



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

Breitenbachstraße 1, 60487 Frankfurt am Main

Telefon: (069) 7919-277 • Telefax: (069) 7919-227 • presse@bgl-ev.de • www.bgl-ev.de

Ihr Ansprechpartner ist: Martin Bulheller



Pressemitteilung vom 25.10.2018:

Straßengüterverkehr: Marktanteilsverluste deutscher Transportunternehmen setzen sich auch 2018 fort

BGL setzt Hoffnungen auf Mobilitätspaket

BGL, Berlin, 25.10.2018:

Der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. aus Frankfurt am Main verwies auf seiner Mitgliederversammlung 2018 in Berlin darauf, dass das deutsche Transportlogistikgewerbe aufgrund von Wettbewerbsnachteilen und Dumpingkonkurrenz seit vielen Jahren kontinuierlich Marktanteile im Straßengüterverkehr auf Deutschlands Straßen verliert. Diese Entwicklung dürfte sich auch weiter fortsetzen, ungeachtet der Tatsache, dass die Mautausweitung auf alle Bundesstraßen seit 01.07.2018 voraussichtlich zu – allerdings nur rein statistisch – höheren deutschen Marktanteilen bezogen auf das gesamt mautpflichtige Straßennetz führen wird.

Binnen elf Jahren sank der Marktanteil deutscher Lkw (gemessen in den auf deutschen Autobahnen und mautpflichtigen Bundesstraßen zurückgelegten Kilometern) laut Mautstatistik des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) in Köln von 65,7 % im Jahre 2007 auf nur noch 55,8 % (!) im 1. Halbjahr 2018. Lkw aus den EU-Beitrittsstaaten dagegen konnten ihren Marktanteil im gleichen Zeitraum von 18,4 % auf beachtliche 35,0 % fast verdoppeln und damit den elften Marktanteilsrekord in Folge einfahren. Allein Fahrzeuge mit polnischen

Kennzeichen verfügen auf den mautpflichtigen Straßen in Deutschland inzwischen über einen Mautkilometeranteil von 17,1 %. Auf dem 2. Platz bei den ausländischen Fahrzeugen liegen die tschechischen Lkw mit 4,1 % vor den rumänischen mit 3,7 %. Zum Vergleich: die Lkw aus allen „alten“ EU-Staaten (ohne Deutschland) kommen zusammen auf einen Marktanteil von lediglich noch 6,8 %. Da auf den Bundesstraßen die deutschen Lkw über 80 % der Verkehre durchführen, dürfte die amtliche Mautstatistik nach der Erweiterung der Mautpflicht auf alle Bundesstraßen zum 01.07.2018 verzerrte Daten liefern: Es ist davon auszugehen, dass in den nächsten Monaten steigende deutsche Marktanteile ausgewiesen werden, weil auf den jetzt neu erfassten ca. 38.000 km Bundesstraßen die Anteile deutscher Lkw höher sind als auf den bisher erfassten Bundesfernstraßen. Oder anders formuliert: In den nächsten Monaten vermeintlich steigende deutsche Marktanteile dürfen nicht darüber hinwegtäuschen, dass ab Juli 2019 im Jahresvergleich(Basiseffekt!) die deutschen Marktanteile wieder sinken dürften.

Der BGL und Kenner der Märkte sehen die Ursachen für diese Entwicklung u.a. im anhaltenden Lohn- und Sozialkostengefälle zwischen West und Ost. Dieses manifestiert sich u.a. in immer mehr deutschen Fuhrparks, die zwar im Ausland zugelassen und mit ausländischen Nummernschildern versehen werden, aber dauerhaft in Deutschland stationiert bleiben. Die Fahrer dieser Fuhrparks stammen aus Mittel- und Osteuropa und werden zu dortigen Konditionen bezahlt. Sie sehen die Heimat nur alle paar Wochen oder Monate wieder mit der Folge, dass in der Zwischenzeit die gesamten Ruhe- und Freizeiten im Lkw zumeist auf Autobahnparkplätzen („Lkw-Camping“) verbracht werden. Dies erhöht die ohnehin vorhandene Parkplatznot zusätzlich und veranlasst Lkw-Fahrer, zur Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Pausen in Rastplatzein- und -ausfahrten zu parken. Dies alles ist hinlänglich bekannt. Der BGL hält die EU-Institutionen seit Jahren informiert und stößt dort zunehmend auf offene Ohren für diese nicht zuletzt auch die Verkehrssicherheit aller Straßenverkehrsteilnehmer tangierende Problematik.

Hier könnte nach Ansicht des BGL das **EU-Mobilitätspaket** der Europäischen Kommission für Abhilfe sorgen. Nachdem die Verhandlungen darüber im EU-Parlament und im EU-Ministerrat ins Stocken geraten sind, soll von der österreichischen Ratspräsidentschaft ein Kompromisspapier vorbereitet werden, um das Mobilitätspaket nach Möglichkeit noch in der bis Juni 2019 laufenden Legislaturperiode zu verabschieden. Eine zentrale Forderung des

BGL ist u.a. die Einbeziehung kleiner Lkw unter 3,5 t zGG (Transporter/Sprinter-Klasse) in die Regelungen des Markt- und Berufszuganges, um unfairen Wettbewerb zu unterbinden und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Generell gilt: Wirkungsvolle Kontrollen sind für die Korrekturfunktionen des EU-Mobilitätspakets unerlässlich – im digitalen Zeitalter bieten sich hierfür zahlreiche Möglichkeiten an, die nach Auffassung des BGL z.B. bei Kabotageverkehren und bei der Arbeitnehmerentsendung dringend genutzt werden sollten.