

EIN GLOBALER ÜBERBLICK

DAS JAHR 2017/18 AUS SICHT DES DEUTSCHEN GÜTERKRAFTVERKEHRS – EIN ÜBERBLICK

Das anhaltende Konjunkturohoch in Deutschland hat sich 2017 in einer Steigerung des realen Bruttoinlandsprodukts um 2,2% niedergeschlagen. Die Exporte legten real um 4,7%, die Importe sogar um 5,2% zu. Für das Jahr 2018 rechnen die Wirtschaftsexperten mit einem BIP-Wachstum um erneut 2,2%. Das nach wie vor hohe weltwirtschaftliche Wachstum werde die reale Exportleistung im laufenden Jahr sogar um 5,3%, die Importleistung um 5,8% steigern. Der Beschäftigungsaufbau werde sich allerdings aufgrund zunehmender Knappheit am Arbeitsmarkt im Jahresverlauf abschwächen, während gleichzeitig Bruttolöhne und Inflationsrate zulegen.

Gute Konjunktur steigert auch Transportnachfrage

Infolge der guten gesamtwirtschaftlichen Lage entwickelte sich auch die Transportnachfrage in Deutschland positiv. Die im Auftrag des BMVI erstellte Mittelfristprognose Winter 2017/18 sieht für 2017 ein Wachstum der gesamten Güternachfrage um 1,9%.

Wie jedes Jahr verteilt sich dieses Wachstum höchst unterschiedlich auf die einzelnen Verkehrsträger: Deutlich überdurchschnittlich nahm die Nachfrage nach Straßengüterverkehrsleistungen zu, und zwar um 2,6%. Höher war lediglich die Steigerungsrate im Luftfrachtverkehr, allerdings von einem sehr niedrigen Niveau. Von den zwei anderen großen Verkehrsträgern konnte neben dem Binnenschiff mit +2,2% auch der Eisenbahnverkehr leistungsmäßig zulegen, allerdings mit +0,1% nahe an der Stagnation. Die Transportmenge auf der Schiene ging sogar um 0,4% zurück. Zum

einen sank die Transportnachfrage im Massengüterbereich, zum anderen fanden im Zuge des Tunnelleinsturzes bei Rastatt Verlagerungen auf die konkurrierenden Verkehrsträger und auf ausländische Schienenstrecken statt. Trotz dieser Verlagerungen stieg das Binnenschiffsaufkommen um nur 0,6%, was auf Niedrigwasserprobleme und rückläufige Kohletransporte zurückzuführen war.

2018 wird sich nach Expertenansicht die Tonnenkilometerstrecke Güternachfrage in Deutschland um weitere 1,4% erhöhen.

Zunehmende Engpässe im Straßengüterverkehr

Im deutschen Straßengüterverkehr kommt es aufgrund des zunehmenden Fahrermangels mehr und mehr zu Engpässen. Der immer wieder an das Gewerbe gerichtete Vorwurf, dies habe man vorhergesehen und entsprechend mehr Fahrer ausbilden müssen, geht an der Realität vorbei.

Fakt ist, dass in den kommenden Jahren, bedingt durch die Altersstruktur der angestellten Fahrer, jährlich etwa 30 000 Lkw-Fahrer in den verdienten Ruhestand treten, die Zahl der hinzukommenden Lkw-Führerscheinbesitzer aus der Berufskraftfahrer-Ausbildung oder der Berufskraftfahrer-Qualifizierung trotz eines neuen Ausbildungsrekordes mit 16 418 hinzugekommenen Kraftfahrern in 2017 nur etwa halb so hoch ist. Das nach wie vor schlechte Image des Fahrerberufs spielt bei der Berufswahl ebenso eine Rolle wie „familienunfreundliche“ Abwesenheitszeiten im Fernverkehr, überfüllte Rastplätze und schlechte Arbeitsbedingungen an den Rampen.

Bereits heute führt dieser Fahrermangel in speziellen Bereichen zu Versorgungsengpässen, in naher Zukunft wird sich dies häufen.

Entwicklung im Straßengüterverkehr

Die mit dem geschätzten Wirtschaftswachstum einhergehende Nachfragesteigerung nach Gütertransporten, gepaart mit dem anhaltenden Trend zu hochwertigeren und leichteren Gütern, kommt natürlich vor allem dem Straßengüterverkehr zugute. Zwar dürften auch bei diesem Verkehrsträger die Steigerungsraten in naher Zukunft tendenziell sinken, da die Bautätigkeit an Dynamik verlieren wird und weil – wie oben beschrieben – Kapazitätsengpässe ein ungebrochenes Wachstum verhindern werden. Dennoch sehen die Experten nach einem Anstieg der Straßengüterverkehrsleistung 2017 um 2,6 % für 2018 eine weitere Leistungssteigerung in Höhe von 1,6 % voraus. Dieser Anstieg dürfte zustande kommen durch Leistungssteigerungen bei hochwertigen Gütertransporten und im Hinterlandverkehr der Seehäfen. Die Gutachter weisen darauf hin, dass die hohe Auftragslage bei den Kunden bei gleichzeitigen Kapazitätsengpässen der Anbieter dazu führt, dass auf dem Transportmarkt seitens der Verlader auch höhere Transportpreise im Straßengüterverkehr in Kauf genommen werden.

Der überdurchschnittliche Anstieg der Nachfrage nach Straßengüterverkehren hat dazu geführt, dass 2017 rund 71,4 % der gesamten Güterverkehrsleistung auf der Straße erbracht wurde, 17,4 % im Eisenbahnverkehr und 8,3 % im Binnenschiffsverkehr. Die Marktanteilsgewinne der Straße setzen sich damit unvermindert fort.

Marktanteilsverluste durch ausländische Konkurrenten

Leider kommen diese Marktanteilsgewinne nicht in vollem Umfang dem deutschen Transportgewerbe zugute. Im Wettbewerb vor allem mit den Flotten aus den „jungen“ EU-Staaten konnten Lkw mit deutschen Kennzeichen auf deutschen Straßen ihre Transportleistung 2017 lediglich um 1,2 % steigern, in ausländischen Fahrzeugen wurden um 4,9 % höhere Güterverkehrsleistungen in Deutschland erbracht. Detailliert betrachtet lag die Steigerungsrate gebietsfremder Lkw im Verkehr über deutsche Grenzen bei 4,7 %, bei Kabotageverkehren in Deutschland sogar bei 6,9 %.

Damit hat sich die wirtschaftliche Situation des deutschen Straßentransportgewerbes trotz anhaltend guter Nachfrageentwicklung nach Lkw-Transporten in Deutschland in Relation zum Gesamtmarkt nicht zufriedenstellend entwickelt. Marktanteile gingen aufgrund zunehmenden Sozialdumpings und hoher Personalkosten am Standort Deutschland, verknüpft mit zunehmendem Fahrermangel, mehr und mehr an Anbieter vorwiegend aus Osteuropa verloren. Umso konzentrierter richtete sich der Blick des deutschen Transportgewerbes nach Brüssel.

EU-Mobilitätspakete

Im Mai 2017 hatte die Europäische Kommission ihr erstes „Mobilitätspaket“ vorgelegt. Durch Neuregelungen in den Bereichen Lenk- und Ruhezeiten, Markt- und Berufszugang, Entsenderecht und Wegekostenanlastung/Maut soll eine stärkere Harmonisierung des Straßengüterverkehrs

in Europa und ein fairer Wettbewerb auf dem EU-Verkehrsmarkt herbeigeführt werden.

Ein zweites Mobilitätspaket der Kommission vom November 2017 zielt darauf ab, den Übergang zu emissionsarmen und emissionsfreien Fahrzeugen zu beschleunigen. Dieses Paket schlägt an die Fahrzeugindustrie gerichtete neue CO₂-Normen vor, um die Innovationsbereitschaft der Hersteller zu fördern und emissionsarme Fahrzeuge schneller auf den Markt zu bringen. Angestrebt wird auch die Einführung einer europaweiten Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und eine Änderung der Richtlinie über den Kombinierten Verkehr.

Ein drittes, im Mai 2018 vorgelegtes Mobilitätspaket enthält weitere Vorschläge für eine sichere, umweltfreundliche und vernetzte/automatisierte Mobilität, u.a. auch zu einer Digitalisierung von Beförderungsdokumenten. Dieses Paket hat zum Ziel, Emissionen, Staus und Unfälle mittels weltweit führender Technologielösungen in den Bereichen einer „dreifachen Null“ anzunähern.

Es zeigte sich allerdings schnell, wie umstritten bereits die im ersten Paket enthaltenen Kommissionsvorschläge sowohl im EU-Ministerrat als auch im Europäischen Parlament sind. Speziell der Kommissionsvorschlag zur Anwendung des Entsenderechts, wonach Fahrer im Kabotageverkehr ab dem ersten Tag, im grenzüberschreitenden Verkehr ab dem dritten Tag innerhalb eines Kalendermonats in einem Mitgliedsstaat als „entsandter Arbeitnehmer“ Anspruch auf die Bezahlung und die Sozialstandards des entsprechenden Landes haben sollten, hat zwei Lager gebildet. Dies ist durchaus nachvollziehbar. Der Vorschlag fußt auf dem Grundsatz „gleiche Bezahlung für gleiche Arbeit am gleichen Ort“. Er stellt damit gleichzeitig die derzeit bestehenden Personalkosten- und damit Wettbewerbsvorteile von Transporteuren aus „Niedriglohnländern“ in Frage.

Letztlich strebt die Kommission, unterstützt von Regierungen und EU-Parlamentariern aus zentral gelegenen Mitgliedsstaaten damit an, das um sich greifende Sozialdumping durch Stationierung großer Flotten an Häfen und Terminals in West- und Zentraleuropa zu unterbinden. Aber auch hinsichtlich der Frage einer weiteren Liberalisierung der Kabotagemöglichkeiten ergab sich eine nahezu identische Lagerbildung.

Die Zerstrittenheit zeigte sich zuletzt am deutlichsten im Europäischen Parlament. Während der Verkehrsausschuss mehrheitlich dafür plädierte, den grenzüberschreitenden Verkehr von der Anwendung der Entsenderichtlinie auszunehmen, stimmte der Beschäftigungsausschuss dem diesbezüglichen Vorschlag der Kommission zu. Schließlich wies die Mehrheit des EU-Parlaments das Votum des Verkehrsausschusses ab und eröffnete damit eine neue Diskussion des Pakets.

Ebenso intensiv blickte das Gewerbe auf die nationale Verkehrspolitik, mit besonderem Fokus auf der Weiterentwicklung der Lkw-Maut in Deutschland.

Mautausdehnung und Mauterhöhung

Am 1. Juli 2018 wurde die Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen ausgedehnt. Die dieser Mautausweitung zugrundeliegende Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes (BFStrMG) war bereits im März 2017 beschlossen und veröffentlicht worden. Die Gesetzesänderung sah keine Änderung der Mautsätze vor, da diese erst nach Fertigstellung eines aktualisierten Wegekostengutachtens festgelegt werden sollten. Da dieses Gutachten aber nicht rechtzeitig vorlag, gelten seit dem Juli 2018 auf Bundesstraßen die gleichen, bislang noch unveränderten Mautsätze wie auf den Autobahnen.

Im April 2018 wurde schließlich das neue Wegekostengutachten 2018–2022 vorgestellt. Eine

Besonderheit dieses Gutachtens liegt darin, dass die Wegekosten nicht getrennt nach Autobahnen und Bundesstraßen ermittelt wurden, sondern für das gesamte Bundesfernstraßennetz. Damit hatte das BMVI als Auftraggeber der Studie die vom BGL aufgestellte Forderung nach einheitlichen Mautsätzen auf Autobahnen wie auf Bundesstraßen bereits bei der Auftragsvergabe berücksichtigt. Da, wie der vorherigen Wegekostenstudie zu entnehmen war, die kilometerbezogenen Wegekosten auf Bundesstraßen zweieinhalbmal so hoch wie auf Autobahnen veranschlagt werden, führte die Netzausweitung auf alle 38 000 km Bundesstraßen zwar zu einer deutlichen Erhöhung der berechneten Durchschnittskosten, eine anderenfalls bewirkte Benachteiligung von Unternehmen in Transport, Industrie und Handel in revierfernen Räumen mit entsprechenden Auswirkungen auf Wohlstand und Arbeitsplätze wird damit aber verhindert.

Auf Grundlage der ermittelten Wegekosten legten die Gutachter Vorschläge für eine Mautanpassung vor. Die ermittelten Wegekosten gingen 1:1 als „Teilmautsatz Infrastruktur“ in den neuen Entwurf zur Änderung des BFStrMG zum 1. Januar 2019 ein.

Die Wegekostenstudie und der Gesetzentwurf enthalten zwei Schwachstellen, die der BGL bei seiner Stellungnahme zu diesem Gesetzentwurf kritisierte:

Zum einen wird, wie bei allen bisherigen Wegekostenrechnungen, ein sogenannter „kalkulatorischer Zinssatz“ festgelegt, mit dem das in der Straßeninfrastruktur „gebundene Kapital“ verzinst und den Nutzern angelastet wird. Dahinter steht die Annahme, der Staat „verzichte“ bei Infrastrukturinvestitionen auf Zinseinnahmen, die ihm bei Anlage dieser Finanzmittel auf dem Kapitalmarkt zufließen. Nicht nachvollziehbar ist die Tatsache, dass durch Änderung der Methodik bei der Ermittlung

dieses Zinssatzes mit nominal 3,3 % ein höherer(!) Kalkulationszins zugrunde gelegt wurde als in der vorangegangenen Studie für die Jahre 2013 bis 2017 – und dies angesichts von aktuellen Zinsen mittel- und langfristiger Bundesanleihen zwischen 0,2 und 1,3 %.

Außerdem kritisierte der BGL, dass durch eine „Korrektur“ bei der Einteilung der Mautklassen nach Fahrzeuggewicht und Achszahl eine erst 2015 eingeführte Regelung, durch die in den letzten dreieinhalb Jahren schwere Vierachskombinationen eine deutlich geringere Maut als Fünffachfahrzeuge zu tragen hatten, wieder rückgängig gemacht wurde. Viele Unternehmen hatten diese Begünstigung zum Anlass genommen, in solche Fahrzeugkombinationen zu investieren, und müssten ab 2019 für diese Fahrzeuge noch vor Ablauf ihrer Nutzungsdauer deutlich höhere Mautkosten tragen. Für diese Unternehmen war, vom Gesetzgeber „verschuldet“, keine Planungssicherheit gegeben, weshalb der BGL für Übergangsfristen plädierte.

Ebenfalls in den Gesetzentwurf übernommen wurden die im Gutachten dargestellten und empfohlenen Änderungen bei der Anlastung externer Kosten über einen „Teilmautsatz Luftverschmutzung“ und einen „Teilmautsatz Lärmbelastung“. Obwohl die einschlägige EU-Richtlinie weitere Differenzierungen bei der Anlastung von Lärmimmissionen erlaubt, soll für alle mautpflichtigen Lkw ein einheitlicher Lärmzuschlag in Höhe von 0,2 Cent/km erhoben werden.

Wesentlich umstrittener ist der ebenfalls in den Gesetzentwurf aufgenommene Vorschlag, über den „Teilmautsatz Luft“ künftig auch Euro-VI-Fahrzeuge, die bislang von einem Luftverschmutzungszuschlag befreit waren, mit einer Zusatzmaut in Höhe von 1,1 Cent/km zu belasten. Angesichts der Tatsachen, dass es weder eine günstigere

Emissionsklasse als Euro VI gibt, noch mit deutlich niedrigeren Emissionswerten ausgestattete Nutzfahrzeuge am Markt verfügbar sind, hat der BGL diese Änderung mit aller Deutlichkeit zurückgewiesen.

Der BGL hatte bereits im Frühjahr darauf hingewiesen, dass die mit Mautausdehnung und Mautsatzanpassung bevorstehende doppelte Mehrbelastung die deutsche Wirtschaft in erheblichem Umfang belasten wird. Allein die Ausdehnung der Maut auf alle Bundesstraßen soll rund 2 Mrd. € zusätzliche Einnahmen in die Bundeskasse fließen lassen, durch die Mautsatzanpassung kommen in den Jahren 2019 bis 2022 planmäßig zwischen 890 Mio. und 1,185 Mrd. € pro Jahr hinzu.

Seinen Mitgliedsunternehmen hat der BGL zahlreiche Tools zur Verfügung gestellt, mit deren Hilfe sie die Auswirkungen von Mautausdehnung und Mauterhöhung auf ihre spezifischen Transportstrukturen ermitteln können.

Rücknahme Mautklage

Der BGL hatte 2009 eine Klage gegen die Bundesrepublik Deutschland eingereicht. Aus seiner Sicht war die seinerzeitige drastische Lkw-Mauterhöhung nicht mit dem damaligen EU-Recht vereinbar. Das zuständige Verwaltungsgericht hatte diese Klage 2014 in erster Instanz zu großen Teilen abgewiesen, im Frühjahr 2018 war die eingelegte Berufung nach wie vor anhängig. Da sich die damalige Auseinandersetzung durch Weiterentwicklungen der einschlägigen EU-Mautrichtlinie sowie des deutschen Mautrechts zeitlich überholt hatte, weil zudem in der aktuellen Wegekostenrechnung Kritikpunkte des BGL aufgegriffen und auf Bundesfernstraßen eine „Einheitsmaut“ im Gesetzentwurf vorgesehen wurde, entschieden sich die Mitglieder des BGL, die Mautklage nach über neun Jahren zurückzunehmen. Dadurch wurde auch der Weg frei, die in erster Instanz erstrittenen Rundungsdifferenzen an die betroffenen Transportunternehmer auszukehren. (Zo)

Güterverkehr in Deutschland nach Verkehrsträgern										
Verkehrsträger	Güteraufkommen (Mio. t)		Veränderung 2017/2016	Anteil		Transportleistung (Mrd. tkm)		Veränderung 2017/2016	Anteil	
	2016	2017		2016	2017	2016	2017		2016	2017
Straßengüterverkehr *	3 561,2	3 642,9	+ 2,3%	83,9%	84,3%	466,6	478,5	+ 2,6%	71,0%	71,4%
Eisenbahnen *	363,5	362,1	- 0,4%	8,6%	8,4%	116,2	116,3	+ 0,1%	17,7%	17,4%
Binnenschifffahrt	221,3	222,7	+ 0,6%	5,2%	5,2%	54,3	55,5	+ 2,2%	8,3%	8,3%
Rohrfernleitungen	92,2	90,9	- 1,4%	2,2%	2,1%	18,8	18,2	- 2,8%	2,9%	2,7%
Luftfracht	4,5	4,8	+ 6,6%	0,1%	0,1%	1,5	1,6	+ 6,5%	0,2%	0,2%
Güterverkehr insgesamt	4 242,7	4 323,4	+ 1,9%	100,0%	100,0%	657,4	670,1	+ 1,9%	100,0%	100,0%

* vorläufige Daten
 Hinweis: Rundungsdifferenzen sind möglich, da mit den mehrstelligen Originaldaten gerechnet wurde.
 Quellen: SSP Consult, Stuttgart; Statistisches Bundesamt, Wiesbaden und Berechnungen des BGL

Straßengüterverkehr in Deutschland *						
Verkehrsart	Güteraufkommen (Mio. t)		Veränderung 2017/2016	Transportleistung (Mrd. tkm)		Veränderung 2017/2016
	2016	2017		2016	2017	
Inländische Unternehmen	3 093,0	3 150,4	+ 1,9%	292,1	295,4	+ 1,2%
Binnenverkehr	-**	-**	-**	-**	-**	-**
Grenzüberschreitender Verkehr	-**	-**	-**	-**	-**	-**
Ausländische Unternehmen	468,2	492,5	+ 5,2%	174,6	183,1	+ 4,9%
Grenzüberschreitender Verkehr	419,4	440,5	+ 5,0%	158,3	165,8	+ 4,7%
Kabotage	48,8	52,0	+ 6,5%	16,2	17,4	+ 6,9%
Straßengüterverkehr insgesamt	3 561,2	3 642,9	+ 2,3%	466,6	478,5	+ 2,6%

* vorläufige Daten;

** Daten des Kraftfahrt-Bundesamtes liegen in dieser Unterteilung noch nicht vor

Hinweis: Rundungsdifferenzen sind möglich, da mit den mehrstelligen Originaldaten gerechnet wurde.

Quellen: SSP Consult, Stuttgart und Berechnungen des BGL

Straßengüterverkehr deutscher Unternehmen nach Entfernungsstufen*						
Entfernungsstufen	Transportierte Gütermenge im Inland (Mio. t)		Veränderung 2017/2016	Verkehrsleistung im Inland (Mrd. tkm)		Veränderung 2017/2016
	2016	2017		2016	2017	
Nahbereich	1 688,6	1 721,1	+ 1,9%	31,3	31,9	+ 1,9%
Regionalbereich	725,8	731,1	+ 0,7%	64,2	64,6	+ 0,7%
Fernbereich	678,5	698,2	+ 2,9%	196,6	198,9	+ 1,2%
Straßengüterverkehr insgesamt	3 093,0	3 150,4	+ 1,9%	292,1	295,4	+ 1,2%

* vorläufige Daten

Hinweis: Rundungsdifferenzen sind möglich, da mit den mehrstelligen Originaldaten gerechnet wurde.

Quellen: SSP Consult, Stuttgart und Berechnungen des BGL

VERKEHRSPOLITISCHE ASPEKTE DES KOALITIONSVERTRAGS

Am 24. September 2017 fand die Wahl zum 19. Deutschen Bundestag statt. Nach einem gescheiterten Versuch zur Bildung einer sogenannten Jamaika-Koalition zwischen CDU, CSU, FDP und Bündnis 90/Die Grünen haben schließlich die Parteivorsitzenden von CDU, CSU und SPD ein halbes Jahr später am 12. März 2018 die Neuauflage der

Großen Koalition besiegelt und den Koalitionsvertrag für die 19. Wahlperiode unterzeichnet. Der Vertrag mit dem Titel „Ein neuer Aufbruch für Europa. Eine neue Dynamik für Deutschland. Ein neuer Zusammenhalt für unser Land“ ist die Grundlage der Regierungsarbeit für die voraussichtlich nächsten dreieinhalb Jahre.



Olaf Scholz, Angela Merkel und Horst Seehofer mit dem Koalitionsvertrag

BGL bringt zentrale Anliegen des Gewerbes in Koalitionsvertrag ein

Der BGL konnte nach intensiver Lobbyarbeit in zahlreichen Gesprächen, durch frühzeitiges Lancieren von Formulierungsvorschlägen sowie mit offiziellen Positionspapieren ungewöhnlich viele Anliegen unseres Gewerbes im Absatz „Transport und Logistik“ im Koalitionsvertrag platzieren.

Fairer Wettbewerb/ Sozialdumping

Gleich an vorderster Stelle steht das Bekenntnis der Koalitionsfraktionen zu EU-weit einheitlichen und fairen Wettbewerbsbedingungen – eine Forderung, die der BGL seit Jahren an die Politik heranträgt und die Gehör findet. So heißt es ausdrücklich, „Sozialbetrug und Sozialdumping darf es auf unseren Straßen nicht geben“. Konkret sprechen sich die Koalitionsfraktionen für die Anwendung der Entsenderichtlinie auf Lkw-Fahrer, für eine Einbeziehung von Fahrzeugen unter 3,5 t zGM in die Berufszugangsregelungen und gegen eine Liberalisierung der Kabotage aus. Jetzt gilt es, die Politik beim Wort zu nehmen und das aktuell diskutierte EU-Mobilitätspaket schnellstmöglich mit diesen Maßgaben auf die Zielgerade zu bringen.

Innovationsprogramm Logistik 2030/ Ausbildungsinitiative Berufskraftfahrer

Nachhaltige Wirkung hat auch der stete Hinweis des BGL auf den massiven Fahrermangel und den drohenden Versorgungskollaps hinterlassen. Die Koalitionsfraktionen haben nicht nur vereinbart, in einem „Innovationsprogramm Logistik 2030“ zentrale Anliegen der Branche zu bündeln, sondern auch konkret eine Ausbildungsinitiative für Berufskraftfahrer zu unterstützen. Diese sollte aus Sicht des BGL folgende Punkte umfassen:

- Verbesserung des Berufsimages und der Arbeitsbedingungen der Fahrer
- Flexibilisierung der Lenk- und Ruhezeiten zur Verbesserung der Work-Life-Balance der Fahrer
- Interministerielles Integrationsprogramm zur Gewinnung, Betreuung und umfassenden Ausbildung von arbeitslosen EU-Bürgern und Drittstaatsangehörigen
- Imagekampagne zur Fahrergewinnung mit Bundesmitteln nach Vorbild des „Sofortprogramms Pflege“



BGL, VSH und Shell zeigen gemeinsam in einer Roadshow die Perspektiven für LNG

Verkehrssicherheit

Besonders hervorzuheben ist die im Koalitionsvertrag festgelegte Selbstverpflichtung zur „Vision Zero“ und die in diesem Zusammenhang vereinbarte Absicht, einen Abbiegeassistenten für Lkw und Busse sowie nicht abschaltbare Notbremssysteme verbindlich vorzuschreiben. Zudem wurde auch die Forderung des BGL aufgegriffen, die Kontrollbehörden personell besser auszustatten, um eine bestmögliche Einhaltung der Vorschriften gewährleisten zu können.

Dass es der Koalition mit diesem Bekenntnis ernst ist, hat der neue Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) innerhalb der ersten 100 Tage mit dem Start seiner „Aktion Abbiegeassistent“ untermauert. Flankiert wird diese Aktion von einem fraktionsübergreifenden Antrag aus dem Bundestag. Danach sollen langfristig auf EU- und UNECE-Ebene verpflichtend Abbiegeassistenzsysteme vorgeschrieben, in der Zwischenzeit nationale Regelungen umgesetzt und Investitionen in Abbiegeassistenzsysteme verstärkt gefördert werden.

Lkw-Maut

Beim Thema Lkw-Maut greift der Koalitionsvertrag eine langjährige Forderung des BGL auf – die Festlegung einheitlicher Mautsätze für Lkw auf Autobahnen und Bundesstraßen. Diese Festlegung hat der Bundesverkehrsminister mit Vorlage eines Gesetzentwurfes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes umgesetzt. Das Gesetz soll zum 1. Januar 2019 in Kraft treten.

Mit Blick auf die Mautharmonisierungsprogramme stellt der Koalitionsvertrag erfreulicherweise klar, dass diese weiterhin Bestandteil der Nutzerfinanzierung bleiben.

Mobilität und Umwelt

Zum Thema Mobilität und Umwelt sieht der Koalitionsvertrag vor, bis Anfang 2019 eine Strategie „Zukunft der bezahlbaren und nachhaltigen Mobilität“ zu erarbeiten. Ziel ist, die Klimaziele von Paris zu erreichen und dabei soziale Belange zu berücksichtigen, die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie zu gewährleisten und bezahlbare Mobilität sicherzustellen. Fahrverbote sollen dabei vermieden werden. Darüber hinaus sollen



BM Scheuer startet „Aktion Abbiegeassistent“

Förderprogramme technologieoffen ausgebaut sowie Forschungs- und Demonstrationsprojekte zu innovativen Mobilitäts- und Logistikkonzepten gefördert werden.

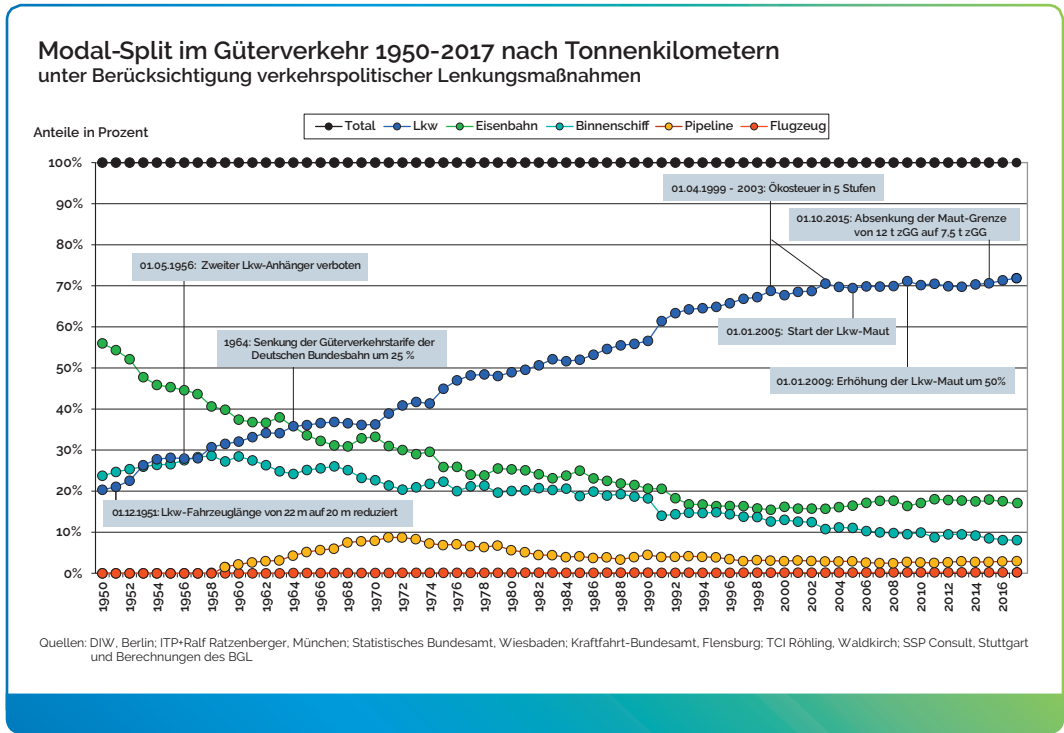
Erste Schritte zur Umsetzung dieser Vorhaben hat der Bundesverkehrsminister bereits auf den Weg gebracht und die in der Branche schon seit langem erwartete Förderrichtlinie für energieeffiziente und/oder CO₂-arme Lkw vorgelegt. Damit sollen u.a. die Anschaffung von LNG-Lkw mit 12 000 € und von E-Lkw mit 40 000 € gefördert werden. Flankiert werden die Fördermaßnahmen durch ein Gemeinschaftsprojekt von BGL und Shell, mit dem die Vorteile und Perspektiven von LNG der Branche nähergebracht werden sollen. Auftakt hierfür war eine Roadshow im Juli in Hamburg.

Im neuen Bundesfernstraßenmautgesetz ist zudem vorgesehen, dass E-Lkw ab 1. Januar 2019 von der Maut befreit werden. Der BGL hat in diesem Zusammenhang allerdings darauf hingewiesen, dass aktuell in dem für die Mautpflicht relevanten Gewichtsbereich kaum E-Lkw verfü-

bar sind. Er kritisiert auch, dass durch die geplante Anlastung externer Luftverschmutzungskosten für Euro-VI-Lkw zum 1. Januar 2019 der Anreiz zur Modernisierung der Flotten vor allem im Nah- und Regionalverkehr auf den modernsten Dieselstandard verringert wird. (JP)

**„Die Anschaffung
von LNG-Lkw soll mit
12 000 € und von
E-Lkw mit 40 000 €
gefördert werden.“**

VERLAGERUNGSPOLITIK – EIN FAKTENCHECK



INTERMODALE Verkehrsverlagerung

Die verkehrspolitische Diskussion im Warentransport kreist seit Jahrzehnten um den Slogan „Güter gehören auf die Bahn“. Aber warum eigentlich? Eigentlich gehören die Güter doch zum Empfänger – und zwar in der richtigen Art, Menge, Beschaffenheit und natürlich rechtzeitig. Wenn dann auch noch der Transportpreis stimmt, ist alles in Ordnung.

Um diese Anforderungen erfüllt zu bekommen, stehen den Empfängern unterschiedliche Verkehrsträger zur Verfügung, die spezifische systemimmanente Vor- und Nachteile haben. Diese werden in der verkehrspolitischen Diskussion jedoch oft vernachlässigt zugunsten einer Reduzierung auf den Preis als einzigen Grund für die Verkehrsmittelwahl. Vielfach ist der mantraartig wiederholte Satz zu hören, eigentlich „auf die Bahn“ gehörende Güter würden mit dem Lkw transportiert, weil dieser „zu billig“ sei. Deshalb wurden und werden Verteuerungen aller Art für den Straßengüterverkehr gefordert – sowohl direkte als auch indirekte Kostenerhöhungen z.B. über Gewichts- oder Längenbeschränkungen aller Art.

Viele dieser Forderungen wurden in den vergangenen Jahrzehnten auch tatsächlich umgesetzt. Inwieweit dieses „Drehen an der Preisschraube“ den gewünschten Effekt nach sich zog, könnte eine nähere Betrachtung der gegenüberliegenden Grafik zeigen, die den Modal-Split im Güterverkehr der Jahre 1950 bis 2017 in Deutschland wiedergibt. Dargestellt werden die prozentualen Anteile auf der Basis „Tonnenkilometer“, da diese Kennziffer aufgrund der darin enthaltenen Transportentfernung aussagekräftiger ist als die reine Tonnage (bei der reinen Tonnage-Betrachtung läge der Anteil des Straßengüterverkehrs seit der Nachwendezeit bei über 80 %). Wenn wirklich nur der Frachtpreis für die Verkehrsträgerwahl

ausschlaggebend wäre, sollte sich die eine oder andere „Delle“ nach Umsetzung der markantesten direkten oder indirekten Verteuerungen für den Straßengüterverkehr, die in der gegenüberliegenden Grafik stichpunktartig dargestellt sind, im Verlauf der Lkw-Anteilskurve finden lassen:

Am 01.12.1951 wurde die höchstzulässige Lastzuglänge von 22 auf 20 Meter reduziert: Der Anteil des Lkw stieg im Folgejahr von 21,0 % auf 22,5 % und 1953 sogar auf 26,3 %. Ab 01.05.1956 war der zweite Lkw-Anhänger verboten. Der Anteil des Lkw erhöhte sich im Folgejahr von 27,9 % auf 28,0 % und lag ab 1958 durchgängig oberhalb der 30 %-Marke. 1964 reagierte die damalige Deutsche Bundesbahn mit einer massiven Senkung ihrer Güterverkehrstarife um durchschnittlich rund ein Viertel auf den vermeintlichen Preiswettbewerb. Vermeintlich deswegen, weil die Tarife im Straßengüterverkehr bis 1993 grundsätzlich so ausgestaltet waren, dass der Lkw seine Transportleistungen nicht billiger anbieten durfte als die Deutsche Bundesbahn. Dennoch erhöhte sich der Anteil des Lkw 1965 gegenüber dem Vorjahr von 35,8 % auf 36,1 %. Ab dem 01.04.1999 wurde bis 2003 die fünfstufige Ökosteuer eingeführt. Dennoch lag 2003 der Lkw-Anteil mit 70,5 % erstmals über der 70 %-Marke. Auch die Einführung der Lkw-Maut in Deutschland zum 01.01.2005 korrespondierte nur kurzzeitig mit einem Rückgang des Lkw-Anteils auf 69,4 % gegenüber 69,7 % aus dem Vorjahr. Die durchschnittlich 50 %-ige Erhöhung der Lkw-Maut zum 01.01.2009 zog noch im selben Jahr einen gestiegenen Lkw-Anteil von 71,2 % nach sich. Allerdings muss das Jahr 2009 wegen der Weltwirtschaftskrise als Sonderfall eingestuft werden. Der Absenkung der Mautuntergrenze von 12 t zGG auf 7,5 t zGG am 01.10.2015 folgte in 2016 ein Anstieg des Lkw-Anteils von 70,7 % auf 71,0 %.

INTRAMODALE Verkehrsverlagerung

Binnen zehn Jahren sank der Marktanteil deutscher Lkw auf deutschen Autobahnen und mautpflichtigen Bundesstraßen laut Mautstatistik des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) von 65,7% im Jahre 2007 auf nur noch 57,4% in 2017 (siehe Grafik unten). Lkw aus den EU-Beitrittsstaaten dagegen konnten ihren Marktanteil im gleichen Zeitraum von 18,4% auf beachtliche 33,5% ausbauen und damit den zehnten Marktanteilsrekord in Folge einfahren. Allein Fahrzeuge mit polnischen Kennzeichen verfügten 2017 auf den mautpflichtigen Straßen in Deutschland über einen Mautkilometeranteil von 16,1%. Auf dem 2. Platz lagen die tschechischen Lkw mit 4,1% vor den rumänischen mit 3,5%. Zum Vergleich: Die Lkw aus allen „alten“ EU-Staaten (ohne Deutschland) kommen zusammen auf einen Marktanteil von lediglich 6,8%.

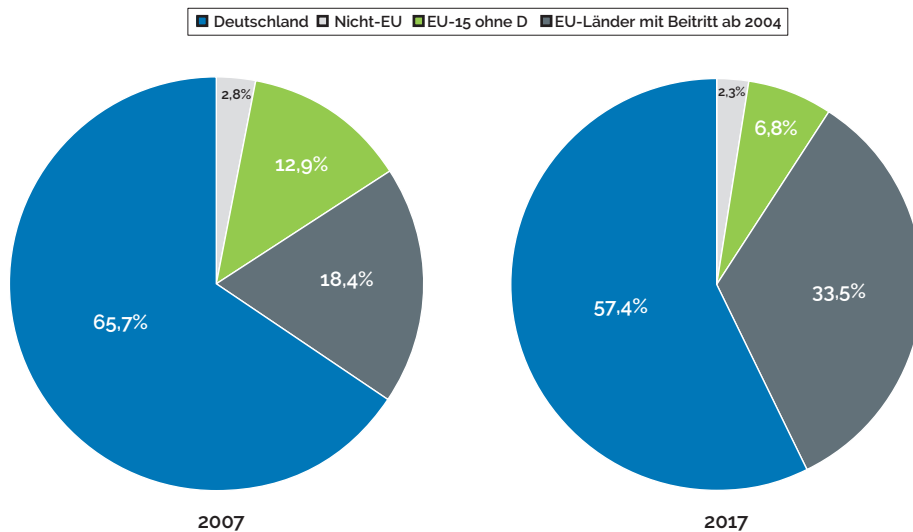
Der BGL und andere Kenner der Märkte sehen die Ursachen für diese Entwicklung u. a. im anhaltenden Lohn- und Sozialkostengefälle. Dieses mani-

festiert sich u. a. in immer mehr aus Deutschland „ausgeflaggten“ 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 ihre 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 vorschriftswidrig und verkehrsgefährdend in Parkplatzein- und -ausfahrten zu parken.

INTERNATIONALE Verkehrsverlagerung

Überlegungen, die o.g. Verteuerungen seien nur nicht ausreichend dimensioniert gewesen, um sich auf den Modal-Split durchzuschlagen, muss jedoch anhand des Beispiels „Schweiz“

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



Quellen: Bundesamt für Güterverkehr, Köln und Berechnungen des BGL

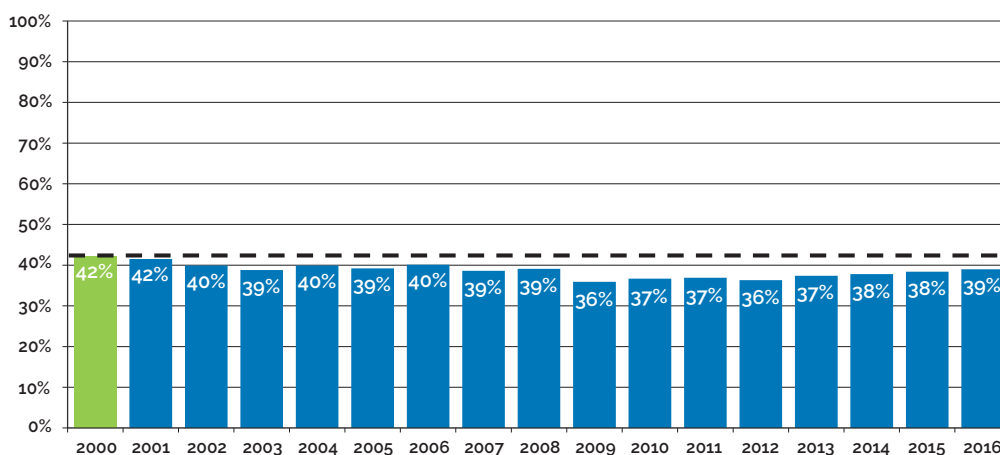
eine Absage erteilt werden. Denn die dort 2001 eingeführte LSVA (Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe) beträgt ein Mehrfaches der deutschen Lkw-Maut. Trotzdem ist der Schienenanteil im Schweizer Güterverkehr nach Einführung der LSVA gesunken und niedriger als zuvor (siehe Grafik unten).

Dies ist nicht verwunderlich: Man kann aus eisenbahnbetriebstechnischen Gründen nicht „einfach schnell mal“ einen Zug von z.B. Süditalien nach Norddeutschland fahren. Abgesehen von dem dafür benötigten beträchtlichen Ladungsaufkommen müsste man in allen Ländern eine den zeitlichen und preislichen Anforderungen der Kunden entsprechende Fahrplantrasse beantragen. Das kann Wochen dauern. Der Zug muss von Rangierern und einer Rangierlok aus den geeigneten Waggons zusammengestellt werden. Ein Wagenmeister muss kontrollieren, dass Waggons und Ladung in Ordnung sind. Die Stellwerksbesatzung muss den Zug sicher vom Bahnhofsbereich auf das Streckengleis leiten. Unterwegs müssen jede Menge Fahrdienstleiter dem Zug auf ihrem jeweiligen Streckenabschnitt die Weichen und

Signale stellen. Für die Hauptstrecke braucht man mehrere Lokführer mit sog. Streckenkenntnis, die die Landessprache beherrschen müssen, um die Kommunikation mit den Fahrdienstleitern zu gewährleisten. An den Grenzübergängen wechseln im Normalfall Bahngesellschaft, Stromsystem und Signalsystem; ohne Mehrsystemlok bedeutet dies einen zeitaufwändigen Lokwechsel, für den man Rangierpersonal benötigt. Am Zielbahnhof angekommen, erfolgt das o. g. Procedere in umgekehrter Reihenfolge.

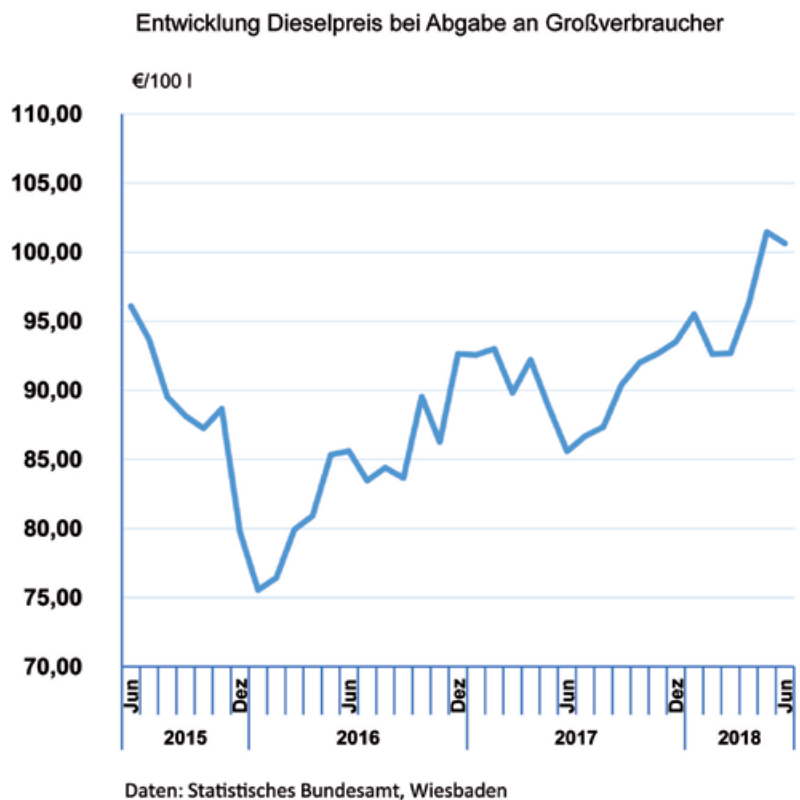
Weiterhin spielen dem Lkw und seiner Flexibilität der sog. Güterstruktureffekt mit immer kleiner werdenden Sendungsgrößen aufgrund der immer weiter sinkenden Fertigungstiefe, die Just-in-time-Logistik mit ihren häufigen und oft erst kurzfristig angeforderten Lieferfrequenzen sowie der wachsende Onlinehandel in die Hände. Und nicht zu vergessen: die Kundennähe. 45 000 Unternehmen und ihre ebenso vielen Chefs bzw. Chefinnen mit durchschnittlich 14 (in Worten: vierzehn) Beschäftigten im deutschen Transportgewerbe denken sich tagtäglich neue kundenindividuelle Lösungen aus. *(Bul)*

Schweiz: Schienenanteil am gesamten Güterverkehr nach tkm 2000-2016
- vor und nach der Einführung der LSVA anno 2001 -



Quellen: Bundesamt für Statistik, Neuchatel und Berechnungen des BGL

BEDEUTUNG UND ENTWICKLUNG VON KRAFTSTOFFPREISEN UND MAUT



Nichts schlägt sich direkter und unverzüglicher in der Kostensituation der Transportwirtschaft nieder als der Kraftstoffpreis. Maßgebend für dessen Höhe ist, neben den darauf erhobenen nationalen Steuern, insbesondere die jeweilige Situation auf den internationalen Ölmärkten. Letztere wird stark von Erwartungen und Ängsten geprägt, die zum Teil zu kurzfristigen, nicht immer rational nachvollziehbaren Ausschlägen beim Ölpreis führen.

Dieselpreisanstieg durch Rückgang der Ölfördermenge

Nachdem der Preis für ein Barrel (159 Liter) Rohöl Anfang 2016 noch kurzzeitig unter 30 Dollar gefallen war, stieg er innerhalb der letzten zwölf Monate um mehr als die Hälfte, bei der Nordsee-Sorte Brent von gut 50 Dollar auf mehr als 79 Dollar im Juni 2018.

Mit dem Preis für Rohöl sind auch die Preise für Heizöl, Benzin und Diesel gestiegen. So kletterte der Preis für den Liter Diesel im Mai 2018 erstmals wieder über die Marke von einem Euro. Das war zuletzt vor dreieinhalb Jahren im November 2014 der Fall.

Grund für den Preisanstieg war Experten zufolge ein Rückgang der Fördermenge. Seit Januar 2017 hatten die 14 OPEC-Staaten und zehn andere wichtige Förderländer ihre Ölproduktion um 1,8 Millionen Barrel am Tag auf 32,5 Millionen Barrel am Tag gekürzt. Hinzu kamen enorme Produktionsausfälle im OPEC-Staat Venezuela, der aufgrund einer schweren Wirtschaftskrise seine Förderquote nicht erfüllen konnte.

Weitere Preisentwicklung unsicher

Im Juni 2018 einigten sich die 24 Staaten bei einem Ministertreffen in Wien auf eine Ausweitung der Fördermenge. Ab Juli 2018 sollen de facto 600 000 Barrel pro Tag mehr gefördert werden. Wie sich diese Maßnahme auf den Ölpreis und damit auf den Preis für Heizöl, Benzin und Diesel auswirkt, ist in Expertenkreisen noch unklar. Zu ungewiss sind die politische und wirtschaftliche

Entwicklung im ölreichen Staat Venezuela und der Fortgang des Konfliktes zwischen den USA und dem Iran, dem drittgrößten OPEC-Produzenten.

Dieselfloater, um den unvorhersehbaren Dieselpreisänderungen Rechnung zu tragen

Die Dieselpreisentwicklung bleibt also unvorhersehbar. Es können erneut extreme Ausschläge und wie im Jahr 2008 rasante Preisanstiege und -rückgänge eintreten. Sogenannte „Dieselfloater“ bzw. entsprechende Preisgleitklauseln werden damit auch in Zukunft das Mittel der Wahl für Transportunternehmen bleiben, um diesen außergewöhnlichen Preisveränderungen in längerfristigen Transportkontrakten Rechnung zu tragen.

Die Lkw-Maut in Deutschland: eine Kostenposition mit rasantem Anstieg innerhalb weniger Monate

Zum 1. Juli 2018 trat die wohl gravierendste Erweiterung des mautpflichtigen Streckennetzes seit Einführung der Lkw-Maut in Deutschland im Jahr 2005 ein. An diesem Tag wurden rund 37 000 Kilometer Bundesstraße erstmals mautpflichtig. Waren es im Jahr 2015 noch rund 1 100 Bundesstraßenkilometer, die zusätzlich zum deutschen Autobahnnetz bemauteet wurden, ist es seit Anfang Juli 2018 das gesamte Fernstraßennetz, das der Mautpflicht unterliegt. Das sind insgesamt rund 53 000 Kilometer. Zum Vergleich: Zu Beginn der Mauterhebung umfasste das mautpflichtige Streckennetz rund 12 400 Kilometer.

Folgen der Mautausweitung auf alle Bundesstraßenabschnitte im Juli 2018

Die Folgen der Ausweitung des mautpflichtigen Streckennetzes sind betriebsindividuell sehr unterschiedlich. Maßgebend war und ist hier der Umfang der Bundesstraßennutzung, der sehr stark nach Verkehrsart und -system, Marktsegment und bedienter Relation variiert. So weist das Wegekostentgutachten 2018 – 2022 für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit bis zu vier Achsen einen durchschnittlichen Anstieg der mautpflichtigen

Fahrleistung aufgrund der Mautausweitung von rund 40 bis 66 % (!) aus. Bei Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen von fünf Achsen und mehr beträgt der durchschnittliche Anstieg laut Gutachten noch rund 15 bis 21 %. Geht man von einem Kostenstrukturanteil der deutschen Lkw-Maut von z.B. 8 % im Fernverkehr aus, führt Letzteres zu einer Gesamtkostensteigerung zwischen 1,2 und 1,7 %. Diese bezieht sich jedoch ausschließlich auf die Mautausweitung. Unberücksichtigt bleibt hier noch der Kostenanstieg aufgrund der bevorstehenden umfangreichen Mautsatzänderungen zu Beginn des nächsten Jahres.

Änderung von Struktur und Höhe der Mautsätze Anfang 2019

Während der Regional- und Nahverkehr aufgrund der stärkeren Bundesstraßennutzung insbesondere von der Mautausweitung im Juli 2018 getroffen wurde, wird der Fernverkehr voraussichtlich mit der Mautsatzänderung Anfang 2019 den stärksten Kostenanstieg verzeichnen. Grund hierfür sind die hohen mautpflichtigen Fahrleistungen der Fernverkehrszüge. Bei einer 5-achsigen Fahrzeugkombination der Emissionsklasse Euro VI und z.B. rund 110 000 Mautkilometern pro Jahr ergab sich bislang eine jährliche Mautbelastung von knapp 14 900 Euro. Mit einem Anstieg der mautpflichtigen Fahrleistung durch die Mautausweitung im Juli 2018 von z.B. 15 Prozent stieg diese bereits auf rund 17 100 Euro pro Jahr an. Die Erhöhung des Mautsatzes von 13,5 auf 18,7 Cent Anfang 2019 ergibt dann für den betrachteten Fernverkehrszug einen Jahresbeitrag von rund 23 700 Euro. Das ist ein Anstieg der Mautkosten um rund 59 Prozent innerhalb eines halben Jahres.

Die dargestellten Änderungen bei der deutschen Lkw-Maut – Mautausweitung und Mautsatzänderung – verteuern die Transportleistungen im Fern-, Regional- und Nahverkehr erheblich. Dies belegen auch erste festzustellende Preistrends auf den Transportmärkten. (PK)

Hilfsmittel für die Kostenrechnung und Kalkulation:

BGL-Dieselpreisinformationen:

<https://www.bgl/information/dieselpreisinformation.htm>

Branchenkostenentwicklungsrechner.

Online-Tool zur Berechnung der Kostenentwicklung im Güterkraftverkehr differenziert nach Fernbereich, Regionalbereich und Nahbereich:
<https://www.bgl/informationen/dieselpreisinformationen.htm>

Im Intranet der Verbände stehen Mitgliedsunternehmen ergänzende Übersicht zur Gesamtkostenveränderung exklusive Kraftstoffkosten zur Verfügung

Online-Tool zur Berechnung des erforderlichen Kostenaufschlags zur Abdeckung der Lkw-Maut in Deutschland (BGL-Mautrechner):

https://www.bgl-ev.de/web/der_bgl/informationen/infos_mautrechner.htm

Online-Tool zur Berechnung der Gesamtkostensteigerung durch die Mautausweitung zum 01.07.2018:

https://www.bgl-ev.de/web/der_bgl/informationen/infos_durchschnittsmaut.htm

BGL-Mauttabellen: https://www.bgl-ev.de/web/der_bgl/informationen/infos_mauttabellen.htm

Übersichten und Tabellen zur Gesamtkostenveränderung durch die Mautausweitung und die Mautsatzänderung:

<https://www.top-logistik.info>

Beispiele für mögliche Kostensteigerungen durch die aktuellen Änderungen der Lkw-Maut in Deutschland

Beispiel Fernbereich
(Fernbereich: national, ab ca. 151 km, Jahresfahrleistung ca. 130.000 km)

Einsatz: Sattelzug, 5-Achsen, 40 t zGG
aktueller Mautsatz: 0,1350 €

bis 30.6.2018	Mautkm/Monat:	9.200	Mautkosten/Monat:	1.242,00 €	} +	15,2%
ab 1.7.2018	Mautkm/Monat ²⁾ :	10.600	Mautkosten/Monat:	1.431,00 €		
geplanter Mautsatz ¹⁾ :		0,1870 €				
ab 1/2019	Mautkm/Monat:	10.600	Mautkosten/Monat:	1.982,20 €	} +	59,6%

Beispiel Regionalbereich
(Regionalbereich: national, ab ca. 51-150 km, Jahresfahrleistung ca. 80.000 km)

Einsatz: Sattelzug, 5-Achsen, 40 t zGG
aktueller Mautsatz: 0,1350 €

bis 30.6.2018	Mautkm/Monat:	4.400	Mautkosten/Monat:	594,00 €	} +	36,4%
ab 1.7.2018	Mautkm/Monat ²⁾ :	6.000	Mautkosten/Monat:	810,00 €		
geplanter Mautsatz ¹⁾ :		0,1870 €				
ab 1/2019	Mautkm/Monat:	6.000	Mautkosten/Monat:	1.122,00 €	} +	88,9%

Beispiel Nahbereich
(Nahbereich: bis ca. 50 km, Jahresfahrleistung ca. 40.000 - 50.000 km)

Einsatz: Absetzkipper, 5-Achsen, 40 t zGG
aktueller Mautsatz: 0,1350 €

bis 30.6.2018	Mautkm/Monat:	1.500	Mautkosten/Monat:	202,50 €	} +	100,0%
ab 1.7.2018	Mautkm/Monat ²⁾ :	3.000	Mautkosten/Monat:	405,00 €		
geplanter Mautsatz ¹⁾ :		0,1870 €				
ab 1/2019	Mautkm/Monat:	3.000	Mautkosten/Monat:	561,00 €	} +	177,0%

¹⁾ Mautsätze nach dem Entwurf für das 5. Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes

²⁾ Mautkm/Monat nach Ausweitung des mautpflichtigen Streckennetzes auf alle Bundesstraßenabschnitte

WEITERENTWICKLUNG DES TRUSTED CARRIER®



TRUSTED CARRIER® steht für die Zusammenarbeit mit überprüften Transporteuren: Teilnehmende Transportlogistikunternehmen sind in einer Onlinedatenbank mit aktuellen Angaben zu Unternehmensstruktur, Transportorganisation sowie zu ihren im System operierenden Kraftfahrzeugen

erfasst. Als Trusted Carrier registrierte Transportunternehmen verpflichten sich zur Einhaltung von systemrelevanten Qualitäts- und Zuverlässigkeitskriterien. Mittels Online-Abfrage lassen sich Trusted Carrier und ihre Fahrzeuge schnell und sicher identifizieren.

Mehrwert für Transportunternehmen und Verlader

Der TRUSTED CARRIER® wurde vom BGL in Zusammenarbeit mit der verladenden Wirtschaft, der KRAVAG/R+V Versicherung AG und der TRANSFRIGORROUTE DEUTSCHLAND (TD) e.V. ursprünglich zur Prävention gegen Frachtdiebstahl und Identitätserschleichung entwickelt. Bereits heute bietet das System für Transportlogistikunternehmen wie auch für Verlader umfangreiche Mehrwerte: Bei der Auftragsvergabe an Trusted Carrier können zeitaufwendige administrative Prüfverfahren erheblich reduziert werden. TRUSTED CARRIER® deckt beispielsweise die Pflichten des Auftraggebers nach § 7c GüKG hinsichtlich der Überprüfung der Gültigkeit der Lizenz/nationalen Erlaubnis ab, so dass eine weitere Prüfung der Transportberechtigung von eingesetzten Frachtführern entfallen kann. Unternehmens- und branchenspezifische Zertifikate können in Kürze ebenfalls im System hinterlegt und eingesehen werden. Damit lässt sich TRUSTED CARRIER® als zusätzliches Kriterium in Ausschreibungsunterlagen integrieren.

Neue Anforderungen durch veränderten Transportmarkt

Seit über einem Jahr läuft das BGL-System TRUSTED CARRIER® stabil im Online-Echtbetrieb. Der in der Branche eingetretene, deutlich spürbare Mangel an verfügbaren Kraftfahrern sowie daraus resultierende Kapazitätsengpässe erfordern eine dynamische Weiterentwicklung des TRUSTED CARRIER®. Das ursprüngliche Ziel „mehr Sicherheit bei der Transportvergabe“ wird durch den „Netzwerk-Gedanken“ ergänzt: Das System bietet einen „Pool“ an zuverlässigen Transportpartnern mit definierten Anforderungsprofilen. Allerdings sind in einigen Branchen – über die Einhaltung der systemrelevanten Qualitäts- und Zuverlässigkeitskriterien hinaus – weitergehende Anforderungen im Transporteinsatz zu erfüllen. Um Transportlogistikunternehmen wie Verladern solcher Bran-

chen die Systemteilnahme zu ermöglichen, wird das System um bestimmte Kriterien erweitert und branchenbezogen ausgebaut.

Branchenfokus und neuer Partner

Die Umsetzung von Standards für TRUSTED CARRIER®-Branchenlösungen treibt der BGL gemeinsam mit der Firma star/trac supply chain solutions voran. Als erste Branche hat die chemische Industrie ihr Interesse zur Kooperation bekundet. Der BGL-Partner star/trac hat bereits bei zahlreichen Verladern dieser Branche ein System zur elektronischen Optimierung des Warenverkehrs mit Echtzeit-Prozess-Steuerung in Chemie- und Industrieparks (u.a. mittels einer universellen Fahrerkarte und papierloser Dokumentation) erfolgreich etabliert. Für CHEMICAL TRUSTED CARRIER® stehen die Aspekte Eingangskontrolle, Gefahrgutabwicklung, Identifizierung von Zugmaschine und Anhänger, Authentifizierung des Fahrers, Sendungsverfolgung/Tracking & Tracing für (sehr) gefährliche Güter sowie der Einsatz von Spezialfahrzeugen im Vordergrund. Ein Pilotprojekt zur Erprobung des CHEMICAL TRUSTED CARRIER® in der täglichen Praxis im Bereich Tankcontainer-Transporte steht vor dem Start. Drei große Verlader aus der Chemieindustrie werden zusammen mit in BGL-Landesverbänden organisierten Transportlogistikunternehmen in Begleitung von BGL und star/trac die Alltagstauglichkeit testen.

Parallel dazu werden die Arbeiten mit star/trac gemeinsam mit Transportlogistikunternehmen und Verladern für den TRUSTED CARRIER®-Food weitergeführt. Der Fokus liegt hier auf der Sendungsverfolgung/Tracking & Tracing, der Temperaturüberwachung und der Online-Abfertigung (elektronische Abliefernachweise). Als weiterer Industriezweig hat die Automobilindustrie Interesse an einem branchenspezifischen TRUSTED CARRIER® signalisiert. (MS)

