

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



Breitenbachstraße 1, 60487 Frankfurt am Main • Telefon: (069) 7919-0 • Telefax: (069) 7919-227
bgl@bgl-ev.de • www.bgl-ev.de

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



Wahlprüfsteine

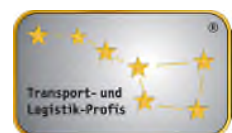
zur Bundestagswahl 2017

Der BGL ist der Spitzenverband für Straßengüterverkehr, Logistik und Entsorgung in Deutschland mit Sitz in Frankfurt am Main. Er vertritt seit 1947 die berufsständischen Interessen von aktuell rund 7.000 in seinen Landesverbänden organisierten mittelständischen Unternehmen. Diese betätigen sich schwerpunktmäßig in den Bereichen Straßengütertransport, Logistik, Spedition, Lagerung und Entsorgung.

Mit der Bundestagswahl 2017 werden für die Zukunft der vom BGL vertretenen Unternehmen wichtige Weichenstellungen getroffen. Dabei geht es vor allem um die künftigen Perspektiven der deutschen mittelständischen Transport- und Logistikwirtschaft vor dem Hintergrund ökonomischer, ökologischer und sozialer Veränderungen in einem nahezu vollständig liberalisierten EU-Binnenmarkt.

Der BGL bittet daher die Parteien zur Bundestagswahl 2017 um Übermittlung ihrer Positionen zu den nachfolgenden Forderungen:

Frankfurt am Main, den 8. Mai 2017



I. Die Forderungen auf einen Blick:

1. Bekämpfung des Sozialdumpings und Wiederherstellen fairer Wettbewerbsbedingungen im europäischen Straßengüterverkehr durch:

- Klarstellung des Geltungsbereichs der EU-Dienstleistungsfreiheit
- EU-konforme effektive Kontrollmechanismen
- realistische und praktikable Meldepflichten zum Mindestlohngesetz
- EU-einheitliche Regelung zum Verbringen der regelmäßigen Wochenruhezeit

2. Kostenwahrheit bei der Lkw-Maut, d.h.:

- Schaffung echter Finanzierungskreisläufe der Verkehrsträger
- keine Anlastung fiktiver Kosten - ausschließlich tatsächlich anfallende Kosten/Ausgaben für Bau/Ausbau, Betrieb und Erhaltung von Bundesfernstraßen dürfen als Wegekosten angelastet werden
- verschleißabhängige Bemautung nach Achslasten, nicht nach Achszahl
- „Earmarking“ bei der Anlastung externer Kosten
- keine höhere Maut auf Bundesstraßen als auf Autobahnen; keine Anlastung der Kosten der Erschließungsfunktion von Bundesstraßen bei der Maut

3. Einhaltung des politischen Versprechens zur Mautharmonisierung durch:

- rechtssichere Umsetzung der bisher gewährten Fördermaßnahmen
- unbürokratische Förderung des mittelständischen Transportgewerbes

4. Verbesserung der Arbeitsbedingungen an der Laderampe v.a. durch:

- Sicherstellen des Zugangs zu Sanitär- und Pausenräumen für anliefernde Lkw-Fahrerinnen und Fahrer durch Änderung der Verordnung über Arbeitsstätten

5. Augenmaß beim Klimaschutz im Verkehrssektor durch:

- EU-einheitliche, realistische und planungssichere Klimaschutzziele
- Obergrenzen für Fördermaßnahmen, die sich an den spezifischen CO₂-Vermeidungskosten und den Preisen im Emissionshandelssystem orientieren
- Zweckgebundene, für die Nachhaltigkeit des Straßengüterverkehrs einzusetzende Reinvestition von Klimaschutzabgaben (externe Kosten)

6. Nachwuchsmangel bekämpfen durch:

- gezielte arbeitsmarktpolitische Strategien
- (fach-)begleitetes Lkw-Fahren mit 17 für Berufskraftfahrerauszubildende

7. Verkehrssicherheit erhöhen durch:

- Europaweite Anpassung der Regelungen für Fahrassistenzsysteme an den Stand der Technik, obligatorische Einführung eines Abbiegeassistenten
- Aufstocken personeller und materieller Ressourcen des BAG und anderer staatlicher Kontrollorgane, um kriminelle Praktiken, insbesondere Manipulationen digitaler Kontrollgeräte und Abgasanlagen zu unterbinden.

II. Die Forderungen im Einzelnen:

1. Sozialdumping/ Wiederherstellen fairer Wettbewerbsbedingungen

Ausgangslage:

Durch die Erweiterung der Europäischen Union im Jahr 2004 hat sich das Lohn- und Sozialkostengefälle im Straßengüterverkehr erheblich verstärkt. Der Anreiz, unter Ausnutzung der EU-Dienstleistungsfreiheit große Fuhrparkflotten aus Deutschland „papiermäßig“ in die EU-Beitrittsländer zu verlegen, ist enorm gestiegen. Unter Missbrauch der Dienstleistungsfreiheit verbleiben „umgeflaggte“ Fuhrparkkapazitäten in Deutschland bzw. Westeuropa, ohne dass für das eingesetzte Personal das Arbeits- und Sozialrecht des Mitgliedsstaates zur Anwendung kommt, in dem die Fahrzeuge und das Personal überwiegend zum Einsatz kommen. Folge dieser Umflagungspraxis ist ein Verdrängungswettbewerb zulasten mittelständischer deutscher und westeuropäischer Transportunternehmen durch neue Formen des Lohn- und Sozialdumpings, mit denen Arbeits- und Sozialbedingungen des Zulassungsstandorts in die Hauptverkehrsmärkte „exportiert“ werden.

Die Mautstatistik in Deutschland belegt, dass mittlerweile über 40 Prozent aller mautpflichtigen Verkehre in Deutschland durch gebietsfremde Transportunternehmen geleistet werden. Mehr als drei Viertel dieser Verkehre (fast 80 Prozent) entfallen auf EU-Beitrittsländer. Damit verbundene Marktanteilsverluste deutscher mittelständischer Transportunternehmer erreichten zuletzt eine jährliche Größenordnung, die der Vollbeschäftigung von 8.000 bis 10.000 schweren Nutzfahrzeugen entspricht und einen jährlichen Ausfall von rd. 80.000 Euro pro Fahrzeug an Steuern und Sozialabgaben für den deutschen Fiskus bedeuten.

Für das in den „Quasi-Niederlassungen“ eingesetzte Fahrpersonal hat die Umflagungspraxis zur Folge, dass eine Rückkehr zum Heimatort erst nach mehreren Wochen/Monaten erfolgt. Teils unter unzumutbaren Verhältnissen müssen Ruhezeiten und die private Freizeit am Aufenthaltsort des Fahrzeugs im Fahrerhaus verbracht werden. Obwohl die betroffenen Fahrer vielfach der deutschen Sozial- und Steuergesetzgebung sowie dem Mindestlohn unterliegen, unterbleibt die Einhaltung dieser Vorschriften, weil es an wirksamen Kontrollverfahren fehlt.

So wird etwa der deutsche Mindestlohn im Transportlogistikgewerbe faktisch nahezu ausschließlich bei Unternehmen mit Sitz in Deutschland überprüft. Für gebietsfremde Arbeitgeber ist es in der Praxis ausreichend, nur einen Fahrer pro Halbjahr – demnächst elektronisch, früher per Fax – bei der Generalzolldirektion Finanzkontrolle Schwarzarbeit anzumelden, obwohl ganze Flotten teils mit hundert von Fahrzeugen Transportleistungen auf deutschem Gebiet erbringen. Diese Meldepraxis ist durch die geltende Mindestlohn-Melde-Verordnung (MiLo-MeldeV) gedeckt, weil Änderungen der unverbindlichen Erstmeldung im Zeitraum von 6 Monaten nicht vorgeschrieben sind.

In den Kernländern Westeuropas entwickelt sich durch die Umfluggungspraxis modernes Nomadentum für Zehntausende von Fahrerinnen und Fahrern. Mehrere EU-Mitgliedstaaten sahen sich zwischenzeitlich veranlasst, das Verbringen von Wochenruhezeiten im Fahrerhaus zu untersagen und mit empfindlichen Strafen zu sanktionieren. Als „Ausweichreaktion“ ist zu beobachten, dass Wochenruhezeiten häufig in benachbarten EU-Ländern absolviert werden. Für das Fahrpersonal ändert sich dadurch nichts Grundlegendes, da es seine Ruhe- und Freizeit gleichwohl nicht am Heimatstandort und in seinem sozialen Umfeld verbringen kann.

Der BGL fordert:

- Gemäß der Rechtsprechung des EuGH, Rechtssache C-29/10, ist das Arbeits- und Sozialrecht desjenigen Mitgliedsstaates anzuwenden, in welchem der Fahrer überwiegend beschäftigt ist. Auf dieser Grundlage sollte im Zuge der anstehenden Änderung der Entsenderichtlinie eine sektorspezifische Regelung für den Straßengüterverkehr eingeführt werden. Diese muss gemäß europäischem Recht praktikabel und kontrollierbar gestaltet werden. Die künftige Bundesregierung bleibt aufgefordert, sich in diesem Sinne aktiv mit Initiativen einzubringen.
- Um den für Kontrollzwecke notwendigen Überblick zum überwiegenden Einsatzort von Fahrzeug und Fahrer zu erhalten, sollte eine EU-weit einheitliche Kontrollgrundlage aus den Aufzeichnungen des Digitalen Tachografen geschaffen werden. Hierzu ist lediglich in Artikel 8 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 über Fahrtenstreiber im Straßenverkehr eine Verpflichtung zur Eingabe der Länderkennung nach jedem Grenzübertritt einzuführen. Durch Auswertung des Fahrzeugmassenspeichers und der Fahrerkarten werden die Mitgliedstaaten in die Lage versetzt, den überwiegenden Einsatzort des Fahrzeugs und Personals festzustellen, damit das maßgebliche Arbeits- und Sozialrecht gemäß o.g. EuGH-Rechtsprechung Anwendung finden kann.
- Im Einvernehmen mit den EU-Mitgliedstaaten und der EU-Kommission muss eine EU-weit einheitliche Regelung des Verbringens von Wochenruhezeiten im Fahrerhaus herbeigeführt werden. Dies erfordert Kompromissbereitschaft, damit insbesondere für grenzüberschreitend tätige Unternehmen auch künftig mehrwöchige Rundläufe im Rahmen der Dienstleistungsfreiheit möglich bleiben. Dazu könnte die zulässige Anzahl verkürzter Wochenruhezeiten, mit der Erlaubnis, diese im Fahrerhaus zu verbringen, erhöht werden. Im Gegenzug ist jedoch eine verbindliche „Kompensationsregelung“ zur Nachholung der verkürzten Wochenruhezeiten am jeweiligen Heimatstandort vorzusehen. Faktisch müssten dann alle grenzüberschreitenden Fahrzeugeinsätze so disponiert werden, dass diese dem Fahrer eine Rückkehr an den Heimatstandort nach längstens 3 Wochen garantieren.

2. Kostenwahrheit bei der Lkw-Maut

Ausgangslage:

Seit dem 1. Januar 2005 wird in Deutschland eine Lkw-Maut als streckenbezogene Gebühr für die Benutzung von Autobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen erhoben. Ergänzend zur Lkw-Maut wird seit dem 1. Januar 2015 eine Abgabe für externe Kosten der Luftverschmutzung erhoben. Zum 1. Juli 2015 erfolgte die Ausweitung der Lkw-Maut auf weitere 1.100 km Bundesstraßen und seit dem 1. Oktober 2015 sind auch Lkw und Fahrzeugkombinationen mit einer zulässigen Gesamtmasse zwischen 7,5 t und 11,99 t mautpflichtig. Für Mitte des Jahres 2018 ist eine weitere Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen geplant.

Der BGL hat sich frühzeitig zur Nutzerfinanzierung bekannt. Im Interesse der propagierten Kostenwahrheit ist jedoch die Verwendung der Gebühreneinnahmen in einem verbindlichen Finanzkreislauf Straße vorzusehen. Die Lkw-Maut darf darin nur zweckentsprechend für den Bau und Ausbau, den Erhalt sowie den Betrieb von Bundesfernstraßen oder zur Stärkung der Nachhaltigkeit des Straßengüterverkehrs verwendet werden. Eine Quersubventionierung aller Infrastrukturlasten aus Mauteinnahmen der Straße ist abzulehnen. Allgemeine Aufgaben der Daseinsvorsorge – z. B. Infrastrukturausgaben anderer Verkehrsträger – dürfen nicht im Gebührenhaushalt der Straße „kaschiert“ werden. Das Prinzip der Haushaltswahrheit und Haushaltsklarheit gebietet dies ebenfalls.

Zur sog. „Kostenwahrheit“ gehört aus Sicht des BGL, dass dem Transportgewerbe nur diejenigen Kosten angelastet werden, die tatsächlich im Sinne der EU-Wegekostenrichtlinie für den Bau, den Betrieb, die Instandhaltung und den Ausbau der Straßeninfrastruktur entstehen, wobei eine realistische Kapitalverzinsung mit enthalten sein kann. Im Rahmen der bisherigen Wegekostenrechnungen werden hingegen unter dem Stichwort „Tagesgebrauchtwerte“ Abschreibungen und Zinsen auf Grundlage fiktiv überhöhter Kosten abgerechnet. So wird die gesamte Straßeninfrastruktur mit Preisen und Kosten bewertet, die beim Neubau aller Straßen nach modernsten Baustandards gezahlt werden müssten. Zudem werden dynamisierte fiktive Kosten des Grunderwerbs veranschlagt, die ein Vielfaches über den tatsächlichen Ausgaben/Auszahlungen liegen. Die Nutzer werden über diese unseriöse Kostenanlastung mit Zinsen und Abschreibungen auf niemals investiertes Kapital zur Kasse gebeten.

Im Interesse der Kostenwahrheit müsste die Maut u.a. nach dem Grad des Straßenverschleißes der jeweiligen Fahrzeugkategorie berechnet werden. Maßgeblich für den Verschleiß ist die zulässige Achslast und nicht die Achsanzahl. Derzeit wird die Maut jedoch nach der Anzahl der Achsen gestaffelt. Eine Vierachskombination mit 7,5 t zahlt daher genauso viel Maut wie die gleiche Kombination mit 38 t, ein Zweiachser mit 18 t zahlt bedeutend weniger als ein Fünfachser mit 20 t. Dies widerspricht dem Kostenverursachungsprinzip.

Mit Blick auf die geplante Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen ist unter dem Aspekt der Kostenwahrheit auch zu berücksichtigen, dass gerade Bundesstraßen im ländlichen Raum eine Erschließungsfunktion haben. Der Bau von Straßen in revierferne und entlegene Regionen ist Ausdruck der grundgesetzlich verbrieften Daseinsvorsorge, für gleichwertige Lebensverhältnisse in allen Landesteilen zu sorgen. Dieser Aspekt muss sich in der Festsetzung der Mautsätze auf Bundesstraßen widerspiegeln. Nach den Berechnungen des aktuellen Wegekostengutachtens fällt die Maut auf Bundesstraßen hingegen zwei- bis dreimal so hoch aus wie auf Autobahnen. Ein derartiges Mautkonzept würde eine massive Benachteiligung der strukturschwachen und ländlichen Räume nach sich ziehen.

Der BGL fordert:

Das Prinzip der Kostenwahrheit muss bei der Berechnung der Lkw-Maut nachhaltige Beachtung finden. Hierzu gehört ein echter Finanzierungskreislauf Straße. Die Anlastung fiktiver Kosten ist zu unterlassen. Ausschließlich für den Bau und Ausbau, den Betrieb und die Erhaltung der Bundesfernstraßen anfallende Kosten/Ausgaben sind gebührenrechtlich anlastbar. Bei der Erhebung sogenannter externer Kosten sind daraus erzielte Einnahmen in die Nachhaltigkeit des Straßengüterverkehrs zu reinvestieren. Zur Differenzierung der Maut ist anstelle der achsanzahlbezogenen eine achslastbezogene Bemautung vorzusehen. Erschließungsfunktionen von Bundesstraßen für revierferne und entlegene ländliche Räume dürfen Nutzern nicht als Wegekosten angelastet werden. Zumindest muss sichergestellt werden, dass die Maut auf Bundesstraßen keinesfalls höher als auf Autobahnen ausfällt. Der regionale Wirtschaftsverkehr ist aus Standortinteressen heraus zu fördern und nicht zusätzlich zu belasten.

3. Einhaltung des politischen Versprechens zur Mautharmonisierung

Ausgangslage:

Der BGL hat die Einführung der Lkw-Maut von Beginn an unterstützt. Er hat aber zugleich darauf hingewiesen, dass das deutsche Gewerbe über die teilweise zweckgebundene Mineralölsteuer und die Kfz-Steuer bereits einen großen Teil seiner Infrastrukturkosten deckt. Um eine Doppelbelastung für das deutsche Gewerbe auszugleichen, wurde die Einführung der Lkw-Maut mit der politischen Zusage verbunden, einen Harmonisierungskreislauf zu schaffen. Ihren rechtlichen Niederschlag findet diese Zusage in § 11 Absatz 2 Bundesfernstraßenmautgesetz (BFStrMG). Dort ist festgelegt, dass „jährlich bis zu 450 Millionen Euro von dem verbleibenden Mautaufkommen für die Durchführung von Programmen des Bundes zur Umsetzung der Ziele Beschäftigung, Qualifizierung, Umwelt und Sicherheit in Unternehmen des mautpflichtigen Güterkraftverkehrs verwendet“ werden.

Auf Druck des Bundesrechnungshofes, der sich auf die Vorschriften der Bundeshaushaltsordnung (BHO) für das Gewähren von Zuwendungen/ Subventionen (§§ 23 und 44 BHO) beruft, wird das Mautharmonisierungsprogramm zunehmend in seiner Substanz infrage gestellt. Die Forderungen des Rechnungshofes nach zusätzlichen Anreizwirkungen widersprechen der ursprünglichen Harmonisierungszusage und höhlen das Programm nach und nach aus.

Der BGL fordert:

Die politische Zusage zur Mautharmonisierung muss auch künftig weiter Bestand haben. Dies gilt erst recht vor dem Hintergrund des immer stärker werdenden Wettbewerbsdrucks auf das deutsche mittelständische Transportgewerbe seit der EU-Osterweiterung. Zur Umsetzung des politischen Auftrages der Mautharmonisierung muss daher eine rechtssichere Lösung gefunden werden, die den vom Rechnungshof vielfach monierten Widerspruch zu §§ 23, 44 BHO auflöst und den Bund ermächtigt, im Rahmen einer EU-rechtlich zulässigen De-Minimis-Beihilfe die bisher gewährten Maßnahmen zur Mautharmonisierung auch künftig zu fördern.

4. Arbeitsbedingungen an der Laderampe

Ausgangslage:

Die derzeitige Situation, wie sie sich an den Laderampen der Sendungsempfänger für anliefernde Fahrerinnen und Fahrer im Güterkraftverkehr mit LKW darstellt, ist in vielen Fällen äußerst unbefriedigend und widerspricht einfachsten Anforderungen an ein humanes Arbeitsumfeld. Mangels gesetzlicher Regelungen wird dem anwesenden Fahrpersonal nicht selten bei stundenlangen abfertigungsbedingten Wartezeiten kein Zugang zu betrieblichen Pausen- und Sanitärräumen gestattet. Trotz aller öffentlich geführten Diskussionen und einer Handlungsempfehlung zu Best Practices, die im Auftrag des BMVI erstellt wurden, zeigt die tägliche Praxis kaum Verbesserungen. Dies wurde zuletzt durch den Marktbeobachtungsbericht des BAG vom Februar 2016 bestätigt. Die gesetzliche Verpflichtung zur Zusammenarbeit mehrerer Arbeitgeber nach § 8 Arbeitsschutzgesetz ist im Rampenbereich nicht hinreichend konkret, um die Sicherheit und den Gesundheitsschutz des Fahrpersonals durch Arbeitsbedingungen nach in Mitteleuropa geltenden Standards zu garantieren. Durch eine Änderung der Verordnung über Arbeitsstätten könnte klargestellt werden, dass die Standards der Verordnung auch für Fremdpersonal, das an der jeweiligen Arbeitsstätte tätig wird, Anwendung finden und diese insbesondere die Bestimmungen zu den Sanitär- und Pausenräumen auch das Fremdpersonal einschließen.

Der BGL fordert:

Die Situation an den Laderampen muss dringend durch eine Änderung der Verordnung über Arbeitsstätten verbessert werden. Soziale Standards der Verordnung müssen auch für Fremdpersonal gelten, das an der jeweiligen Arbeitsstätte tätig wird. Konkret ist der Zugang zu den Sanitär- und Pausenräumen durch Fremdpersonal zu regeln.

5. Energieeffizienz im Güterverkehr/ Klimaschutz mit Augenmaß

Ausgangslage:

Zum Erreichen der nationalen und internationalen Klimaschutzziele und vor dem Hintergrund der prognostizierten Wachstumsraten im Güterverkehr soll nach dem Willen der Bundesregierung der Verkehrssektor einen überproportionalen Beitrag zur CO₂-Einsparung leisten. Für den Lkw-Verkehr ist dabei eine Minderung der direkten THG-Emissionen um mehr als 40 Prozent bis zum Jahr 2030 gegenüber dem Jahr 2010 geplant. Für das Jahr 2050 verfolgt die Bundesregierung das Ziel eines THG-freien Verkehrssektors.

Ob diese Ziele realistisch sind, und wie sie erreicht werden können, wird sehr kontrovers bewertet. Von Seiten des Bundesumweltministeriums und des Bundesumweltamtes wird davon ausgegangen, dass es durchaus möglich ist, die gesteckten Ziele zu erreichen. Allerdings fehlen bisher jegliche Angaben, auf welche Höhe sich die geschätzten Vermeidungskosten summieren. So sollen bei schweren Nutzfahrzeugen durch eine Effizienzsteigerung der Verbrennungsmotore und der Getriebe, die Hybridisierung, die Verbesserung der Aerodynamik, den Einsatz rollwiderstandsoptimierter Reifen sowie der Fahrzeuglängen Potenziale zur Reduktion der THG-Emissionen je Fahrzeugkilometer in einer Größenordnung von ca. 30 Prozent bis 2030 möglich sein. Weitere Emissionsminderungen sollen durch den Einsatz elektrischer Antriebe auf Basis THG-neutral erzeugten Stroms erreicht werden. Das Bundesverkehrsministerium ist in seiner Einschätzung bisher zurückhaltender und setzt auf einen Dreiklang aus Wasserstofftechnologie, batterieelektrischen Antrieben und dem Einsatz von Erdgas (insbesondere LNG und CNG), wobei Letzteres nur dann signifikante CO₂-Einsparungen verspricht, wenn biogene Gase zum Einsatz kommen, die einem aufwendigen und kostenintensiven Herstellungsprozess unterliegen.

Um die Wettbewerbsfähigkeit des Logistik- und Industriestandortes Deutschland nicht zu beeinträchtigen, aber dennoch einen angemessenen Beitrag zur Reduktion der Treibhausgasemissionen zu leisten, sollten nach Ansicht des BGL alle Maßnahmen zum Klimaschutz an ihren Kosten-/Nutzenrelationen gemessen werden. Als Maßkriterium, das die Effizienz und den gesellschaftlichen Wert einzelner Maßnahmen abbildet, sollten die spezifischen Vermeidungskosten pro Tonne CO₂-Äquivalent und die Preise im Emissionshandelssystem herangezogen werden.

Konkret folgt daraus, dass zunächst kostengünstige Maßnahmen mit sofort verfügbaren Effizienzpotentialen umgesetzt werden. So würde bereits die Verlängerung von Sattelaufliegern um ca. 1,35 m die Energieeffizienz bei gleicher Nutzlast um bis zu 15 Prozent verbessern helfen. Durch die im Januar erfolgte Zulassung des Lang-Lkw im Regelbetrieb können sogar Effizienzpotentiale für den Klimaschutz von bis zu 25 Prozent geschöpft werden. Über den gezielten Ausbau von Engpässen (Engpassbeseitigungs-/ Antistauprogramm) könnten Milliarden Liter an Kraftstoff und damit ebenfalls CO₂ gespart werden. Darüber hinaus beobachtet der BGL mit großem Interesse Versuche/Pilotvorhaben zum Einsatz von Lkw mit fahrdrahtgebundener Elektrotraktion im Fernverkehr. Vor dem Hintergrund, dass

das deutsche Transportlogistikgewerbe bereits seit Januar 2015 2,1 Cent pro Mautkilometer externe Kosten für Luftverschmutzung zahlt und bei einer vollen Anlastung externer Kosten bis zu 6 Cent pro Kilometer errechnet wurden, dürfte die Finanzierung von Oberleitungen an Hauptgüterverkehrsstrecken über das Versuchsstadium hinaus problemlos möglich sein.

Der BGL fordert:

Um signifikante Fortschritte beim Klimaschutz im Verkehrssektor zu erzielen, müssen nationale Maßnahmen dringend EU-weit abgestimmt werden. Die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Unternehmen darf nicht weiter beeinträchtigt werden, was einen gleichhohen Aufwand zur CO₂-Reduzierung in allen Mitgliedstaaten voraussetzt. Es werden realistische Politikziele benötigt, die auch weniger wirtschaftsstarke Mitgliedstaaten erreichen können. Alle Ziele müssen langfristige Planungssicherheit für die Betroffenen gewährleisten. Die jeweiligen Fördermaßnahmen zum Klimaschutz sind zwingend an Obergrenzen für die spezifischen CO₂-Vermeidungskosten sowie den Emissionshandelspreisen zu orientieren. Darüber hinaus sollten die kostengünstigsten Energieeffizienzmaßnahmen vorrangig umgesetzt werden. Bei der Internalisierung externer Kosten zur Lkw-Maut muss sichergestellt werden, dass die Kosten sektorspezifisch für die nachhaltige Entwicklung des Straßengüterverkehrs reinvestiert werden, sog. „Earmarking“.

6. Nachwuchsmangel

Ausgangslage:

Im Transport- und Logistikgewerbe besteht zunehmend ein Mangel an qualifiziertem Personal. Insbesondere Berufskraftfahrer sind aufgrund des fehlenden Nachwuchses am deutschen Arbeitsmarkt nur noch sehr schwer zu rekrutieren. Neben den Problemen im Zusammenhang mit der demografischen Entwicklung ist das Berufsumfeld ein entscheidender Grund dafür, dass der Kraftfahrerberuf für junge Menschen wenig attraktiv erscheint. Der Wettbewerbsdruck durch Sozialdumping im europäischen Verkehrsmarkt, unwirtliche Bedingungen bei Unterwegaufenthalten und die unbefriedigende Situation an den Laderampen prägen vor allem dieses Umfeld. Darüber hinaus lässt es sich auch einem bereitwilligen und motivierten 16-jährigen Auszubildenden nur schwer vermitteln, dass er erst mit 18 Jahren eine Lkw-Fahrerlaubnis erwerben kann und bis dahin größtenteils berufs- und ausbildungsfern eingesetzt werden muss. In Anlehnung an das begleitete Fahren mit 17 wäre auch hier für den Berufskraftfahrerauszubildenden ein früherer Erwerb der Fahrerlaubnis ein entscheidender Anreiz, um die Motivation zum Ergreifen dieses Berufes zu steigern. Gleichzeitig könnte damit die Verkehrssicherheit erhöht werden, da junge Menschen ein Jahr, bevor sie komplett allein fahren dürfen, unter Aufsicht von Fachleuten an diese verantwortungsvolle Aufgabe herangeführt werden.

Der BGL fordert:

Der Nachwuchs für Berufe in Transport und Logistik muss dringend gefördert werden, z.B. durch gezielte arbeitsmarktpolitische Strategien. In Anlehnung an das begleitete Fahren mit 17 im Pkw-Bereich sollte ein früherer Erwerb der Fahrerlaubnis der Klassen C1, C1E bzw. C und CE für Berufskraftfahrerauszubildende ermöglicht werden, um die Motivation junger Menschen zum Ergreifen des Berufes zu steigern und gleichzeitig die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

7. Verkehrssicherheit

Ausgangslage:

Im Jahr 2011 hat sich die Bundesregierung mit dem Nationalen Verkehrssicherheitsprogramm das Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2020 die Zahl der Verkehrstoten um 40% zu senken. Zur Halbzeit des Programms, Ende des Jahres 2015, lag die Umsetzung dieses Ziels mit einem Rückgang der Getöteten um 13,3% noch in weiter Ferne. Ähnlich stellt sich die Situation auf EU-Ebene dar. Auch hier konnte die Zahl der Verkehrstoten seit 2010 um lediglich 16,2% bis Ende des Jahres 2015 reduziert werden, obwohl bis 2020 eine Halbierung anvisiert ist. Das zeigt, welche enormen Herausforderungen in der Verkehrssicherheitsarbeit vor uns liegen.

Der BGL erachtet die Erhöhung der Verkehrssicherheit als eine der dringlichsten Aufgaben der Verkehrspolitik. Er unterstützt uneingeschränkt die Entwicklung intelligenter Verkehrssysteme und teilt die Auffassung von Verkehrssicherheitsexperten, dass insbesondere durch vernetztes und automatisiertes Fahren ein deutlicher Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit geleistet werden kann. Die Politik bleibt deshalb aufgefordert, durch Anpassung der rechtlichen Rahmenbedingungen für eine zügige europaweite obligatorische Einführung von Fahrassistenzsystemen auf aktuellem Stand der Technik zu sorgen. Ein besonderes Anliegen ist dem BGL in diesem Zusammenhang die verpflichtende Einführung eines elektronischen Abbiegeassistenten.

Mit großer Sorge nimmt der BGL Berichte über zunehmende Manipulationen an digitalen Kontrollgeräten und möglicherweise sogar an Abgasanlagen von Lkw zur Kenntnis. Er verurteilt solche kriminellen Praktiken auf das Schärfste. Sie stellen eine erhebliche Gefahr für die Verkehrssicherheit dar und schaden neben der Umwelt auch der Wettbewerbsfähigkeit regelkonform arbeitender Unternehmen. Um derartige unseriöse und kriminelle Praktiken aufzuklären, betroffene Fahrzeuge entdecken und stilllegen sowie die handelnden Personen mit hohen Geldstrafen unter Abschöpfung der wirtschaftlichen Vorteile bestrafen zu können, müssen schnellstmöglich die personellen und materiellen Ressourcen des BAG sowie anderer staatlicher Kontrollorgane aufgestockt werden.

Der BGL fordert:

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit müssen dringend die rechtlichen Rahmenbedingungen für eine zügige Anpassung der europaweit obligatorisch eingeführten Fahrassistenzsysteme an den aktuellen technischen Stand geschaffen werden. Darüber hinaus ist ein elektronischer Abbiegeassistent obligatorisch einzuführen.

Kriminelle Praktiken, insbesondere die Manipulation digitaler Kontrollgeräte und Abgasanlagen, müssen dringend aufgeklärt, betroffene Fahrzeuge stillgelegt und die handelnden Personen mit hohen Geldstrafen unter Abschöpfung der wirtschaftlichen Vorteile bestraft werden. Hierzu sind dringend die personellen und materiellen Ressourcen der staatlichen Kontrollorgane aufzustocken.