrichtungen oder Versorgungsmöglichkeiten. Regelmäßige Rückstaus von 50 Kilometern und mehr verursachen chaotische Verhältnisse im deutschen Inntal. Eine Verlagerung der Verkehre auf die Rollende Landstraße (RoLa) erweist sich in der Praxis als unmöglich, da es häufig zu Zugausfällen und Verspätungen kommt und selbst bei voller Auslastung maximal 198 Lkw in jede Fahrtrichtung täglich auf der Rola befördert werden können.

Der BGL hat gemeinsam mit anderen europäischen Verbänden kontinuierlich auf die nach wie vor untragbare Situation im Brennertransit hingewiesen und EU-Kommissionpräsidentin Frau von der Leyen aufgefordert, endlich ihrer Pflicht als Hüterin der EU-Verträge nachzukommen und ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Österreich einzuleiten. Die EU-Kommission war dazu lange Zeit nicht bereit und setzte vielmehr auf eine Verhandlungslösung. So fanden mehrere Gesprächsrunden mit Vertretern aus Italien, Österreich und Deutschland unter Leitung der EU-Kommission statt. Auf konkrete Maßnahmen konnte man sich nicht einigen. Der BGL fordert daher die EU-Kommission auf, endlich den Schritt der Einleitung eines Vertragsverletzungsverfahrens zu gehen. (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 von Carnets TIR für die Transportunternehmen. Er arbeitet in den entsprechenden Gremien der UN und der International Road Transport Union (IRU) aktiv an der praktischen Ausgestaltung des TIR-Verfahrens mit.

Ausweitung der Anzahl möglicher Abgangs-/Bestimmungszollstellen

Bisher sah das TIR-Übereinkommen vor, dass ein Transport unter Deckung des Versandverfahrens Carnet TIR insgesamt höchstens 4 Abgangs- und Bestimmungszollstellen haben kann. Mit Wirkung ab 25. Juni 2022 wurde diese Gesamtanzahl von 4 auf 8 verdoppelt.

Die Neuregelung wurde von den Vertragsparteien vor allem vor dem Hintergrund der türkischen Vorschriftenlage angestrebt, wo für jeden Empfänger unter Carnet TIR das jeweils zuständige Bestimmungszollamt angefahren werden muss. Hier kann sich die Neuregelung im Sammelgut- oder Teilladungsverkehr mit zahlreichen Empfangsorten in unterschiedlichen Regionen als sehr hilfreich erweisen. Leider nahm die Umsetzung der Neuregelung wegen des Widerstands einiger Vertragsparteien so viel Zeit in Anspruch, dass mittlerweile nur noch wenige Transporte in die Türkei unter Deckung von Carnet TIR durchgeführt werden.

ZV-TIR – der Zugelassene Versender im TIR-Verfahren

Die EU arbeitet intensiv an der Umsetzung der seit kurzem im TIR-Übereinkommen vorgesehenen Möglichkeit zur Eröffnung von TIR-Versandverfahren durch Zugelassene Versender, also ohne Beteiligung einer Abgangszollstelle. Aktuell ist noch offen, ob dieses Rechtsinstitut nur zuge-



TIR-Tafel zur Kennzeichnung von Lkw im TIR-Versand

lassenen Carnet TIR-Inhabern zugänglich sein soll oder auch Dritten – dann unter den bisher schon für Zugelassene Wirtschaftsbeteiligte geltenden Voraussetzungen. Der BGL setzt sich als aktiver Gesprächspartner der EU-Zollbehörden dafür ein, dass auch Verlader als ZV-TIR-aufreten können. Nur dann wird die Transportpraxis im angestrebten Umfang vereinfacht.

Internationale Bedeutung des TIR-Verfahrens

In den vergangenen beiden Jahrzehnten hat die Bedeutung des TIR-Verfahrens für Transportunternehmen in der EU stetig abgenommen: insbesondere, weil die Zollunion EU erheblich erweitert wurde. Viele Transporte erfordern anders als früher keine Zollbehandlung mehr. Durch den Ukraine-Krieg hat sich die rückläufige Entwicklung weiter verschärft, da das Transportaufkommen zwischen der EU und den GUS-Staaten deutlich zurückging. Anders stellt sich die Situation im arabischen, nordafrikanischen und asiatischen Raum dar, wo das TIR-Verfahren sich in den letzten Jahren immer mehr etabliert hat und zur Vereinfachung der Transportabwicklung beiträgt. (Ni)

BREXIT

Mit Ablauf des 31. Dezember 2020 ist das Vereinigte Königreich Großbritannien und Nordirland (VK) aus der Europäischen Union ausgeschieden.

Zollabwicklung auf britischer Seite

Anders als die EU, die die Vorschriften des Unionszollkodex für Ein- und Ausfuhren aus Drittstaaten ab dem 1. Januar 2021 vollinhaltlich auf das VK zur Anwendung brachte, legte das VK einen Stufenplan vor, mit dem die britische Zollbehandlung von Ein- und Ausfuhren aus der EU nach und nach an internationale Maßstäbe herangeführt werden soll. Der ursprünglich straffe Zeitplan für diese Entwicklung musste bereits im März 2021 erstmals gelockert werden und war seither mehrfachen Verschiebungen unterworfen.

Summarische Ausgangsanmeldungen (EXS)

Zum 1. Oktober 2021 wurden erstmals Summarische Ausfuhranmeldungen (AsumAs bzw. EXS) für Exporte aus dem VK erforderlich. Für Mitgliedsunternehmen, die diese Anmeldungen nicht durch den britischen Verlader vornehmen lassen können, schuf der BGL über seine Kontakte zum britischen Verband RHA den nötigen Zugang zu den britischen Zollplattformen.

Goods Vehicle Movement System (GVMS)

Seit dem 1. Januar 2022 ist die Möglichkeit für britische Empfänger von EU-Sendungen entfallen, ihre Einfuhranmeldungen um bis zu 6 Monate zu verschieben. Damit muss die Einfuhranmeldung in der Regel bereits vor der Einreise des Lkws auf das Territorium des VK abgegeben werden. Zu Kontrollzwecken muss das Transportunternehmen daher seit Jahresbeginn sein Fahrzeug schon vor Verladung auf die Fähre oder den Eurotunnel-Zug digital im britischen Goods Vehicle Movement System (GVMS) anmelden und dabei auch die Referenznummer(n) der britischen Einfuhranmeldung(en) für die enthaltenen Waren übermitteln. Dafür ist eine gute Koordination zwi-



schen allen Transportbeteiligten unabdingbar. Zudem entstand ein erheblicher Erfassungsaufwand für die Transportunternehmen. Dank intensiver Vorbereitung durch die britischen Zollbehörden und den BGL konnte diese erhebliche Neuerung zu Jahresbeginn ohne größere Probleme vollzogen werden. Die Mitgliedsunternehmen hatten sich termingerecht für das GVMS registriert und waren auf das neue Handling vorbereitet. Wo es in den ersten Wochen des neuen Jahres dennoch zu Problemen kam, lag dies in aller Regel am britischen Empfänger, der entweder mit dem neuen Erfordernis der Vorab-Einfuhranmeldung nicht zu recht kam oder nicht die korrekten Referenznummern an den Transportunternehmer übermittelte.

Summarische Eingangsanmeldungen (ENS)

Die nächste und hoffentlich letzte Stufe des britischen Plans wird die Einführung der Summarischen Eingangsanmeldungen (ESumAs bzw. ENS) sein. Sie wird die Transportunternehmen noch einmal vor erhebliche zusätzliche Herausforderungen stellen. Mit Stand September 2021 war die Einführung der ENS erstmals verschoben worden, damals auf den 1. Juli 2022. Ende April 2022 teilte der britische Minister for Brexit Opportunities jedoch mit, dass der Termin erneut und diesmal auf unbestimmte Zeit verschoben wird. Erst im Herbst 2022 soll ein neues Datum festgelegt werden. (Ni)





DEUTSCHES
TRANSPORTGEWERBE
AUF SPEZIALMÄRKTEN

GEFAHRGUTBEFÖRDERUNG

eCMR und ADR-Beförderungspapier

Am 05.01.2022 hat Deutschland das Zusatzprotokoll zum Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) zum elektronischen Frachtbrief (eCMR) vom 20.02.2008 gezeichnet. Ab dem 05.04.2022 ist es nunmehr möglich, eine elektronische Version des CMR anstelle des CMR-Papierdokuments im Verkehr mit anderen Staaten, die das eCMR-Zusatzprotokoll gezeichnet haben, mitzuführen (§ 7 (2) Satz 2 GüKG (Güterkraftverkehrsgesetz)). Das für die Beförderung gefährlicher Güter mitzuführende ADR-Beförderungsdokument muss jedoch weiterhin als Papiausdruck mitgeführt werden. Inwiefern das elektronische Beförderungspapier nach Unterabschnitt 5.4.0.2 ADR international zur Anwendung kommen kann, bedarf der Einzelfallprüfung und ist abhängig von der Umsetzung in den jeweiligen ADR-Mitgliedsstaaten.

ADR auf Arabisch

Im Rahmen der 110. Tagung der UN-Arbeitsgruppe WP.15 wurde u. a. angeregt, eine Übersetzung des ADR in die arabische Sprache vorzunehmen. Eine fehlende arabische Übersetzung erschwere die nationale Umsetzung für die 22 Staaten, in denen die offizielle Sprache Arabisch ist. Die interessierten Staaten wurden aufgefordert, sich an die entsprechend zuständigen Gremien auf UN-Ebene zu wenden. Gegenwärtig umfasst das ADR-Übereinkommen 53 Mitgliedsstaaten.

Kippstabilität von Tankfahrzeugen

Innerhalb der Arbeitsgruppe Fahrzeugstabilität der WP.15 wurden derzeit bestehende Vorschriften zur Kippstabilität von Tankfahrzeugen auf Aktualität und Widerspruchsfreiheit geprüft. Der Unterpunkt 9.7.5.2 ADR – Nachweis nach UN R 111 – wird dabei nicht in Frage gestellt, jedoch steht der Nachweis nach 9.7.5.1 (»Klotzformel«) hinsichtlich einer sicheren technischen Auslegung zur Kippstabilität zur Diskussion. In diesem Zusammen-

hang wurde geprüft, ob aus der Fahrpraxis heraus Erfahrungen zu kritischem Kurvenverhalten von Tankfahrzeugen vorliegen. Der BGL hat sich hierzu mit seiner Expertise aus der Praxis eingebracht und gegenüber der AG Technik Straße des BMDV hinterlegt, dass die tägliche Praxis keine Hinweise auf technische Sicherheitsdefizite hinsichtlich der Kippstabilität liefert. Die modernen Bauweisen der Tankfahrzeuge sowie deren Ausrüstung mit Assistenzsystemen haben wesentlich zur Fahrstabilität dieser Fahrzeuge beigetragen. Überdies hinaus wird das Fahrpersonal zum Führen von Tankfahrzeugen besonders geschult.

Alternative Antriebe im ADR

Für Fahrzeuge, die zur Beförderung von Gefahrgut keine ADR-zulassungsrechtlichen Anforderungen erfüllen müssen, gibt es keine Vorgaben zur Antriebsart. Typisches Beispiel hierfür sind Fahrzeuge im Bereich des Stückguttransports. Für nach ADR zulassungspflichtige Fahrzeuge nach Kapitel 9.1 (Tankfahrzeuge, Fahrzeuge mit Aufsetztanks bzw. festverbundenen Tanks bzw. Tankcontainern bzw. ortsbeweglichen Tanks, Mobile Einheiten zur Herstellung von explosiven Stoffen oder Gegenständen mit Explosivstoff; ADR-Fahrzeugbezeichnung EX/II, EXIII, FL, AT, MEMU) ist dies nicht der Fall. Die WP.15 hat zur Freigabe alternativer Antriebe für diese Fahrzeugkategorien fünf informelle Arbeitsgruppen eingerichtet. Diese sollen eine gesamtheitliche Untersuchung aller relevanten Sicherheitsaspekte für die Beförderung von Gefahrgut mit diesen Fahrzeugen vornehmen. Da die Arbeiten noch nicht abgeschlossen sind, konnte noch keine inhaltliche Überarbeitung bzw. Anpassung der Rechtsvorschriften für das ADR-2023 stattfinden. Dies betrifft sowohl batterieelektrische als auch wasserstoffbasierte Antriebe. Ausnahme: Die WP.15 hat im Mai 2022 Vorgaben für das ADR 2023 angenommen, welche die Verwendung rein batterieelektrischer Antriebe für die Fahrzeugkategorie AT (Fahrzeuge für in Tanks beförderte Gefahrgüter) ermöglichen. (An)

ENTSORGUNG

Vollzugshilfe zur Entsorgung asbesthaltiger Abfälle

Asbest ist die Bezeichnung für eine Gruppe natürlich vorkommender, feinfaseriger Minerale (Silikate). Aufgrund seiner großen Hitze- und Chemikalienbeständigkeit wurde es in der Vergangenheit zur Herstellung vielfältiger Produkte, insbesondere im Baubereich, eingesetzt und verursacht heute spezifische Asbestbelastungen in verschiedenen Abfallströmen.

Asbestfasern können eine Asbestose verursachen und sind als karzinogen eingestuft. Seit dem 31.10.1993 sind in Deutschland und seit 2006 in der EU die Herstellung, das Inverkehrbringen und die Verwendung von Asbest und asbesthaltigen Produkten grundsätzlich verboten. Da Abfälle nach dem Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) schadlos verwertet oder beseitigt werden müssen, kann dies bei asbesthaltigen Abfällen grundsätzlich nur durch eine gezielte Ausschleusung aus dem Stoffkreislauf gewährleistet werden.

Die behördliche »Vollzugshilfe zur Entsorgung asbesthaltiger Abfälle« – LAGA Mitteilung 23 (Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Abfall) enthielt bisher lediglich Vollzugshinweise für asbesthaltige Abfälle, die aus der Demontage von Bauteilen stammen. Bei Baumaßnahmen können gering asbesthaltige Bau- und Abbruchabfälle anfallen, die sicher erkannt und grundsätzlich aus dem Stoffkreislauf ausgeschleust werden müssen.

Die LAGA Mitteilung 23 wurde diesbezüglich einer Anpassung durch ein mehrstufiges Konzept zur Entsorgung von mineralischen Bau- und Abbruchabfällen unter der Berücksichtigung möglicher Asbestbelastungen unterzogen. Der BGL hat sich gemeinsam mit der EGRW im Rahmen einer Anhörung hierzu mit diversen Änderungs- und Ergänzungsvorschlägen aus Sicht der Transportdienstleister in der Entsorgungswirtschaft eingebracht. BGL und EGRW haben betont, dass sich gerade im Baustellengeschäft in der Vergangenheit immer wieder unklare Fragestellungen im

Zusammenhang mit der originären Verantwortlichkeit der Beteiligten ergeben haben. Wer bei einer Baumaßnahme der Abfallerzeuger sei, hänge vom Einzelfall und der jeweiligen bauvertraglichen Konstellation ab. Im Sinne der Rechtsklarheit wäre es sinnvoll, die Verantwortung des Auftraggebers bzw. Veranlassers der Baumaßnahme anstelle der des Abfallerzeugers zugrunde zu legen. Weiterhin sei unter den gegebenen sicherheitstechnischen Rahmenbedingungen darauf zu achten, dass die praktische Handhabbarkeit im Umgang mit Asbest weiterhin gewahrt bleibe.

Initiativen der Europäischen Kommission im Bereich der Abfallwirtschaft

Die Europäische Kommission hat am 17.11.2021 drei Initiativen angenommen, die notwendig sind, um den europäischen Green Deal in die Tat umzusetzen. Neben der Bekämpfung der Entwaldung und einer neuen Bodenstrategie soll die Verbringung von Abfällen innerhalb der EU erleichtert und dadurch die Kreislaufwirtschaft gefördert werden.

Im Rahmen der **überarbeiteten Verordnung über die Verbringung von Abfällen** werden strengere Vorschriften für die Ausfuhr von Abfällen, ein effizienteres System für den Verkehr von Abfällen als Ressource und Maßnahmen gegen den illegalen Abfallhandel vorgeschlagen. Ausfuhren von Abfällen in Nicht-OECD-Länder sollen begrenzt und nur zugelassen werden, wenn Drittländer zur Annahme bestimmter Abfälle bereit sind und diese auch nachhaltig bewirtschaften können. Die Verbringung von Abfällen in OECD-Länder soll überwacht und bei Umweltvergehen entsprechend sanktioniert werden können. Alle EU-Unternehmen, die Abfälle in Länder außerhalb der EU ausführen, sollen sicherstellen, dass die Anlagen, die ihre Abfälle aufnehmen, einer unabhängigen Prüfung unterliegen. Der BGL begrüßt diese Rechtsfortentwicklung auf EU-Ebene und wird sich entsprechend seiner Expertise im Entsorgungsbereich einbringen. (An/WB)

TRANSFRIGORROUTE DEUTSCHLAND

TRANSFRIGORROUTE mit neuer Führung – Kautetzky übernimmt von Kobernuß

Anfang Juni 2022 fand die Jahreshauptversammlung der TRANSFRIGORROUTE DEUTSCHLAND statt – erstmals nach zweijähriger, coronabedingter Abstinenz wieder als Präsenzveranstaltung bei der KRAVAG-Versicherung in Hamburg.

In der Mitgliederversammlung war der zentrale Punkt die turnusmäßig anstehende Vorstandswahl, bei der Gert Kautetzky zum neuen Vorstandsvorsitzenden gewählt wurde. Gert Kautetzky folgt auf den langjährigen Vorstandsvorsitzenden Hubertus Kobernuß, der – nach zuvor erfolgter Betriebsveräußerung – nicht mehr kandidierte. In Würdigung seines außergewöhnlichen und langjährigen Engagements bedankte sich die TRANSFRIGORROUTE DEUTSCHLAND mit der Ernennung von Hubertus Kobernuß zum Ehrenmitglied und Ehrenvorsitzenden.

TRANSFRIGORROUTE-Geschäftsführer Roger Schwarz: »Im Namen der gesamten TRANSFRIGORROUTE danken wir Hubertus Kobernuß für 23 Jahre ehrenamtliche Arbeit im Vorstand, wovon er 20 Jahre als Vorstandsvorsitzender die TRANSFRIGORROUTE DEUTSCHLAND nicht nur geführt, sondern auch wesentlich geprägt hat. Dies ist ein einmaliges Jubiläum in der TRANSFRIGOROU-

TE-Geschichte. Hubertus Kobernuß hat sich in all diesen Jahren mit großem Erfolg, viel Kraft und Energie für die Interessen der in der TRANSFRIGORROUTE DEUTSCHLAND und in der TRANSFRIGORROUTE INTERNATIONAL organisierten Unternehmen eingesetzt.«

Alle weiteren bisherigen Vorstandsmitglieder wurden per einstimmiger Wahl in ihren Ämtern bestätigt: Josef Fendler/Fendler Klaus Transport, Jörg Hammelmann/Hammelmann Service GmbH & Co. KG sowie Markus Kusmierz/NALOG Spedition GmbH & Co. KG. Neu hinzugewählt wurde Bernd Hütter/Hütter Spedition + Logistik GmbH. Jörg Hammelmann/Hammelmann Service GmbH & Co. KG bleibt stellvertretender TD-Vorsitzender.

Als Beirat der TRANSFRIGORROUTE wurde traditionell der Vorsitzende des Industrieausschusses, Andreas Schmid/FRIGOBLOCK GmbH und sein Stellvertreter Frank Roevekamp/Schmitz Cargobull AG bestätigt, ebenso wie Frank Nordhoff/Fahrzeugwerk Bernard Krone GmbH & Co. KG. Neu in den Beirat gewählt wurde Henning Altebäumer/ECOOLTEC Grosskopf GmbH, der auch bereits in der TRANSFRIGORROUTE INTERNATIONAL als stellvertretender Vorsitzender des Technischen Komitees (CCT) agiert.



Hubertus Kobernuß, Ehrenvorsitzender der TRANSFRIGORROUTE



Gert Kautetzky, Vorsitzender des Vorstandes der TRANSFRIGORROUTE

Gleichfalls in ihren Ämtern bestätigt wurden die Rechnungsprüfer Hubert Hörndl/Hubert Hörndl Transporte GmbH und Jürgen Pfeil/Pfeil Spedition und Logistik GmbH.

Im TRANSFRIGORROUTE-Industrieausschuss, dem technischen geprägten Teil der Tagung, berichtete Andreas Schmid zu den aktuellen Themen & Aktivitäten bzgl. ATP, DIN, CEN, F-Gase, und VECTO. Abschließend präsentierte Alexander Wolter, BPW, ein Beitrag zur emissionsfreien Kühllogistik und dem Potential der Elektromobilität bei temperaturgeführten Transporten.

Im TRANSFRIGORROUTE-FRIGOCLUB wurde eine Einschätzung der aktuellen Lage in der Transportlogistik zu Risiken, Chancen und Empfehlungen für die betriebliche Ausrichtung aus Sicht des Branchenversicherers von Dr. Jan Zeibig/R+V

Allgemeine Versicherung AG gegeben. Marcel Frings/SVG-Zentrale stellte zum Abschluss den neuen »WEDOLO-Partnercheck« vor, einen Service zur Überprüfung der für die Transportlogistik relevanten Nachweise.

Die nächsten TRANSFRIGORROUTE-Veranstaltungen stehen bereits an: Bitte merken Sie sich diese Termine vor:

- TRANSFRIGORROUTE-Fachveranstaltung auf der IAA Nutzfahrzeuge in Hannover: Transformation in der Transportkälte: Kühlfahrzeuge der Zukunft Mittwoch, 21.09.2022, 10:00 – 12:00 Uhr
- TRANSFRIGORROUTE zu Besuch bei der DAIMLER TRUCK AG im BIC (Branchen-Informations-Center) in Wörth am Rhein: Donnerstag, 10.11.2022 mit Vorabendanreise am 09.11. 2022 (ib)



Das TRANSFRIGORROUTE-Team: Oben von links nach rechts: Frank Roevekamp, Josef Fendler, Markus Kusmierz, Jörg Hammelmann, Andreas Schmid
Unten von links nach rechts: Bernd Hütter, Hubertus Kobernuß, Roger Schwarz, Gert Kautetzky

MIT TRUSTED CARRIER ZU AUTOMATISierter ZUFahrt UND DIGITALEN PROZESSEN



Die Trusted Carrier Services bieten eine digitale Kommunikationsplattform für alle Beteiligten der Transportwirtschaft und ermöglichen mit im Voraus validierten Transportdaten verschlankte und automatisierte Prozesse – für eine papierfreie Zufahrt ganz ohne Aussteigen aus dem Lkw.

Die automatisierte Zufahrt bei Henkel in Düsseldorf-Holthausen

Im Februar 2021 wurde die Trusted Carrier Wallet-App als Ersatz für die manuelle Registrierung an den Voranmeldeterminals in Düsseldorf-Holthausen eingeführt. Heute sind alle Voraussetzungen am Standort gegeben, die eine automatisierte Zufahrt (»Direct-Drive-In«) ermöglichen.

Mit dem Einsatz der Trusted Carrier Services gehören das Parken, Aussteigen, manuelles Registrieren und Wartezeiten der Vergangenheit an. Mit dem eigenen Smartphone oder Festeinbau erfolgt die Registrierung und Übermittlung vorab geprüfter Daten aus dem Fahrerhaus direkt in das Standortsystem.

Der »Direct Drive In« im Detail: Die Fahrer/-innen verknüpfen sich in der App mit dem Trusted Carrier Profil ihres Transportpartners. Nach einmaliger Vorlage der fahrerbezogenen Dokumente und Nachweise an der Henkel Warenleitstelle, erfolgt die Freischaltung zur Durchführung der automatisierten Zufahrt. Bei der nächsten Zu- oder Abfahrt werden alle relevanten Transportdaten mit der Online-Registrierung dem Standort zur Verfügung gestellt. Die Registrierung erfolgt über die Fahrer/-innen-Biometrie. Stimmen alle Informationen überein, erhalten Fahrer/-innen einen QR-Code zur Öffnung der Einfahrtsschranke. Christian Wolf, Leiter Standortlogistik:



»Mit der Erweiterung der Trusted Carrier Wallet Funktion zur automatisierten Zufahrt, bedeutet das für alle Beteiligten, Spediteure, FahrerInnen und Henkel MitarbeiterInnen, einen Komfort- sowie

Geschwindigkeitsgewinn. Wir freuen uns sehr an unserem Standort Düsseldorf-Holthausen die Ersten mit einem solchen automatisierten Prozess zu sein.«

BASF digitalisiert die Lkw-Abfertigung in Ludwigshafen mit Trusted Carrier

Mit dem dTEX Projekt der BASF SE in Ludwigshafen wird eine neue Logistikabfertigung zur Steuerung aller Lkw-Verkehre vollumfänglich digital und automatisiert zum Einsatz kommen. Bereits während der ersten Projektphase werden hier die Trusted Carrier Services verwendet, um eine automatisierte Zufahrt zu ermöglichen.

Neben den bisherigen Funktionalitäten wird es zusätzlich einen Web-Check-In geben. Dieser ermöglicht den Spediteuren, dem Fahrpersonal vollständige Transportinformationen in die App zu schicken. Wird der Transport akzeptiert, erhalten die Fahrer/-innen somit alle relevanten Informationen zur anstehenden Fahrt. Eine weitere Funktion wird das Speichern von digitalen Zertifikaten und Dokumenten sein, welche vom Standort oder vom Spediteur an das Fahrpersonal über die App gesendet werden können. Im Zuge des dTEX Projektes werden die Trusted Carrier Services auf 15 Sprachen erweitert.

Mit den Trusted Carrier Services wird die Logistikabfertigung durch im Voraus validierte Transportdaten unterstützt und ermöglicht somit eine Werkszufahrt ganz ohne Aussteigen. Mit der einmaligen Eingabe von Fahrpersonal- und Fahrzeugdaten in die Wallet App können zukünftige Voranmelde-Terminal Prozesse vollständig ersetzt werden, und die Fahrer/-innen sparen lange Wartezeiten und aufwendige Schalterprozesse. Ralf Busche, Senior Vice President, European Site Logistics Operations:

»Wir freuen uns auf die gemeinsame Zusammenarbeit mit dem Trusted Carrier Team und darauf gemeinsam ein so wichtiges Projekt und Thema voranzutreiben. Mit diesem Grad an Di-



gitalisierung und Automatisierung werden für BASF-Mitarbeiter, Spediteure und Kunden die wesentlichen Abfertigungsschritte beschleunigt, die manuellen Prüfaufwände verringert und so, die Effizienz in der gesamten Lkw-Abfertigung deutlich erhöht. Neben den großen Optimierungspotenzialen, welche dieses Projekt bietet, entwickeln wir hier richtungsweisende Lösungen für die Zukunft.«

Innovative Standortlogistik mit Trusted Carrier

Auch für weitere Standorte werden im Jahr 2022 Prozesse mit den Trusted Carrier Services automatisiert und digitalisiert. Es sollen mit der Nutzung von innovativen Technologien Prozesse im Schalterbereich verschlankt und somit langwierige Prüfungen ersetzt werden. Dies wird einen Mehrwert für alle Beteiligten schaffen: Belegschaften, Kundschaft und Fahrpersonal.

Zusammenarbeit mit der Transportwirtschaft

Während dem operativen Einsatz im letzten Jahr hat Trusted Carrier gemeinsam und im ständigen

Austausch mit der Transportwirtschaft an neuen Entwicklungen für die Vereinfachung und Benutzerfreundlichkeit der Wallet App gearbeitet. Feedback und Input der aktiven Nutzer sind besonders wichtig. Nur perfekt angepasste Systeme garantieren den Systemerfolg.



Tobias Ewers, Managing Director:

»Wir sind begeistert von dem Konzept der BGL Initiative »Trusted Carrier« und der Wallet App für FahrerInnen, die sich zum Ziel gesetzt hat, eine neutrale und unabhängige Kommunikationsplattform zur Transportabwicklung zur Verfügung zu stellen. Wir sehen in der anspruchsvollen Chemiebranche einen deutlichen Mehrwert durch solch eine offene Lösung, die universell und mit Standard-Hardware eingesetzt werden kann.«

(AS)

KOMBINIERTER VERKEHR

Faktencheck Güterverkehr

Am 02.02.2022 stellte BGL-Vorstandssprecher Prof. Dr. Dirk Engelhardt in seiner Eigenschaft als Vizepräsident von »Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V.« den vom Institut der deutschen Wirtschaft in Köln erarbeiteten »Faktencheck Güterverkehr in Deutschland – von der fehlenden Infrastruktur zum Verlagerungspotenzial« im Rahmen einer Online-Presskonferenz vor. Nicht nur weil der BGL – damals noch als BDF – 1969 Gründungsmitglied des bis heute größten deutschen Operators im Kombinierten Verkehr Straße/Schiene »Kombiverkehr GmbH & Co. KG« war und auch heute noch Gesellschafter ist, hat das Thema Verkehrsverlagerung seit über einem halben Jahrhundert seinen festen Platz auf der Agenda. Eine der Kernaussagen der IW-Studie ist: »Gemeinsames Wachstum von Straße und Schiene ist Realität, aber es gilt, bürokratische Hindernisse auszuräumen.«

Laut der Studie liegen die besten Entwicklungschancen für die Schiene in mehr Kooperation mit der Straße, denn der Kombinierte Verkehr (KV) ist der größte Wachstumstreiber im Eisenbahngüterverkehr. Für viele Transportunternehmen gibt es aber noch große Hürden vor der Nutzung des Kombinierten Verkehrs. Dies betrifft insbesondere kleine Firmen, die keine eigene Abholung ihrer Sendungen am Zielbahnhof durchführen können. Es braucht ein verbessertes Schnittstellenmanagement, etwa digitale KV-Einstiegsportale. Zudem sollte die Anschaffung kranbarer Sattelanhänger staatlich gefördert werden, denn diese sind aufgrund höherer Anforderungen u.a. an die Längs- und Querstabilität sowie zusätzlicher Greifkanten für das Ansetzen der Umschlaggeräte teurer und schwerer als herkömmliche Sattelanhänger und haben somit bei Transporten im reinen Straßenverkehr eine Nutzlasteinbuße zu verzeichnen.

Projekt 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 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 mit 200.000 Euro vom BMDV aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.

In einem ersten Online-Workshop am 09.11.2021 wurden u.a. erste Ergebnisse einer Unternehmensbefragung über die Hindernisse, denen sich die Transportunternehmen vor einem Einstieg in den Kombinierten Verkehr gegenübersehen, sowie bestehende Fördermöglichkeiten für die Beschaffung kranbarer Sattelaufleger vorgestellt.

Weitere Ergebnisse der Unternehmensbefragung zu Anforderungen der Transportbranche an den Kombinierten Verkehr und an entsprechende Einstiegsportale wurden in einem zweiten Online-Workshop am 08.02.2022 präsentiert. Zudem wurde u.a. über die Möglichkeit, kranbare Sattelaufleger zu mieten, informiert und eine Live-Vorführung eines KV-Einstiegsportals gezeigt. Am 23.06.2022 fand eine weitere Veranstaltung mit hochrangigen Vertreterinnen und Vertretern aus Bundespolitik und Güterverkehrsbranche, u.a. mit dem Parlamentarischen Staatssekretär Oliver Luksic sowie dem Unternehmer Anthony Wandt und dem Leiter der BGL-Hauptstadtrepräsentanz, Jens Pawlowski, in Berlin statt.

Anfang Juli 2022 ging das Projekt in die nächste Phase, als die Befragung »Welche Relationen im Kombinierten Verkehr sind für kleine und mittlere Transportunternehmen besonders geeignet?« gestartet wurde. (Bul)

BGLMagazin

6 MAL IM JAHR!

BGL
LAGER
BERUF
LOGISTIK
FUHRPARK
TRANSPORT
MANAGEMENT
ENTSORGUNG
UMWELTSCHUTZ



Das BGL-Magazin ist das **Verbandsmagazin** des Bundesverbandes Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. und seiner Landesverbände mit rund 7 000 Mitgliedsunternehmen. Das Magazin berichtet über die wichtigsten Aktivitäten und Positionen des Verbandes, das weitere redaktionelle Angebot erstreckt sich über das gesamte Themenspektrum von Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung.



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



ERLING





10

NEUES AUS DEM
VERBANDSLEBEN

DIGITALE VERANSTALTUNGEN

Im vergangenen Berichtsjahr hat der BGL wieder zahlreiche Online-Veranstaltungen durchgeführt. Dieses Format hat sich mittlerweile gut bewährt. Einerseits wurden Online-Seminare zu rechtlichen Neuerungen, z.B. über Neuregelungen bei der Entsendung oder 3G am Arbeitsplatz, aber auch zu Förderprogrammen wie z.B. zur »Förderung privater Investoren zur Schaffung von zusätzlichen Lkw-Stellplätzen in der Nähe von Autobahnanschlussstellen« durchgeführt. In mehreren Info-Veranstaltungen wurde auch der gemeinsame Studiengang vorgestellt, den die Provadis-Hochschule zusammen mit dem BGL entwickelt hat.

Andererseits hat der BGL mehrere Gesprächsrunden veranstaltet, in denen die Mitgliedsunternehmen die Möglichkeit hatten, mit Politik oder Presse in direkten Austausch zu treten und aktuelle Probleme anzusprechen bzw. konkrete Forderungen zu platzieren. Diese Reihe heißt »myBGL direkt«.

Die wichtigsten dieser Online-Veranstaltungen waren zweifelsohne diejenigen zur dramatischen Lage der Transportunternehmen angesichts der Kraftstoffpreisexplosion. Mit 500 Teilnehmern die bestbesuchte Veranstaltung war am 6. April 2022 die Gesprächsrunde »Dialog statt Demo« mit dem neuen Bundesverkehrsminister Dr. Volker

Wissing und seinem Parlamentarischen Staatssekretär Oliver Luksic zur aktuellen Situation in der Transportbranche.

Die Lage mit den steigenden Kraftstoffpreisen spitzte sich im Laufe des Frühjahres zu. Am 10. März 2022 fand eine BGL-Pressekonferenz statt unter dem Motto: »Wann steht Deutschland still? Explodierende Energiepreise – Existenzgefahr für die Transportbranche – Bedrohung für die Versorgung von Bevölkerung und Wirtschaft« – mit großer Resonanz in der Presse.

Im Laufe des ersten Halbjahres fanden weitere Online-Gespräche mit Politikern statt, u.a. mit dem verkehrspolitischen Sprecher der FDP-Bundestagsfraktion Bernd Reuther, dem FDP-Berichterstatter für Güterverkehr Michael Kruse, den Bundestagsabgeordneten der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Matthias Gastel (Berichterstatter für Güterverkehr und Logistik) und Dieter Janecek (wirtschaftspolitischer Sprecher), dem Staatssekretär im Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz Sven Giegold sowie dem Kabinettschef von EU-Verkehrskommissarin A. Vălean, Dr. Walter Götz. Die meisten der BGL-Online-Veranstaltungen wurden und werden aufgezeichnet und stehen anschließend über den BGL-Youtube-Kanal zur Verfügung. (AJ)



WILLKOMMEN BRUMMHILDE!

Unser Brummi bekommt weibliche Gesellschaft, die BGL-Brummi-Card und der Brummishop sind weiter auf Erfolgskurs

Der Brummi ist endlich nicht mehr alleine unterwegs – im Frühjahr 2022 hat er eine Partnerin gefunden. Zum Weltfrauentag am 08. März hatte der BGL in den sozialen Medien dazu aufgerufen, einen Namen für Brummis starke Kollegin zu finden. Die Beteiligung war riesengroß. Über 1.000 Namensvorschläge sind eingegangen. Das Rennen machte BRUMMHILDE.

Unsere »großen Brummer« sind die Versorger der Nation! Mit den beiden Symbolfiguren Brummi und Brummhilde möchte der BGL auch weiterhin auf den oft nicht richtig wertgeschätzten und wichtigen Beruf des Berufskraftfahrers/der Berufskraftfahrerin aufmerksam machen.

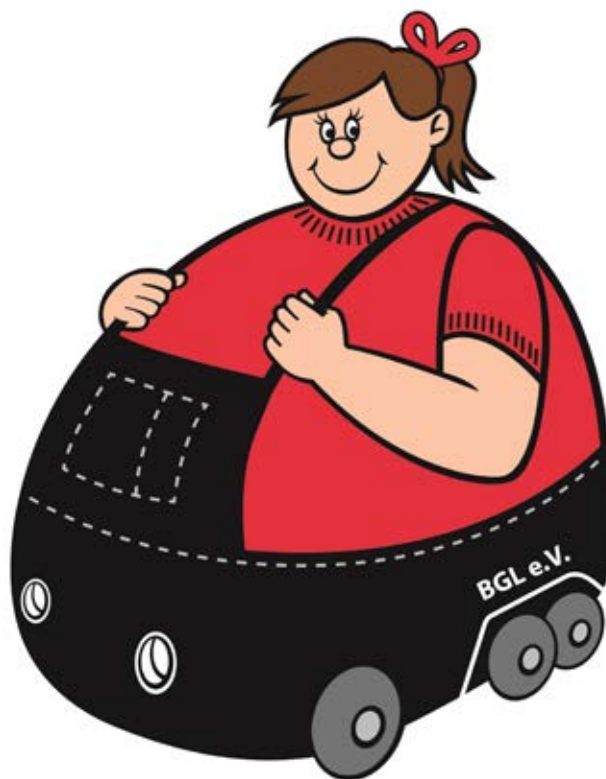
BGL-Brummi-Cards kratzen an der 30.000er-Marke

Die Beliebtheit der BGL-Brummi-Card und des Brummishops ist weiterhin ungebrochen.

Seit nunmehr zwei Jahren ist das Interesse an der Brummi-Card unverändert groß. In der Zwischenzeit sind über 28.000 BGL-Mitgliedsausweise und Brummi-Cards von Transportlogistikunternehmen, die Mitglied in einer BGL-Mitgliedsorganisation sind, über den BGL bezogen worden.

Die Anbieter der exklusiven Vorteile verlängern ihre Aktionen im Halbjahresturnus oder bieten sie inzwischen unbefristet an. Der BGL ist immer auf der Suche nach Vergünstigungen, die den Fahreralltag im Rahmen der Brummi-Card erleichtern, und freut sich auf entsprechende Vorschläge.

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 auf der Website des BGL bestellen.



Brummishop erweitert ständig sein Angebot

Auf www.brummishop.de können Brummi-Fans nach Lust und Laune stöbern und viele Artikel entdecken, wie z.B. Tassen, Blöcke, Kugelschreiber und Aufkleber mit Brummi-Motiv.

Aber auch Textilien wie Polo-Shirts, Hoodies, Caps, Handtücher oder Flauschdecken mit Brummi-Emblem und vieles mehr sind dort zu finden.

Auch unsere Brummhilde hat schon Einzug in den Shop gehalten und begeistert ihre Fans auf Tassen, Aufklebern, Kugelschreibern und weiteren Produkten.

Transportlogistikunternehmen, die in einem BGL-Landesverband, der BSK oder der TRANSFRIGO-ROUTE DEUTSCHLAND organisiert sind, können die Artikel zu einem günstigeren Preis erwerben.

(pk,NZ)

BGL-VORTEILSWELT

Die BGL-VORTEILSWELT – Attraktive Angebote exklusiv für BGL-Mitglieder

Mit einer BGL-Mitgliedschaft unterstützen die Unternehmen die wichtige gewerbepolitische Arbeit des BGL in Berlin, Brüssel sowie die in vielen Gremien, deren Arbeit die Transportlogistik betreffen. Verbandsmitglieder erhalten dadurch immer frühzeitig alle wichtigen Informationen, die für die Ausrichtung ihrer Betriebe und die tägliche Arbeit maßgeblich sind. Mit der BGL-Vorteilswelt bietet der BGL den in seinen Landesverbänden organisierten Mitgliedsun-

ternehmen zusätzlich ein breites Produktportfolio zu Vorzugskonditionen, die die Kosten einer Verbandsmitgliedschaft schnell amortisieren können. Aktuell umfasst das Angebot u. a. die Bereiche Software, Dienstleistungen, Energie, Fahrzeuge, Verkehrssicherheit, Presse und Publikationen. Die Palette der Angebote wird kontinuierlich ausgebaut und den Bedürfnissen der BGL-Mitglieder angepasst. Mehr Informationen unter www.bgl-vorteilswelt.de (MS/RS)



DIE BGL-VORTEILSWELT
Attraktive Angebote exklusiv für Mitglieder

BGL-VORTEILSWELT

www.bgl-vorteilswelt.de

Ihr Verband. Viele Vorteile.

NEUES VON myBGL

Aktuelle Nutzerzahlen

Das myBGL- Netzwerk zählte am 1. Juli 2022 bereits insgesamt 5.391 Nutzer. Weitere rund 2.400 Adressaten erhalten die BGL-Mitgliederinformationen über eine Synchronisation oder Weiterleitung der Beitragsverläufe in parallel bestehende Verbandsnetzwerke.

Aktivitäten im Netzwerk

In den ersten sechs Monaten des Jahres 2022 wurden innerhalb von myBGL

- 1.106 Beiträge und 386 Kommentare verfasst,
- 2.872 Interessant-Markierungen vergeben sowie
- 1.339 Dateien hochgeladen.

Neue Funktionen und Verbesserungen seit dem Start im Oktober 2021

- Nachträgliche Verwaltung von Bildern und Dateien an bereits verfassten Beiträgen

- Anhängen von Bildern und Dateien an Kommentare
- Kartenansicht im Mitgliederverzeichnis
- myBGL-App: »sprechende« Push-Mitteilungen

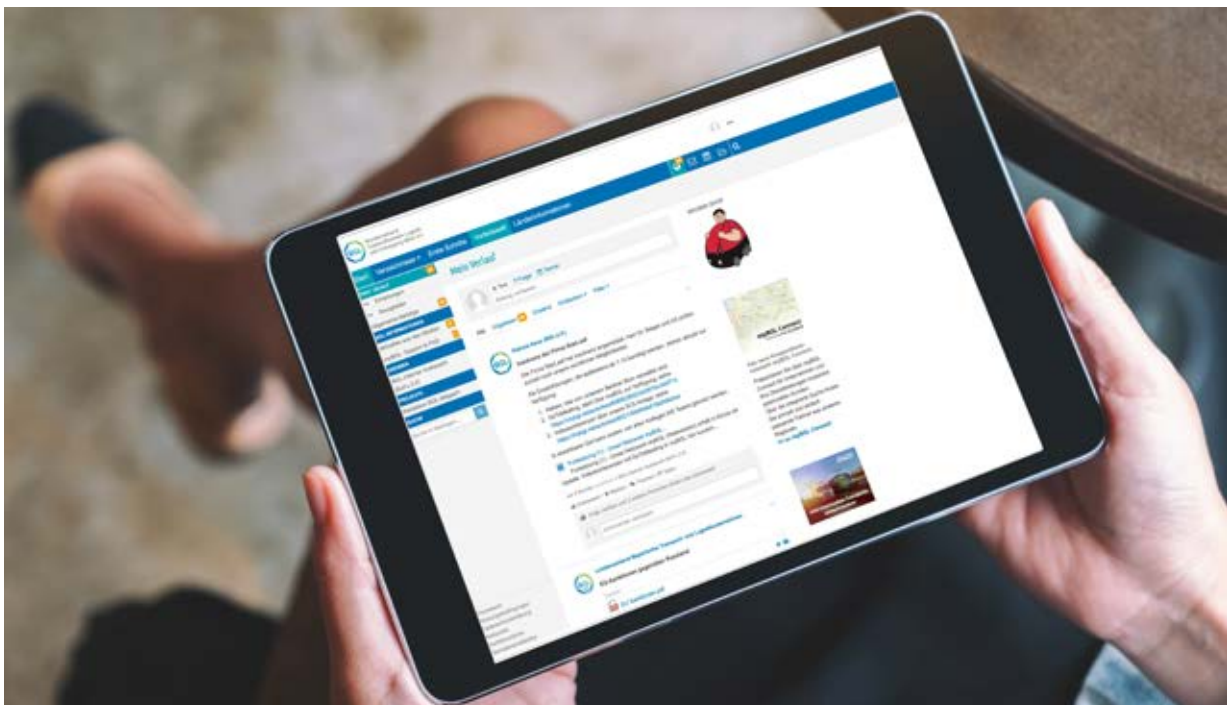
Version 10 der Mobile App

Mit der Version 10 der Mobile App kam Ende Juni 2022 auch eine Suchfunktion in die Mobile App. Diese war vorher auf die Webversion beschränkt.

Wie geht es weiter?

Im nächsten Jahr wird es ein sog. »Redesign« von myBGL geben. Dabei geht es nicht nur um einzelne Funktionen, sondern um ein ganzes Set an neuen Elementen, (visuellen) Details und Funktionen.

Die Arbeiten wurden bereits aufgenommen. Das finale Umsetzungsdatum steht allerdings noch aus. (PK)



COMPETENCE CENTER SCHWERGUT (CCS)

Generationenwechsel bei der BSK

Wolfgang Draaf, der als Geschäftsführer der Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten fast 40 Jahre die Geschicke des Schwergutgewerbes lenkte, ging zum Jahreswechsel in den wohlverdienten Ruhestand. Die Führung der BSK liegt nun in den Händen von Helmut Schgeiner, der umfassende Expertise in Verbandspolitik und Lobbying sowie Rechts- und Technikfragen mitbringt.

Positionierung des CCS

Die Kooperation zwischen BSK und BGL – institutionalisiert im Competence Center Schwergut CCS – wurde weiter ausgebaut. So wurden u.a. die AGB-BSK Begleitung + Geschäftsbesorgung 2021 mit Praktiker-Kommentar veröffentlicht. Die im November 2021 erschienenen Änderungen zur Verwaltungsvorschrift zu § 29 Absatz 3 StVO wurden vom CCS für die Mitgliedsunternehmen ausführlich kommentiert und erläutert.

Mit der Gründung des AK Genehmigungsverfahren bindet die BSK die Mitgliedsunternehmen intensiver in den Meinungsbildungsprozess ein. Das Ergebnis kann sich schon jetzt sehen lassen: die im Expertenkreis erarbeiteten Papiere erzielen in der Fachöffentlichkeit hohe Aufmerksamkeit, wie z.B. das gemeinsame CCS-Positionspapier mit den Spitzenverbänden der Bauwirtschaft und des Maschinen- und Anlagenbaus zum Entwurf der Straßenverkehr-Transportbegleitungsverordnung StTbV.

Schulung von Fahrpersonal

Die Schulung von BF3-Fahrpersonal konnte trotz pandemiebedingter Einschränkungen in Präsenz weiter geführt werden, sodass alle Begleitunternehmen fristgerecht über die nötigen Bescheinigungen verfügten. Beim BMDV wurden offizielle Regelungen für die Durchführung von Online-Schulungen gefordert. Darüber hinaus fordert das CCS klare bundeseinheitliche Anforderun-



Helmut Schgeiner

gen für BF4-Fahrpersonal sowie die zukünftigen Transportbegleiter und führt dazu einen intensiven Dialog mit Bund und Ländern.

Entwicklungen GST

Das Genehmigungsverfahren für GST bietet nach wie vor enormes Verbesserungspotenzial. Das CCS hat dazu den Dialog mit VEMAGS und der Autobahn GmbH intensiviert. In bilateralen Arbeitsgesprächen werden nun die konkreten Anliegen bearbeitet, was eine neue, partnerschaftliche Gesprächskultur mit der Verwaltungsseite darstellt. Darüber hinaus adressiert das CCS in enger Zusammenarbeit mit dem BGL-Büro Berlin zukünftig noch intensiver die drängenden Themen des Großraum- und Schwertransports (GST) an die Bundespolitik. (HS)

KOMPETENZZENTRUM RECHT STEHT VOR WICHTIGEN WEITERENTWICKLUNGEN

Mit der Einführung des Kompetenzzentrum Recht (KomRe) haben der BGL und einige seiner Landesverbände den ersten wichtigen Schritt zur Erweiterung des digitalen Beratungsangebotes Anfang Dezember 2020 gewagt und erfolgreich umgesetzt. Das Jahr 2022 soll nun ganz im Zeichen der Weiterentwicklung zum Nutzen der Mitglieder stehen.

Nachdem das Kompetenzzentrum Recht eingeführt wurde, galt es zunächst, dieses neue digitale Beratungs- und Informationsangebot zu etablieren bzw. bei den Mitgliedern bekannt zu machen. Dabei stand immer im Fokus, dass dieses Angebot ein erster Schritt in Richtung Digitalisierung sein sollte, der nicht nur inhaltlich, sondern auch technisch sich stetig an den Bedürfnissen der Mitglieder weiterentwickelt.

So waren es am Anfang nur wenige Seitennutzer und nur vereinzelte Anfragen, die es zu bearbeiten galt. Mittlerweile liegen jedoch die Zugriffszahlen der Landingpage (www.kompetenzzentrumrecht.de) bei rund 1.000 Seitenbesuchen im Monat und es gibt täglich telefonische oder per E-Mail zu beantwortende Anfragen. Gleichzeitig haben mehrere größere Werbekampagnen dafür gesorgt, dass in Kampagnezeiträumen im Durchschnitt 10.000 – 12.000 Anzeigen bei Suchanfragen pro Tag geschaltet wurden.

Es sind jedoch nicht nur Steigerungen der Zugriffszahlen, die die Entwicklung kennzeichnen, sondern auch die Tatsache, dass auf Anregung der Mitglieder erfolgreich Webinare zu aktuellen

rechtlichen Themen durchgeführt wurden. So konnten sich Mitgliedsunternehmen schnell und unbürokratisch zumindest einen Überblick über aktuelle Probleme verschaffen, was in Zukunft noch verstärkt werden soll.

Insbesondere der Bereich der Webinare zu rechtlichen Themen erfährt gerade eine inhaltliche und technische Weiterentwicklung. »Wir wollen in Zukunft den Nutzern noch leichtere und erweiterte Informationswege eröffnen, um die Anwenderfreundlichkeit zu erhöhen. Gleichzeitig wollen wir noch stärker an der Praxis orientiert beraten, um den Nutzen im Tagesgeschäft zu verbessern.«, sagt der Leiter des Kompetenzzentrum Recht, Rechtsanwalt Frank Huelmann.

Letztlich ist es eine Herausforderung für alle Beteiligten, aber die Erfahrung der letzten Jahre hat gezeigt, dass gerade der Bereich der digitalisierten Information und Beratung sich rasant weiterentwickelt. Zudem steigt parallel der Bedarf auch bei den Mitgliedsbetrieben mit immer neuen rechtlichen Anforderungen. Aus diesem Grunde wird das Kompetenzzentrum Recht (KomRe) mit seinen neuen und verbesserten Möglichkeiten voraussichtlich noch in 2022 den Mitgliedsbetrieben ein optimiertes Angebot zur Verfügung stellen. Am Ende sollen die Mitgliedsverbände dadurch ihren Mitgliedern einen echten Zusatznutzen anbieten können.

(FH)



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 (bis 12/21)

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
Avenue des Arts 50
1000 Brüssel
Beligen
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 (bis 01/22)
Hans Stapelfeldt (ab 01/22)

Hessen

Fachverband Güterkraftverkehr und Logistik Hessen e. V.

Vorsitz:

Claus-O. Herzig (bis 03/22)

Anja Blieder-Hinterlang (ab 03/22)

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 (bis 12/21)

Ute Frick (ab 12/21)

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:

Jens-Uwe Jahnke, Hans-Dieter Otto

Geschäftsführung:

Tobias Hinze

Bundesorganisationen

Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK) e. V.

Vorsitz:

Andreas Kahl, Markus Frost

Vertretungsberechtigter Vorstand und

Geschäftsführer:

Wolfgang Draaf (bis 12/21)

Helmut Schgeiner (ab 10/21)

SVG Bundes-Zentralgenossenschaft
Straßenverkehr eG

Vorsitz:

Marcel Frings, Dierk Hochgesang, Werner Gockeln,

Klaus Peter Röskes

TRANSFRIGOROUTE DEUTSCHLAND (TD) e.V.

Vorsitz:

Hubertus Kobernuß (bis 06/22)

Gert Kautetzky (ab 06/22)

Geschäftsführung:

Roger Schwarz

Ständige Ausschüsse

Ausschuss für Berufsbildung
Ausschuss Internationaler Verkehr (AIV)
Ausschuss für Öffentlichkeitsarbeit und Werbung
Ausschuss für wirtschaftliche Grundsatzfragen
Ausschuss für Rechts- und
Versicherungsfragen
Ausschuss für Sozialpolitik
Ausschuss für Technik
Ausschuss für Verkehrssicherheit und Umweltschutz
Ausschuss Umwelt und Entsorgung
Ausschuss für Gefahrgutbeförderung

Arbeitskreise

Arbeitskreis »Ladungssicherung auf dem
Nutzfahrzeug«
Arbeitskreis »Papierlogistik«
Arbeitskreis »Holztransporte«
Arbeitskreis »Nahrungsmittellogistik«
Arbeitskreis »Chemielogistik«
Arbeitskreis »Handelslogistik«
Arbeitskreis »Stahl- und Schwertransporte«
Arbeitskreis »Baustellenlogistik«
Arbeitskreis: »Tiertransporte«
Arbeitskreis: »Junge Unternehmer/innen«
Arbeitskreis »Digitalisierung«

Assoziierte Fachorganisation und Tochtergesellschaft

**Entsorgergemeinschaft
Regionaler Wirtschaftsverkehr (EGRW) e.V.**
Breitenbachstraße 1
60487 Frankfurt am Main
Telefon: +49 69 7919 – 0
Vorsitz: Thorsten Krekieh
Geschäftsführung: Werner Baumann

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

Geschäftsführung: Horst Kottmeyer,
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

-298

Umwelt, Gefahrgut
und Entsorgung

-298

Mitgliederakquisition und
-betreuung

-283

STICHWORTVERZEICHNIS

- A1-Bescheinigung** 20
- Abmessungen** 48
- AdBlue** 5, 9, 13, 27
- ADR** 60
- Alternative Antriebe** 48
- alternative Kraftstoffe** 23
- Arbeitskreise** 78
- Assoziierte Fachorganisationen** 78
- Aufsichtsrat** 76
- Ausbildung** 31, 34
- Ausschüsse** 78

- BAG** 32
- Berufskraftfahrer-Qualifikationsrecht** 33
- Berufskraftfahrer-Qualifikationsverordnung** 34
- Berufskraftfahrer-Qualifikationsregister (BQR)** 35
- BGL-Repräsentanten** 76
- BMDV** 12, 32, 34, 66
- BMW/K** 13
- Brexit** 57
- Bundesamt für Güterverkehr (BAG)** 30, 31
- Bundesfernstraßenmautgesetz** 28
- Bundesrat** 29, 35
- Bundestag** 9, 12
- Bundesverkehrsministerium** 12
- Bundeswirtschaftsministerium** 12
- Bußgeldkatalogverordnung** 42

- Carnet** 79
- CB-Funk** 42
- CC-Container** 51

- De-minimis** 31
- Diesel** 5, 13, 50
- Dieselfloater** 26
- Dieselpreis** 8, 26
- Drittstaaten** 34

- eCMR** 40, 60
- E-Learning** 34
- Energiesteuersenkungsgesetz** 27
- Entsendung** 20, 21
- EU-Emissionshandelssystem** 23
- EU-Kommission** 18, 21
- EU-Mobilitätspaket** 12
- Europäische Kommission** 38

- Fachkräftezuwanderung** 15
- Fachorganisation** 78
- Fahrerlaubnis** 34
- Fahrerlaubnisrecht** 42
- Fahrermangel** 9, 15
- Fahrerqualifizierungsnachweis** 35
- Förderprogramme** 31

- Gas** 13
- Gefahrgut** 79
- Geldwäschegesetz** 43
- Gewichte** 48
- Green Deal** 23, 48, 61
- Güterverkehr** 76, 77

- Internationaler Verkehr** 78, 79

- Kabotage** 18, 19, 21, 40
- Klimaschutzgesetz** 49
- Klimaschutzprogramm** 49
- Klimawandel** 23
- Kombinierter Verkehr** 19, 22, 66
- Kostenexplosion** 26
- Kostensteigerung** 8
- KraftfahrtBundesamt (KBA)** 35
- Kraftstoffpreise** 13, 27
- KV-Terminal** 19

- Ladungssicherung** 51, 78
- Ländersymbol** 22
- Lenk- und Ruhezeiten** 18
- Lkw-Kartell** 38
- Lkw-Maut** 28, 39

- Lkw-Maut-Rückerstattung** 39
- LNG** 5, 8, 13, 26, 50

- Maut** 28
- Mautharmonisierung** 31
- Mindestlohn** 27
- Mitgliedsverbände** 76
- Mobilitätspaket** 18, 20
- myBGL** 73

- Online-Seminar** 32

- Parkplatzmangel** 12
- Präsidium** 76

- Schwertransporte** 77, 78
- Sozialdumping** 19
- Straßengüterverkehr** 76, 77

- Tachografen** 22
- Task Force** 30
- Tiertransporte** 78
- TIR-Verfahren** 56
- Tochtergesellschaft** 78
- TRANSFRIGORROUTE DEUTSCHLAND** 77
- Transparenzregister** 43
- Trusted Carrier** 64

- Ukraine** 5, 8, 9, 54
- Unfallgeschehen** 46
- Unfallstatistik** 46

- Verkehrssicherheit** 78, 79
- Vorstand** 76

- Wegekostengutachten** 28
- Weichverpackungen** 51
- Weiterbildung** 31
- Wettbewerbsverzerrung** 19

- Zollversandverfahren TIR** 56