

Pressemitteilung vom 26.10.2017: Ihr Ansprechpartner ist Martin Bulheller, Telefon 069/7919-277

Straßengüterverkehr: Sozialdumping lässt deutschen Marktanteil weiter schrumpfen

BGL begrüßt EU-Mobilitätspaket im Grundsatz

BGL, Köln, 26.10.2017:

Der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. aus Frankfurt am Main verwies auf seiner Mitgliederversammlung 2017 darauf, dass das deutsche Transportlogistikgewerbe aufgrund von Wettbewerbsnachteilen und Dumpingkonkurrenz seit vielen Jahren kontinuierlich Marktanteile im Straßengüterverkehr auf Deutschlands Straßen verliert. Dieser Trend setzt sich auch 2017 fort.

Binnen zehn Jahren sank der Marktanteil deutscher Lkw (gemessen in den auf deutschen Autobahnen und mautpflichtigen Bundesstraßen zurückgelegten Kilometern) laut Mautstatistik des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) von 65,7 % im Jahre 2007 auf nur noch 57,7 % in den ersten acht Monaten des Jahres 2017. Lkw aus den EU-Beitrittsstaaten dagegen konnten ihren Marktanteil im gleichen Zeitraum von 18,4 % auf beachtliche 33,2 % ausbauen und damit den zehnten Marktanteilsrekord in Folge einfahren (s. Anlage). Allein Fahrzeuge mit polnischen Kennzeichen verfügen auf den mautpflichtigen Straßen in Deutschland inzwischen über einen Mautkilometeranteil von 15,8 %. Auf dem 2. Platz liegen die tschechischen Lkw mit 4,2 % vor den rumänischen mit 3,5 %. Zum Vergleich: die Lkw aus allen „alten“ EU-Staaten (ohne Deutschland) kommen zusammen auf einen Marktanteil von lediglich 6,9 %.



Der BGL und Kenner der Märkte sehen die Ursachen für diese Entwicklung u.a. im anhaltenden Lohn- und Sozialkostengefälle. Dieses manifestiert sich u.a. in immer mehr deutschen Fuhrparks, die zwar im Ausland zugelassen 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 Parkplatzein- und -ausfahrten zu parken.

Hier könnte nach Ansicht des BGL das **EU-Mobilitätspaket** der Europäischen Kommission für Abhilfe sorgen. Darin werden flexible, gleichzeitig aber sozial ausgewogene Einsatzzeiten des Fahrpersonals vorgeschlagen, und zwar dergestalt, dass die Lkw-Fahrer spätestens nach drei Wochen ihre Wochenruhezeit am Heimatort verbringen können. Der BGL wertet dies als wichtigen Schritt zur Bekämpfung eines illegalen Fahrernomadentums, sofern sichergestellt ist, dass der Verordnungstext präzise genug formuliert ist. Anderenfalls besteht die Gefahr, dass einzelne Länder durch geschickte Interpretationen ihren eigenen Unternehmen unlautere Wettbewerbsvorteile verschaffen.

Ebenfalls positiv sieht der BGL, dass sich das EU-Mobilitätspaket für eine genauere Standortaufzeichnung mit dem digitalen Kontrollgerät ausspricht, wodurch die Einhaltung der Sozial- und Kabotagevorschriften besser überwacht werden könnte. Den Plänen der EU-Kommission, dass zukünftig binnen fünf Tagen nach einem grenzüberschreitenden Transport beliebig viele Kabotagebeförderungen erlaubt sein sollen, steht der BGL jedoch ablehnend gegenüber. Dies käme ohne Festsetzung einer monatlichen Höchstgrenze einer vollständigen Kabotagefreigabe faktisch sehr nahe.

Ein zentrales Element des EU-Mobilitätspaketes ist nach Ansicht des BGL die Einbeziehung kleiner Lkw unter 3,5 t zGG (Transporter/Sprinter-Klasse) in die Regelungen des Markt- und Berufszuganges mit den Zielen, missbräuchliche Flucht in einen derzeit rechtsfreien Raum zu verhindern, unfairen Wettbewerb zu unterbinden und die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Wirkungsvolle Kontrollen sind für die Korrekturfunktion des EU-Mobilitätspakets unerlässlich – im digitalen Zeitalter bieten sich hierfür zahlreiche Möglichkeiten an, die nach Auffassung des BGL dringend genutzt werden sollten.

Anlage: Anteile an den Mautkilometern in Deutschland 2007 und 2017 nach Herkunftsregion der Lkw

Ergänzende Informationen hierzu finden Sie im neuen BGL-Jahresbericht auf den Seiten 1–17.