

JAHRESBERICHT 2022/2023



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

JAHRESBERICHT 2022/23



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

WE ARE THE ENDANGERED SPECIES!

Liebe Leserinnen und Leser,
vor etwas über 40 Jahren intonierte die legendäre britische Punkband U.K. Subs »We are the endangered species« – die Menschheit als durch atomaren Overkill vom Aussterben bedrohte Art. Trotz der weltweit immer noch übervollen nuklearen Waffenarsenale wird die von ihnen ausgehende Bedrohung im öffentlichen Diskurs heute weitgehend ausgeblendet. Stattdessen hat schon vor geraumer Zeit die Erderwärmung die Poleposition der Menschheitsbedrohungen übernommen. Aber auch hier gibt es erste Anzeichen der Vergänglichkeit alles Irdischen: die Stimmen werden lauter, dass eigentlich nicht die Erderwärmung – so unangenehme Begleiterscheinungen sie auch mit sich führen mag – das größte Menschheitsproblem sei, sondern der massive Verlust an Biodiversität auf unserem Planeten. Damit sind nicht nur die vielen aussterbenden oder bereits ausgestorbenen Pflanzen- und Tierarten gemeint, sondern auch der generelle enorme Rückgang an Individuen aller Art im hohen zweistelligen Prozentbereich. Overkill, Klimakatastrophe, Artensterben – geht es auch eine Nummer kleiner? Sicher doch. Unter der Annahme, dass die aktuelle Generation der Weltuntergangspropheten dasselbe Schicksal ereilen wird, wie das Dutzender Generationen vor ihr seit der Antike, nämlich dass sich die Welt trotz aller Kassandrarufer und Mehrheitsbeschlüsse – uneinsichtig wie sie offensichtlich ist – einfach weigert unterzugehen, haben wir und damit unsere Branche hoffentlich noch einige Jahrzehnte Lebenszeit vor uns. Allerdings gibt es – wie die Existenzbedrohungen für die Menschheit »im Großen« – auch die Existenzbedrohungen für unsere Branche »im Kleinen«: Kaum schienen die einschneidendsten Folgen der Corona-Pandemie überwunden, traf unsere Branche sofort nach Beginn des Ukrainekrieges die stärkste und dabei gleichzeitig schnellste Energiekostenexplosion in der Nachkriegsgeschichte. Und kaum haben sich hier – unabhängig von allen weiterhin bestehenden branchenspezifischen Dauerpro-



blemen – die gravierendsten Verwerfungen etwas geglättet, kommt die Ampel-Regierung mit einem Mautgesetz um die Ecke, das mit »existenzbedrohend« mehr als zutreffend klassifiziert ist und in seiner absehbaren (und möglicherweise auch politisch intendierten) Wirkung nur einen Schluss zulässt: We are the endangered species!

Liebe Leserinnen und Leser, der BGL wird gemeinsam mit seinen Mitgliedsorganisationen alles dafür tun, damit aus dieser »Endangered Species« keine »Extincted Species« wird – das versprechen wir Ihnen!

Herzlichst Ihr

A handwritten signature in black ink, which appears to read 'Dirk Engelhardt'. The script is fluid and cursive.

Prof. Dr. Dirk Engelhardt
Vorstandssprecher

INHALT

Berlin & Brüssel.....	4
Förderprogramme im Güterkraftverkehr.....	8
Recht & Praxis im Güterkraftverkehr	10
Nutzfahrzeugtechnik und Verkehrssicherheit.....	11
Internationaler Verkehr	17
Deutsches Transportgewerbe auf Spezialmärkten	19
Berufsbildung.....	20
Neues aus dem Verbandsleben.....	21
BGL-Medienpräsenz	22
Trusted Carrier Update.....	24
Highlights des Berichtsjahres in Bildern.....	25
Anhang.....	37

Autoren

AJ Antje Janßen
AS Andreas Schmidt
Bul Martin Bulheller
Dn Hans-Christian Daners
DS Dirk Saile
GB Dr. Guido Belger
JP Jens Pawlowski
MS Miriam Schwarze
Ni Ursula Nies
RS Roger Schwarz
To Daniel Torres
WA Dr. Werner Andres

© 2023 ERLING Verlag GmbH &
Co. KG, Clenze
mail@erling-verlag.com
www.erling-verlag.com

Satz/Layout: Anna-Lena Wahl,
Nils Helge Putzier

Gedruckt in der Europäischen
Union
Der Inhalt dieses Buches ist auf
säurefreiem, alterungsbeständi-
gem Papier gedruckt, hergestellt
aus chlorfrei gebleichtem Zell-
stoff aus FSC-zertifiziertem Holz.

Bildquellen:

S. 5: moofushi – stock.adobe.
com; S. 8: Christian Schwier –
stock.adobe.com; S. 13: Bernd
Güth; S. 20: Petro – stock.adobe.
com; S. 31 (unten): BGL-Süd/
Christina Scheib

NEUES AUS BERLIN

Lkw-Maut

Als die Bundesregierung im April 2022 eine Mini-Mauterhöhung zum 1. Januar 2023 ankündigte und sogleich in Aussicht stellte, in weiteren Schritten eine Mautausdehnung auf leichte Lkw ab 3,5 t sowie eine CO₂-Maut einzuführen, hat sich der BGL bereits gegen eine solche »Salamitaktik« der Verteuerung des Straßengüterverkehrs in »kleinen« Dosen mit kurzen Zeitabständen ausgesprochen. Zugleich hat er darauf hingewiesen, bei Mautreformen das im Transportgewerbe wie in der gesamten Wirtschaft unverzichtbare Gut der Planungs- und Investitionssicherheit zu wahren. Leider ist es trotz der Mahnungen sowohl bei der Mini-Mautänderung zum Beginn des Jahres 2023 als auch bei der für Dezember 2023 angekündigten annähernden Verdopplung der Lkw-Maut anders gekommen. Sowohl bei der Mautänderung Anfang 2023 als auch bei der jetzt anstehenden beträgt der Zeitraum zwischen Beschluss des Gesetzes und Inkrafttreten des Gesetzes nur etwa einen Monat. Die Bundesregierung macht die mittelständische Transportwirtschaft damit zum Spielball ihrer Politik!

Die Verbände der Speditions-, Transport- und Logistikbranche AMÖ, BGL, BIEK, BWVL und DSLV haben in Vorbereitung der Arbeiten zur Ausgestaltung einer CO₂-Maut ein gemeinsames Positionspapier veröffentlicht, das u.a. fordert, zwischen Gesetzesbeschluss und Inkrafttreten mindestens ein halbes Jahr Zeitpuffer zu lassen, um die neuen Mautsätze bei Preisverhandlungen berücksichtigen zu können. Gleichzeitig haben die Verbände eine Lösung zur Vermeidung der doppelten Anlastung eines CO₂-Preises über Maut und Kraftstoff angemahnt.

Da die Bundesregierung nun am 14. Juni 2023 die Einführung der CO₂-Maut zum 1. Dezember dieses Jahres auf den Weg gebracht hat, ohne

auch nur auf einen Punkt der Branchenanliegen einzugehen, sah sich der BGL gezwungen, dagegen zu protestieren. Der Mauthammer kommt zur Unzeit, ihm fehlt jedwede klimapolitische Lenkungswirkung mangels verfügbarer CO₂-neutraler Alternativen, er enthält keine Regelung zur Vermeidung der Doppelbelastung, keine Regelung zur Privilegierung von Biokraftstoffen, keine Erhöhung der De-Minimis-Mittel und kommt ohne jede Planungssicherheit.

Der BGL hat daher Mitte Mai eine Kampagne mit Unternehmerstatements in den Sozialen Medien gestartet – die »Rote Karten – Kampagne« – und im August eine breit angelegte Öffentlichkeitskampagne, um Gesellschaft und Politik wachzurütteln. Ziel der Kampagne ist es, klarzumachen, was die mittelständische Transportwirtschaft für unser Land leistet und was auf dem Spiel steht, wenn diese Branche durch politische Willkür immer mehr ins Abseits gedrängt wird. Am Ende muss auch jedem Verbraucher klar sein, dass eine Verdopplung der Maut jeden Einzelnen belastet und die ohnehin viel zu hohe Inflation weiter nach oben treibt.

Situation der Güterverkehrs- und Logistikbranche mehrfach Thema im Bundestag – Schwerpunkt Fachkräftemangel

Der BGL war während des Berichtsjahres insgesamt vier Mal bei Öffentlichen Anhörungen, zu denen der Vorsitzende des Verkehrsausschusses, Udo Schiefner (SPD) eingeladen hatte, sowie bei zwei Runden Tischen der CDU/CSU-Bundestagsfraktion zum Thema Fahrermangel. Er konnte dort die gesamte Situation der Branche erläutern, vor allem die Sorgen der Unternehmen bei der Suche nach Fahrpersonal zum Ausdruck bringen und in sehr umfangreichen Zusammenstellungen Lösungen aufzeigen, welche politischen Rahmenbedingungen notwendig sind, um die Branche zukunftssicher zu machen.



Eine Zusammenfassung aller zentralen Anliegen der Branche auf zwei Seiten finden Sie hier:



Ergebnis der Anhörungsserie war die Verabschiedung eines Bundestagsantrages mit einer ausführlichen Debatte im Plenum des Deutschen Bundestages am 5. Juli 2023 im Mittelpunkt einer Debatte des Deutschen Bundestages. Einzelheiten dazu und den Mitschnitt von der Debatte finden Sie hier:



Ministergespräch am 12. Juli und zahlreiche Verbänderunden im BMDV

Am 12. Juli 2023 hatte der BGL gemeinsam mit den Partnerverbänden der Transportlogistik- und Busbranche einen intensiven Austausch mit dem Bundesminister für Digitales und Verkehr, Dr. Vol-

ker Wissing. Kernthemen waren der akute Fahrer-mangel sowie die klimafreundliche Transformation des Straßengüterverkehrs. Einen Bericht zum Gespräch sowie den zweiseitigen Maßnahmenkatalog der Branchenvertreter finden Sie auf myBGL.

Außerdem war der BGL während des Berichtsjahres mehrfach zu den regelmäßig stattfindenden Verbänderunden zu den Mautharmonisierungsprogrammen, zu Förderprogrammen und zum Thema Fahrer-mangel im Bundesverkehrsministerium und konnte dort im direkten Austausch mit den zuständigen Abteilungen und Referaten die Themen der Branche auch auf Arbeitsebene intensiv erörtern.

Dialog mit dem Bundeswirtschaftsministerium/ Aktionsplan »Mittelstand, Klimaschutz und Transformation« vorgestellt

Der politische Dialog in Berlin fand im Berichtsjahr aber auch mit dem Bundeswirtschaftsministerium statt. Anlässe dazu waren angesichts der schwierigen geopolitischen Situation viele – beginnend beim AdBlue-Mangel über Gespräche für einen LNG-Rettungsschirm bis hin zur Energiepreisexplosion. Minister Dr. Robert Habeck und sein Parlamentarischer Staatssekretär und

Mittelstandsbeauftragter Michael Kellner luden zu mehreren Mittelstandsgipfeln ein – sowohl digital als auch in Präsenz. Hervorzuheben ist dabei als Ergebnis der zahlreichen Sitzungen und Dialogprozesse der Aktionsplan »Mittelstand, Klimaschutz und Transformation«. Der Aktionsplan wurde als lebendes Dokument weiterentwickelt und soll in enger Abstimmung mit dem Mittelstand umgesetzt werden.



rekt noch einmal die Ergebnisse bestätigt, die im Rahmen einer Studie des IW-Köln im Auftrag von Pro Mobilität und BGL vor ca. einem Jahr zu den tatsächlichen Verlagerungspotentialen auf die Schiene veröffentlicht wurden. Fazit: Der Lkw muss noch mindestens bis zur Mitte des Jahrhunderts die Hauptlast des Güterverkehrs in Deutschland tragen. Durch das zunehmende Wegbrechen bahnaffiner Güter wie Kohle und Erze, das Ansteigen kleinteiliger Sendungsmengen und vor allem das Konsumverhalten der Menschen wird der Güterverkehr auf der Straße in den nächsten Jahren weiter stark wachsen. (JP)

Verkehrsprognose 2051 bestätigt wachsenden Güterverkehr

Minister Dr. Wissing hat in Berlin eine neue Verkehrsprognose 2051 vorgestellt und dabei indi-



BGL-Online-Seminare

24.11.2022	myBGL direkt: Unternehmerdialog mit IVECO – Wohin geht die Reise bis 2030?
1.12.2022	myBGL-direkt-BGL-PTV-Unternehmerdialog »CO ₂ - /CO ₂ e-Emissionsberechnung«
7.12.2022	myBGL-direkt-CCS: GuST in der Krise! – Aktuelle Herausforderungen
25.2.2023	myBGL-direkt-Unternehmerdialog mit Park Your Truck – Ist Depotladen für Ihre Elektrifizierung nötig?
16.2.2023	myBGL-direkt-Fachkräftemangel in der Logistik / Wege aus der Krise
2.3.2023	myBGL-direkt-BGL-Unternehmerdialog mit Atmosfair – Sinnvolle CO ₂ -Kompensation in hochwertigen Klimaschutzprojekten
15.3.2023	myBGL-direkt-Unternehmerdialog mit KEYOU – Der Wasserstoffmotor als CO ₂ -freie Antriebstechnologie für den Nutzfahrzeugsektor
22.3.2023	myBGL-direkt-Unternehmerdialog mit me energy – Ladeinfrastruktur in der Logistik
25.4.2023	myBGL-direkt-»KRONE und Trailer Dynamics eConsulting – Das eTrailer Eco System verstehen«
23.5.2023	myBGL-direkt mit TIMOCOM zum Thema »Live-Sendungsverfolgung meets Straßengüterverkehr«
6.6.2023	myBGL-direkt mit Euro Rastpark zum Thema »Modernes und sicheres Park- und Versorgungssystem an Euro Rastparks«

Die Aufzeichnungen und Präsentationen stehen BGL-Mitgliedern über myBGL zur Verfügung.

NEUES AUS BRÜSSEL

Politisch standen auch im abgelaufenen Jahr in der Europäischen Union die Arbeiten zum »Green Deal« im Vordergrund. Mittlerweile gilt das Gesetzspaket »Fit für 55« (F55) mit dem Ziel, die Treibhausgasemissionen um mindestens 55% gegenüber 1990 zur Umsetzung des »Green Deals« zu senken als weitestgehend abgeschlossen.

Legislativ geht es jetzt noch bei einigen Gesetzen um formelle Zustimmungen durch die Gesetzgeber. Der Vorschlag zur Überarbeitung der CO₂-Grenzwerte für Lkw und für einen neuen Euro-VII-Standard sind die einzigen Gesetzesakte, die vom Europäischen Parlament und dem Rat noch ausgehandelt werden müssen.

Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR)

AFIR ist für den Straßengüterverkehr ein bedeutender Teil des »F55«-Pakets. Es sieht den Aufbau eines Mindestniveaus von Ladestationen und einer Wasserstoffbetankungsinfrastruktur vor:

Ladestationen: bis 2025 alle 120 km mit einer Ladekapazität von 1400 kW im TEN-V-Kern- und Gesamtnetz, bis 2030 alle 60 km im EU-Kernnetz mit einer Ladekapazität von 3600 kW im Kernnetz.

Wasserstoff: bis 2030 Tankstellen alle 200 km auf dem TEN-V-Kernnetz mit einer Gesamtkapazität von 1 Tonne/Tag.

Europäischer Emissionshandel II (ETS2)

Der bisher vom EU-Emissionshandel ausgenommene Straßenverkehr wird ab 2027, spätestens ab 2028 in einem gesonderten Handelsbereich eigenständig geregelt. Eine Doppelbelastung durch das nationale Brennstoffemissionshandelsgesetz soll ausgeschlossen werden. Der Emissionspreis soll ab € 45/Zertifikat abgedeckt werden.

EURO 7-Standards und CO₂-Grenzwerte

Neben dem Vorschlag für strengere EURO 7-Standards wird gegenwärtig in der EU vor allem über ambitioniertere Grenzwerte für CO₂-Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen verhandelt. Der BGL setzt sich mit dem Common Road Transport Office für realistische Grenzwerte und die Anerkennung klimaneutraler Kraftstoffe ein. (DS)



FÖRDEPROGRAMME IM GÜTERKRAFTVERKEHR

Förderprogramme zur Mautharmonisierung

In den Förderprogrammen »Aus- und Weiterbildung« sowie »De-Minimis« wurden für das Jahr 2022 Fördergelder in Höhe von rd. 443,2 Mio. € bewilligt, ausgezahlt wurden im Haushaltsjahr 2022 ca. 267,3 Mio. € (davon ca. 165,3 für die Förderperiode 2022). Dies belegt die hohe Bedeutung dieser Förderprogramme für das Transportlogistikgewerbe, deren Antragsfahren mittlerweile gut etabliert und eingespielt sind. Allerdings können im Förderprogramm De-Minimis in der Förderperiode 2023 die Maßnahmen »Ladungssicherung« und »Berufsbekleidung« nicht mehr

gefördert werden, da der Bundesrechnungshof diese nicht mehr als überobligatorisch i.S.d. Bundeshaushaltsordnung anerkennt. Nach Auskunft des BALM sind im Förderjahr 2022 für diese Maßnahmen Zuwendungen in Höhe von ca. 15 % der gesamten Mittel erfolgt.

BGL fordert Mittelverdoppelung mit Einführung der geplanten CO₂-Maut und Ausweitung der Mautpflicht auf Fahrzeuge ab 3,5 t_{zGM}

Mit der Lkw-Maut trat 2005 zu der teilweise für die Verkehrsinfrastruktur zweckgebundenen Mineralölsteuer eine weitere Finanzierungsquelle in



Gestalt der Nutzerfinanzierung on top hinzu. Als Kompensation dafür und zum Abbau innereuropäischer Wettbewerbsverzerrungen – deutsche Güterkraftverkehrsunternehmen sind fiskalisch im europäischen Wettbewerb mit am höchsten belastet – wurde auf Initiative des BGL hin dem Transportgewerbe mit der Mauteinführung ein Harmonisierungsbeitrag in Höhe von 600 Millionen Euro zugesagt (Absenkung der Kfz-Steuer 150 Millionen Euro / Auflage einschlägiger Förderprogramme bis zu 450 Millionen Euro). Durch die mit der Einführung der CO₂-Maut annähernde Mautverdopplung und die Mautausweitung auf Fahrzeuge ab 3,5 t zGM ist es angezeigt, die Mautharmonisierungsmittel ebenfalls zu verdoppeln. Nicht nur, dass die Einnahmen des Bundes dadurch erheblich steigen und damit potenziell mehr Geld für den Harmonisierungsfonds zur Verfügung steht, es werden durch die Mautausweitung auch deutlich mehr Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs mautpflichtig und haben damit Anspruch auf die Mautharmonisierungsmittel.

Überarbeitung der EU-De-Minimis-Verordnung

Mit Blick auf die sich aktuell im Gange befindliche Überarbeitung der De-Minimis-Verordnung (EU) 1407/2013 (diese bildet die EU-rechtliche Fördergrundlage für das Förderprogramm De-Minimis sowie für eine Vielzahl sowohl von bundesweiten wie regionalen Förderprogrammen, die von Güterkraftverkehrsunternehmen in Anspruch genommen werden) setzt sich der BGL für eine Gleichstellung des Straßengüterverkehrs ein. Mit der Begründung, einem besonders sensiblen Sektor anzugehören, erhalten Güterkraftverkehrsunternehmen derzeit lediglich die Hälfte an Fördermitteln wie Unternehmen aus anderen Wirtschaftsbereichen. Der BGL fordert, den Förderhöchstbetrag von derzeit 100 000 € auf 500 000 € in drei Steuerjahren auch für Güterkraftverkehrsunternehmen anzuheben und die

Anschaffung von schweren Nutzfahrzeugen zu fördern.

Neues Förderprogramm EMK

Lange hat sich der BGL für die weitere Förderung der sogenannten intelligenten Trailertechnologie eingesetzt, nachdem das Programm Ende 2021 ausgelaufen war. Als Fortführung ist Ende Juli 2023 das Förderprogramm »Energiesparende Komponenten – EMK« gestartet – mit teilweise veränderten Rahmenbedingungen. Gefördert wird der Erwerb von Komponenten von Neufahrzeugen, deren Einsatz zu erheblich effizienterem Fahrzeugbetrieb führt und damit den Energieverbrauch (sowie bei konventionellen Antrieben den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen) mindert mit bis zu 5 000 Euro. Beispiele sind automatische Leerlaufbegrenzer zur Kraftstoffeinsparung, Getriebeleerlaufautomatiken bei Gefälle, Liftachsen, Start-Stopp-Systeme, vollautomatisierte Getriebe/Schaltssysteme, vorausschauender Tempomat, digitale Achssteuerung für Auflieger oder Anhänger, aerodynamische Anbauteile für Auflieger oder Anhänger. Nachdem die Mittel für das Förderprogramm nur drei Tage nach Antragsstart erschöpft waren, hat sich der BGL dafür eingesetzt, das Programm mit nicht abgerufenen Mitteln aus dem Förderprogramm KsNI weiterzuführen.

Förderprogramm für Klimaschonende Nutzfahrzeuge und Infrastruktur weiter Sorgenkind

Der BGL hat bereits mehrfach appelliert, die Praktikabilität des Programms KsNI deutlich zu verbessern und die Antragsbearbeitung zu beschleunigen/vereinfachen – u. a. hat sich der BGL mit weiteren Verbänden direkt an Bundesverkehrsminister Dr. Wissing gewandt, der Verbesserungen zugesagt hat. Mit einem nächsten Förderaufruf ist frühestens Ende des Jahre 2023 zu rechnen, da die Haushaltsmittel für 2023 bereits ausgeschöpft sind (für die bewilligten Nutzfahrzeuge sind ca. 1 Mio. € gebunden). (MS)

RECHT & PRAXIS IM GÜTERKRAFTVERKEHR

Lkw-Kartell – aktueller Stand

Nachdem nach den Feststellungen der EU-Kommission die Lkw-Hersteller Daimler, Volvo/Renault, MAN, Iveco, DAF und Scania von 1997 bis 2011 ein Kartell gebildet hatten, hat sich der BGL mit seinen Kooperationspartnern (der Rechtsdienstleister financialright claims GmbH und Hausfeld Rechtsanwälte LLP) dafür engagiert, für betroffene Transportlogistikunternehmen Schadensersatzansprüche via Sammelklagen gegen das Lkw-Kartell geltend zu machen. Insgesamt wurden zwei Sammelklagen bei Gericht mit einem Schadensersatzvolumen von mehr als 1,2 Mrd. Euro nebst Zinsen eingereicht.



Lkw-Maut-Rückerstattung – aktueller Stand

Nachdem der Europäische Gerichtshof 2020 entschieden hatte, dass die Höhe der deutschen Lkw-Maut gegen Europarecht verstößt (Zeitraum 2010–2011), hat sich der BGL mit seinen Kooperationspartnern (der IT-Dienstleister eClaim und Hausfeld Rechtsanwälte LLP) dafür engagiert, dass Mautpflichtigen ein unkomplizierter Ausgleich der zu Unrecht erhobenen Maut ermöglicht wird und strebt Musterverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland an.

Den Mautpflichtigen ist ein unkomplizierter Ausgleich der zu Unrecht erhobenen Maut und dem Bund Planungssicherheit durch eine rechtmäßige Maut sehr zu wünschen.



Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz

Das am 22.07.2021 verkündete Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) ist am 01.01.2023 in Kraft getreten. Die durch das LkSG auferlegten umfang-

reichen Sorgfaltspflichten zum Schutz der Menschenrechte sind in der gesamten Lieferkette einzuhalten und gegebenenfalls vertraglich an Zulieferer weiterzugeben. Dabei wird der Begriff der Lieferkette sehr weit verstanden, sodass auch Transportlogistikunternehmen mittelbar zur Einhaltung der Vorschriften aus dem LkSG verpflichtet werden können. Das Gesetz betrifft zunächst unmittelbar nur in Deutschland ansässige Unternehmen mit mindestens 3000 Mitarbeitern, ab 2024 auch Unternehmen mit mindestens 1000 Mitarbeitern. Kleine und mittelständische Unternehmen sind nicht direkt von dem Gesetz betroffen. Dennoch sieht das Gesetz ihre indirekte Einbindung vor, indem die Verpflichtungen aus dem Lieferkettengesetz vertraglich an Zulieferer weitergegeben werden sollen. Das Gesetz fordert u.a. Arbeitnehmerschutz (z.B. Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten) in der gesamten Lieferkette.



Führerscheinrichtlinie

Die EU-Kommission hat mit Datum vom 01.03.2023 einen Vorschlag zur Überarbeitung der EU-Führerscheinrichtlinie (RL 2006/126/EG) vorgelegt. Der BGL begrüßt die vorgesehene Einführung des Begleiteten Fahrens mit 17 für die C-Fahrerlaubnisklassen sowie die Einführung eines harmonisierten Verfahrens für die Anerkennung von Fahrerlaubnissen aus Drittstaaten.

Offen bleibt aber noch, dass harmonisierte Regeln auch für die Anerkennung von BKF-Qualifikationen aus Drittstaaten eingeführt werden. Zur Gewinnung neuer Fahrer wäre die Anhebung der Gewichtsgrenze für Fahrerlaubnisklasse B auf 7,5 t dringend erforderlich. Kritisch zu sehen ist aus Sicht des BGL die vorgesehene Beschränkung der Gültigkeitsdauer für die Pkw-Führerscheinklassen sowie die Einführung einer Selbsteinschätzung der körperlichen und geistigen Tauglichkeit. (GB und CD)

NUTZFAHRZEUGTECHNIK UND VERKEHRSSICHERHEIT

CO₂-Emissionen – Berechnung und Kompensation

Online-Tool zur CO₂-Emissionsberechnung

Der BGL stellt seinen Mitgliedern ein kostenloses Online-Tool der PTV-Group zur Berechnung von CO₂-Äquivalent-Emissionen (CO₂e) auf Transportrouten zur Verfügung. CO₂e ist eine Maßeinheit zur Vereinheitlichung der Klimawirkung der unterschiedlichen Treibhausgase auf der Basis von CO₂. Das Online-Tool basiert gegenwärtig auf der Berechnungsnorm EN 16258:2012 und wird auf die Norm ISO/DIN 14083:2022 erweitert. Im Rahmen eines komplexeren kostenpflichtigen Online-Tools besteht die Möglichkeit, unternehmensspezifische CO₂e-Emissionen mit erweitertem Aussagegehalt zu ermitteln.

CO₂-Kompensation

Für entstandene CO₂e-Emissionen besteht die Möglichkeit des Ausgleichs durch Klimaschutzprojekte. Atmosfair (Atmosfair gGmbH, Berlin) bietet hierzu Möglichkeiten nach dem Gold Standard an, der ein Greenwashing ausschließt. Die mit den PTV-Tools berechneten CO₂e-Emissionen können somit ausgeglichen werden.



Initiative zur Einführung von HVO100

Im Rahmen des technologieoffenen Ansatzes für alternative Antriebe hat sich der BGL seit jeher neben den Energiequellen Strom und Wasserstoff auch für den Einsatz von klimaneutralen Biokraftstoffen und synthetischen Kraftstoffen ausgesprochen. Erneuerbare Kraftstoffe können aus nachhaltigen biogenen Rest- und Abfallstoffen durch Reaktion mit Wasserstoff (HVO100, Hydrotreated Vegetable Oils) gewonnen werden. Die in Deutschland aktuell lediglich

zulässige Beimischung von HVO zu fossilem Diesel ist für die Erreichung der Klimaschutzziele unzureichend und geht an der Marktnachfrage vorbei.

Im Januar 2023 haben der BGL und weitere 40 namhafte Interessensvertreter gegenüber der Politik in einem Positionspapier die schnelle Markttöffnung für HVO100 gemäß DIN EN 15940 durch deren Aufnahme in die 10. BImSchV für das Inverkehrbringen als Reinkraftstoff gefordert. In der Folge hat das BMUV am 19.06.2023 einen entsprechenden Referentenentwurf zur Anhörung vorgelegt. Darin werden paraffinische Dieselmkraftstoffe nach DIN EN 15940 (wie HVO100) uneingeschränkt für das Inverkehrbringen gelistet. Zu Redaktionsschluss lag noch keine Verabschiedung des Verordnungsentwurfs vor.



Unfallstatistik

Das Unfallgeschehen war 2022 im Gegensatz zu 2021 und 2019 nur noch wenig von der Corona-Pandemie beeinflusst. Im Jahr 2022 sind in Deutschland 2788 Menschen bei Unfällen im Straßenverkehr ums Leben gekommen. Wie das Statistische Bundesamt mitteilt, waren das 8,8 Prozent oder 226 Todesopfer mehr als im Vorjahr (2562 Todesopfer) und 8,5 Prozent weniger als im Vor-Corona-Jahr 2019 (3046 Todesopfer). 2021 wurde der niedrigste Stand der Verkehrstoten seit Beginn der Verkehrsunfallstatistik im Jahr 1950 verzeichnet. Im Vergleich zu 1970 – mit dem bisherigen Höchststand von 21 332 Getöteten – ist dies 2022 dennoch ein Rückgang um 86,3 Prozent. Die Zahl der Verletzten stieg 2022 gegenüber 2021 um 11,8 Prozent auf 361134 Personen. Das waren 6,0 Prozent weniger als 2019 (384230).

Nach Schätzungen der BASt (Bundesanstalt für Straßenwesen) vom Dezember 2022 ist die Jahresfahrleistung in Deutschland 2022 gegenüber 2021 um 4,5 Prozent von ca. 690 auf ca. 721 Milliarden Kilometer gestiegen. Im Jahr 2019 waren es noch rund 755 Milliarden Kilometer und damit 4,7 Prozent mehr als im Jahr 2022.

Insgesamt registrierte die Polizei im Jahr 2022 rund 2,41 Millionen Unfälle. Das waren 4,0 Prozent mehr als 2021. Im Vergleich zum Vor-Corona-Jahr 2019 ging die Zahl der Unfälle um 10,4 Prozent zurück. Bei 2,12 Millionen Unfällen blieb es bei Sachschäden (+3,0 Prozent gegenüber 2021, jedoch -11,3 Prozent gegenüber 2019). Die Zahl der Unfälle, bei denen Menschen verletzt oder getötet wurden, stieg hingegen um 11,8 Prozent auf rund 289672 Unfälle im Vergleich zu 2021. Sie lag damit jedoch noch um 3,5 Prozent unter dem Niveau von 2019.

Unfallentwicklung im Straßengüterverkehr

Im Jahr 2022 wurden 127 tödlich verletzte Insassen von Lkw aller Größenklassen bei Straßenverkehrsunfällen registriert. Gegenüber 2021 mit 140 Todesopfern ist dies ein Rückgang um 9,3 Prozent. Zum Vergleich: 2020 wurden 124 Todesopfer

und 2019 wurden 152 Todesopfer gezählt. Gegenüber der ersten statistischen Unfallerfassung Gesamtdeutschlands im Jahr 1992 (222 Todesopfer) ist 2022 die Zahl der bei Lkw-Unfällen ums Leben gekommenen Lkw-Insassen um 42,8 Prozent zurückgegangen.

Bei Unfällen mit Lkw-Beteiligung aller Größenklassen wurden 2022 insgesamt 7752 Lkw-Insassen verletzt. 2021 waren dies noch 7 599, 2020 noch 6993 und 2019 noch 8758.

Die Transportleistung 2022 betrug 504,8 Mrd. tkm gegenüber 2021 mit 506,1 Mrd. tkm und 2020 mit 487,5 Mrd. tkm und 498,7 Mrd. tkm 2019.



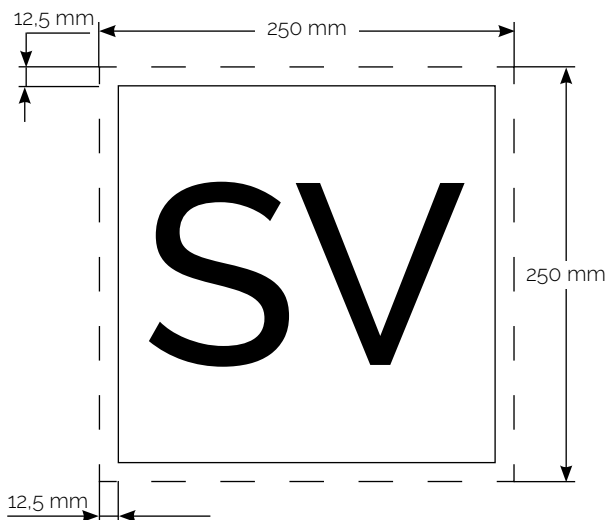
Das neue ADR 2023

Das Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße vom 19.09.1957 (ADR) wird alle zwei Jahre (ungerade Jahreszahl) einer Anpassung an die Fortentwicklung des Standes der Technik sowie Erkenntnissen aus der Praxis unterzogen.

Zum 01.01.2023 traten zahlreiche Änderungen in Kraft. Im Rahmen des gemeinsamen Online-Seminars von BGL und VVWL wurden die Änderungen und Neuerungen vorgestellt. Den Teilnehmenden wurde ein entsprechender Fortbildungsnachweis ausgestellt. Als kompetenter Referent konnte Herr Jörg Holzhäuser vom Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau, Mainz, gewonnen werden.

Das Online-Seminar »ADR 2023 – welche Neuerungen müssen Logistiker beachten?« fand statt am 31.08.2022 und kann hier eingesehen werden:





SV-Kennzeichnung für bestimmte Tankfahrzeuge und Tankcontainer

Eine wesentliche Neuerung im ADR 2023 betrifft die Kennzeichnung von mit Sicherheitsventilen ausgerüsteten Tankfahrzeugen und Tankcontainern mit dem Kennzeichen SV. Das Kennzeichen muss aus einem weißen Quadrat mit den Mindestabmessungen 250 mm x 250 mm bestehen. Die Linie innerhalb des Rands muss schwarz sein und parallel zum Rand verlaufen, wobei der Abstand zwischen dieser Linie und dem Rand des Kennzeichens etwa 12,5 mm betragen muss. Die Buchstaben »SV« müssen schwarz sein, eine Zeichenhöhe von mindestens 120 mm und eine Strichbreite von mindestens 12 mm haben.

Alternative Antriebe im ADR 2023

Gemäß Kapitel 9.2 des ADR 2023 wird der rein batterieelektrische Antrieb (BEV) sowie der BEV-Hybridantrieb (Diesel, Benzin) lediglich für Fahrzeuge der ADR-Fahrzeugkategorie »AT« ermöglicht. Voraussetzung ist, dass der elektrische Antriebsstrang die UN-R 100, Änderungsserie 03 erfüllt (vgl. Unterabschnitt 9.2.4.6 »Elektrisches Antriebssystem«). Gegenwärtig ausgeschlossen für BEV-Antriebe sind die Fahrzeugkategorien FL und EX. Die Verwendung von Fahrzeugen mit

verdichtetem Erdgas (CNG), verflüssigtem Erdgas (LNG) sowie mit Flüssiggas (LPG) als Kraftstoffe für den Antriebsmotor ist grundsätzlich möglich (vgl. Unterabschnitt 9.2.4.4. ADR). Der Einsatz von Brennstoffzellenfahrzeugen (FCV) zur Beförderung gefährlicher Güter ist noch nicht möglich. Die Aufnahme von FCV in das Gefahrgutrecht ist für das ADR 2025 vorgesehen.

Umwelt und Entsorgung

Am 29.09.2022 fand der VVWL-BGL-EGRW-Entsorgungstag in Bonn statt. Thematisiert wurden die europäischen und nationalen Aktivitäten im Bereich der zukünftigen konzeptionellen Neugestaltung der Kreislaufwirtschaft, die Vollzugshilfe LAGA M 23 zur Entsorgung asbesthaltiger Abfälle im Hinblick auf die Fortbestandssicherung des Bauschuttrecyclings und der aktuelle Sachstand zur Ersatzbaustoffverordnung.

Hierzu konnten mit Herrn Dr. Jean Doumet (BMUV), Herrn Norbert Müller (Müller Sachverständigen- und Ingenieurbüro für Umweltschutz, Leverkusen) und Herrn Thomas Fischer (Qualitätssicherung Sekundärbaustoffe GmbH, Bonn) namhafte Referenten gewonnen werden.

Die Vorträge können unter info@egrw.de zum Selbststudium angefordert werden.



V.l.n.r.: Michael Wanken, Werner Baumann, Thomas Fischer, Dr. Jean Dournet, Benedikt Althaus



DVR-Kampagne »Mehr Achtung«

Das Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung basiert auf dem Leitbild der Vision Zero, keine Unfalltoten und Schwerstverletzten mehr auf deutschen Straßen zu haben. Ein zentraler Baustein ist die Verbesserung des Verkehrsklimas. Hierfür soll rücksichtsvolles Verhalten im Straßenverkehr dauerhaft gefördert werden.

Die Initiative ist Teil der Kampagne »Runter vom Gas«, Träger sind das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) und der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR). Die Kampagne soll mindestens über drei Jahre laufen und ist im Frühjahr 2023 mit ersten Vorbereitungen und am 25.05.2023 offiziell gestartet. Der BGL unterstützt die Kampagne und bringt sich mit Themen rund um das respektvolle Miteinander zwischen Lkw und Verkehrsteilnehmenden ein.



Ladungssicherung

BGL/VDA-Symposium Ladungssicherung auf der 68. IAA-Nutzfahrzeuge-Messe in Hannover
Im Rahmen der im zweijährigen Turnus stattfindenden IAA-Nutzfahrzeuge-Messe in Hannover fand unter neuer Messe-Namensgebung zu IAA Transportation und mit coronabedingter Aussetzung im Jahr 2020 das nunmehr zehnte – seit 2002 bestehende – gemeinsame Symposium zwischen VDA und BGL unter dem Titel »Ladungssicherung: Aus der Praxis für die Praxis« statt.

Herr Thomas Heinbokel, Aufsichtsrat des BGL, eröffnete vor ca. 230 Teilnehmenden die Veranstaltung, die unter der Moderation von Herrn Matthias Rathmann, ETM-Verlag, souverän geleitet wurde (s. Bild).

Namhafte Experten auf dem Gebiet der Ladungssicherung stellten aktuelle technische Entwicklungen und Neuerungen in verschiedenen Anwendungsbereichen vor. Eine praktische Demonstration zur Ladungssicherung von CC-Roll-



containern auf dem Messegelände rundete das Symposium ab.

Überarbeitung BGL/BG Verkehr Leitfaden für Fahrer – Ablegereife von Zurrgurten

Das BGL/BG Verkehr-Merkblatt »Ablegereife von Zurrgurten« gibt Hilfestellung zum sicheren Einsatz von Zurrgurten für die Ladungssicherung. Die verwendeten Hilfsmittel müssen in einem ordnungsgemäßen Zustand sein. Hierfür sind in der Norm DIN EN 12195-2 sowie in der Richtlinie VDI 2700 Blatt 3.1 entsprechende Kriterien genannt.

Diese Kriterien sind im BGL/BG Verkehr-Merkblatt »Ablegereife von Zurrgurten« hinterlegt und illustrativ veranschaulicht. Nunmehr wurde die Richtlinie VDI 2700 Blatt 3.1 aus dem Jahr 2006 überarbeitet und unter dem Titel »VDI-Richtlinie 2700 Blatt 3.1: Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen Gebrauchsanleitung für Zurrmittel; Ausgabedatum März 2023« veröffentlicht. Dementsprechend wurde das BGL/BG Verkehr-Merkblatt »Ablegereife von Zurrgurten« an die Änderungen/Neuerungen angepasst. Darüber hinaus wurde der »BGL/BG Verkehr-Leitfaden für Fahrer«, in dem das Merkblatt integriert ist, entsprechend aktualisiert. (WA)

Nfz-Abmessungen und Gewichte in der EU

Die Richtlinie 96/53/EG des Rates (»Richtlinie über Massen und Abmessungen«) legt für schwere Nutzfahrzeuge, die in der EU verkehren, die höchstzulässigen Abmessungen im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr sowie die höchstzulässigen Massen im grenzüberschreitenden Verkehr fest. Die Richtlinie wurde erstmals 1996 erlassen und zuletzt 2019 geändert. 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 hat 2022 eine Konsultation zur Überarbeitung der Richtlinie 96/53/EG durchgeführt, bei der der BGL in seiner Stellungnahme u.a. nachfolgende wesentliche Punkte hinterlegt hat:

- Sicherung der Multi- und Intermodalität
- Sattelkraftfahrzeug mit verlängertem Sattelanhänger: Zuggesamtlänge auf 17,88 m anheben
- Einführung einer neuen Nutzfahrzeugkombination mit mindestens 6 Achsen und zGM ≤ 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
- Strikte Ablehnung der aktuellen Durchführungsverordnung zu bordeigenen Wiegesysteme (OBW-Systeme) (WA)



Lang-Lkw

Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge (LKW-ÜberlStVAusV)



Seit Januar 2012 sind in Deutschland mit dem Start eines Feldversuches »Lang-Lkw« fünf unterschiedliche Lang-Lkw Typen unterwegs. Gebunden ist ihr Einsatz an ein »Positivstreckennetz«, bei der zulässigen Gesamtmasse gelten für herkömmliche und Lang-Lkw mit max. 40 Tonnen bzw. 44 Tonnen im Kombinierten Verkehr die gleichen Grenzwerte. Grundsätzlich dürfen alle Lang-Lkw unter Einhaltung der Auflagen auf dem jeweils gültigen Positivstreckennetz eingesetzt werden. Für die im Feldversuch unauffälligen Lang-Lkw Typen 3, 4 und 5 ist mittlerweile seit Januar 2017 und für Typ 2 seit Januar 2018 ein zeitlich unbefristeter Betrieb möglich.

Lediglich für den Lang-Lkw Typ 1 (verlängertes Sattelkraftfahrzeug) läuft aktuell noch die Versuchsphase bis Dezember 2023.

Während für herkömmliche Sattelkraftfahrzeuge eine Gesamtlänge von bis zu 16,50 Metern und Lkw mit Anhänger bis zu 18,75 Metern zulässig ist, dürfen Lang-Lkw von 17,88 bis zu 25,25 Meter lang sein.

Der BGL appelliert weiterhin mit Hochdruck an das BMDV, nachdem bereits mit der 10. ÄVO die Rahmenbedingungen für den Einsatz eines Lang-Lkw Typ 1 bis auf wenige Ausnahmen (zwei fehlende Bundesländer, Beschränkungen bei Gütergruppen und bei ADR, etc.) nahezu praxistauglich sind, dringend die aktuell bis zum 31.12.2023 bestehende zeitliche Befristung zu verlängern und sich in Brüssel für die Aufnahme dieses Typ 1 in die Richtlinie 96/53/EG einzusetzen.

Gewichtskontrollen

Autobahn GmbH und BALM gehen gegen überladene Lkw vor und werden daher in den nächsten Jahren volldigitale Gewichtskontrollstellen stationär an Rastplätzen entlang der meistbefahrenen Autobahnen einrichten. Eine in die Fahrbahn der Autobahn eingebaute Messtechnik ermöglicht künftig die Vorselektion von überladenen Fahrzeugen, die dann durch telematisch gesteuerte LED-Anzeigetafeln für eine gerichtsverwertbare Nachverwiegung an eine Gewichtskontrollstelle ausgeleitet werden. Ist der Lkw zu schwer, darf er nicht weiterfahren.

Verkehrssicherheit hat oberste Priorität und somit auch die Einhaltung der zulässigen Achslasten und Gesamtmassen. Die neuen Kontrollstellen sind zu begrüßen, wenn damit effektiv die schwarzen Schafe herausgefiltert werden. Der BGL appelliert an die Kontrollbehörden zwischen grundsätzlicher/vorsätzlicher Überladung der Gesamtmassen und z.B. der Überladung einer Achse aufgrund von Teilentladungsaspekten zu unterscheiden. Weiter regt der BGL an, in einer entsprechenden Expertenstudie neue Fahrzeugkonzepte zu untersuchen, um so z.B. bestehende Probleme durch neue Fahrzeugkombinationen (mehr als fünf Achsen) zu lösen.

(RS)



INTERNATIONALER VERKEHR

Alpenquerender Verkehr

Bei der Durchführung alpenquerender Verkehr auf der Straße bestehen seit Jahren erhebliche Schwierigkeiten. Insbesondere auf der wichtigsten alpenquerenden Verbindung über den Brenner durch Tirol behindern Fahrverbote und andere Restriktionen die im alpenquerenden Verkehr tätigen Transport- und Logistikunternehmen. Tirol hat in den letzten Jahren eine Vielzahl von Maßnahmen erlassen, die zu massiven Einschränkungen des alpenquerenden Verkehrs von Gütern auf der Straße führen. Das schier fast unüberschaubare Maßnahmenbündel der Tiroler Landesregierung an Verboten und Beschränkungen, um den alpenquerenden Straßengüterverkehr für die Brennerroute einzuschränken bzw. zu verhindern, wurde stetig ausgeweitet. Neben dem Nachtfahrverbot und den Blockabfertigungen existieren ein Sektorales Fahrverbot, Euroklassenfahrverbot, Wochenendfahrverbot und der Fahrverbotskalender mit zusätzlichen Fahrverboten an zahlreichen Samstagen im Jahr.

Der BGL hat gemeinsam mit anderen europäischen Verbänden in den vergangenen Jahren die EU-Kommission mehrfach aufgefordert, gegen die EU-rechtswidrigen Verkehrsbeschränkungen Tirols vorzugehen. Bisher hat die EU-Kommission keine klare Stellung hinsichtlich eines Vertragsverletzungsverfahrens gegen Österreich bezogen. Eine kurzfristige Verlagerung der Verkehre auf die Schiene ist auf Grund der derzeit nicht vorhandenen Kapazitäten auf der Brennerachse nicht möglich. Erst mit der Fertigstellung des Brenner-Basis-Tunnels werden frühestens im Jahr 2032 nennenswerte zusätzliche Kapazitäten auf der Schiene zur Verfügung stehen. Der BGL hält das Thema durch vielfältige pressewirksame Aktivitäten weiterhin auf dem Laufenden und drängt die politisch Beteiligten, endlich Lösungen für den Brennerverkehr zu finden. Zuletzt hatte der BGL im Februar 2023 einen Besichtigungstermin einer Blockabfertigung am deutsch-österrei-

chischen Grenzübergang Kiefersfelden-Kufstein gemeinsam mit dem EU-Parlamentarier Markus Ferber veranstaltet, der auf ein großes Presseecho gestoßen ist.



Großbritannienverkehr – Massive Verschärfung der Strafen bei Auffinden blinder Passagiere

Unternehmen im Großbritannienverkehr sind seit vielen Jahren mit Problemen hinsichtlich Personen, die versuchen, als »blinde Passagiere« auf Lkw nach Großbritannien zu gelangen, konfrontiert.

Zum 13. Februar 2023 hat die britische Regierung die Bußgelder für Fahrer und Transportunternehmen im Zusammenhang mit der illegalen Migration drastisch verschärft. Es wurden erstmals Bußgelder eingeführt, falls das Unternehmen bzw. der Fahrer ein Fahrzeug nicht ausreichend gegen das Eindringen von Personen gesichert hat. Die Bußgelder für eine nicht ausreichende Sicherung des Lastkraftwagens, auch wenn keine illegale Person auf dem Fahrzeug gefunden wurde, betragen bis zu 6 000 britische Pfund pro verantwortlicher Person im Unternehmen.

Das Bußgeld bei Auffinden »blinder Passagiere« im Lkw und nicht ausreichender Sicherung des Fahrzeuges gegen das Eindringen von blinden Passagieren, wurde von 3 000 Pfund auf 10 000 Pfund pro illegal eingereister Person für jede verantwortliche Person angehoben.

Der BGL hatte bereits beim Gesetzgebungsverfahren hinsichtlich der Verschärfung der Strafen bei den politisch Verantwortlichen in Großbritannien interveniert. Der BGL wies auf die Konsequenzen bei entsprechenden Verschärfungen der Gesetzgebung für die Lieferketten hin und warnte, dass die drastische Erhöhung der Strafen einen Wendepunkt auslösen könnte, bei dem

sich viele Unternehmen dazu entschließen könnten, angesichts der erhöhten Risiken und verheerenden finanziellen finanzieller Folgen ihre Großbritannienverkehre komplett einzustellen.



Brexit

Mit Inkrafttreten des Brexit hatte die britische Regierung – anders als die EU – zunächst eine erhebliche Anzahl von Zollformalitäten vorläufig außer Kraft gesetzt, um den Warenverkehr zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich (VK) weiter flüssig zu halten. Die noch bestehenden Erleichterungen bei der Einfuhr ins VK von Waren, die sanitären oder phytosanitären Kontrollen unterliegen, werden in den kommenden Monaten stufenweise abgebaut. Letzter Schritt bei der Herstellung des »Normalzustands« der Zollbehandlung von Einfuhren ins VK: Ab 31.10.2024 werden auch die seit 01.01.2021 ausgesetzten summarischen Eingangsanmeldungen (ESumAs, ENS, S&S for Entry) für die Einfuhr aus der EU ins VK obligatorisch. (To)



eCMR

Das CMR-Übereinkommen regelt die Haftung im internationalen Straßentransport, ist also ein rein privatrechtliches Instrument. Doch wird der CMR-Frachtbrief auch vielfach von Behörden genutzt. Um diese Möglichkeit auch bei Nut-

zung des digitalen eCMR zu erhalten, sind verschiedene Ansätze möglich. Während die EU bei der Umsetzung der eFTI-Verordnung darauf setzt, lediglich Schnittstellen zwischen Behörde und eFTI-kompatiblen eCMR zu schaffen, wurde auf UN-Ebene phasenweise ein Ansatz favorisiert, der eine zentrale Speicherung aller eCMRs in einer UN-Datenbank vorsah. Zudem sollten Zugriffsrechte der Kontrollbehörden auf Konventionsebene festgeschrieben werden. Das hätte den privatrechtlichen Charakter des Übereinkommens modifiziert und war geeignet, die aufgrund bewährter Rechtsprechung bestehende Rechtssicherheit des CMR zu erschüttern. Zudem wäre die Finanzierung einer zentralen Datenbank völlig unklar. Der BGL setzt sich für eine Lösung ein, in der dem eCMR dieselbe hohe Rechtssicherheit zukommt wie dem Papier-CMR. Bürokratische Overheads dürfen keinesfalls die mit dem eCMR angestrebte Effizienzsteigerung ad absurdum führen.

Carnet TIR

Das TIR-Übereinkommen zur Erleichterung der Zollabwicklung im Straßengüterverkehr sieht seit 1999 als einzige UN-Konvention eine übergangsweise Finanzierung von UN-Gremien durch die Nutzer des TIR-Versandverfahrens vor. Unter anderem soll so der Aufbau und Unterhalt der internationalen Referenzdatenbank für das elektronische TIR-Verfahren eTIR durch die UN sichergestellt werden. Mittlerweile fällt auf, dass Betreuung und Wartung der Kerndatenbank zunehmend lückenhaft sind. Stattdessen werden neue Funktionalitäten geschaffen, die mit dem eTIR-Verfahren wenig zu tun haben. Sie sind oft redundant, nutzlos oder nicht kosteneffizient. Der Prozess der Beauftragung solcher neuen Tools ist intransparent und erfolgt ohne Beteiligung des Gewerbes. Der BGL drängt auf Abhilfe. (Ni)

DEUTSCHES TRANSPORTGEWERBE AUF SPEZIALMÄRKTEN

TRANSFRIGORROUTE DEUTSCHLAND

IAA Transportation

Auf der IAA Transportation veranstaltete die TRANSFRIGORROUTE DEUTSCHLAND (TD) e.V. am 21. September 2022 die bereits seit 2010 etablierte Fachveranstaltung zum temperaturgeführten Transport. In diesem Jahr stand die Fachveranstaltung unter der Überschrift »Transformation in der Transportkälte: Kühlfahrzeuge der Zukunft«. Unter der Moderation Gerhard Grünigs von der Verkehrsrundschau referierten nach der Begrüßung durch den TRANSFRIGORROUTE-Vorstandsvorsitzenden Gert Kautetzky Experten namhafter Hersteller über die Zukunft der Kühlfahrzeuge aus ihrer Sicht.



im Branchen-Informations-Center (BIC) von Mercedes-Benz im Werk Wörth und hieß seine Gäste des »Branchendialog Transportlogistik« herzlich Willkommen. Namhafte Hersteller und Dienstleister informierten nach der Begrüßung durch den TRANSFRIGORROUTE-Vorstandsvorsitzenden Gert Kautetzky über alle relevanten Bereiche der Transportwirtschaft. In den Pausen zwischen den Vorträgen blieb genug Zeit zum Netzwerken und zum Besuchen der Ausstellung.

Weitere Highlights der Veranstaltung waren u.a. Mobile-Loft, die TRUCKERSTUBE für eine Wohlfühlatmosphäre beim Arbeitsplatz, sowie Gastredner Wolfgang Grupp, Inhaber von TRIGEMA, der darüber berichtete, wie der Produktionsstandort Deutschland gegen den Trend dennoch funktionieren kann. (RS)

Branchendialog Transportlogistik – TRANSFRIGORROUTE DEUTSCHLAND und BGL zu Gast im Mercedes-Benz Werk Wörth

Am 20. und 21. April 2023 war die TRANSFRIGORROUTE DEUTSCHLAND mit dem BGL zu Gast



BERUFSBILDUNG

Berufskraftfahrerqualifikation

Aus Sicht des BGL sollte der Gesetzgeber eine Zusammenlegung von Führerschein-Ausbildung und Berufskraftfahrer-Qualifikation prüfen. Zu den Einzelheiten hat der BGL zusammen mit dem bdo ein umfangreiches Papier erarbeitet. Ziel muss es sein, möglichst viele Fahrer durch pragmatischeren Zugang für den Beruf des BKF zu gewinnen.

Positiv ist, dass der Gesetzgeber die Zulassung von Fremdsprachen bei der Grundqualifikation/ beschleunigten Grundqualifikation und der Weiterbildung inzwischen nicht mehr ablehnt und diesbezüglich eine Gesetzesänderung in Aussicht gestellt hat. Mit einem Inkrafttreten der gesetzlichen Änderungen ist frühestens Ende 2023 zu rechnen. Die Möglichkeit der Digitalisierung der Qualifikationsmaßnahmen (E-Learning), die das EU-Recht bietet, müssen aus Sicht des BGL konsequent umgesetzt werden.

Im Rahmen der dreijährigen Berufsausbildung zum BKF spricht sich der BGL für die Beibehaltung der Prüfungssprache Deutsch mit Prüfungsfragen auf einem vereinfachten Sprachniveau aus.

Fachkräfteeinwanderung

Aus Sicht des BGL ist es eine dringende Aufgabe der Politik, ein Anerkennungsverfahren für Qualifikationen von Fahrern aus Drittstaaten zu entwickeln. Das Gewerbe wartet diesbezüglich weiter auf Umsetzungsvorschläge der Politik. Für Änderungen der Verwaltungspraxis im Bereich des Ausländerrechts setzt sich der BGL ve-



hement ein. Es ist dringend notwendig, Visa und längerfristige Aufenthaltstitel schneller als bisher zu erteilen. Das sog. beschleunigte Fachkräfteverfahren muss auch bei der Anstellung von BKF aus Drittstaaten zur Anwendung kommen, und zwar auch dann, wenn die erforderliche BKF-Qualifikation noch erworben werden muss. Ergänzend dazu muss die in Aussicht gestellte Lösung für die Beschäftigung ukrainischer Fahrer schnellstmöglich in die Praxis umgesetzt werden. (Dn)

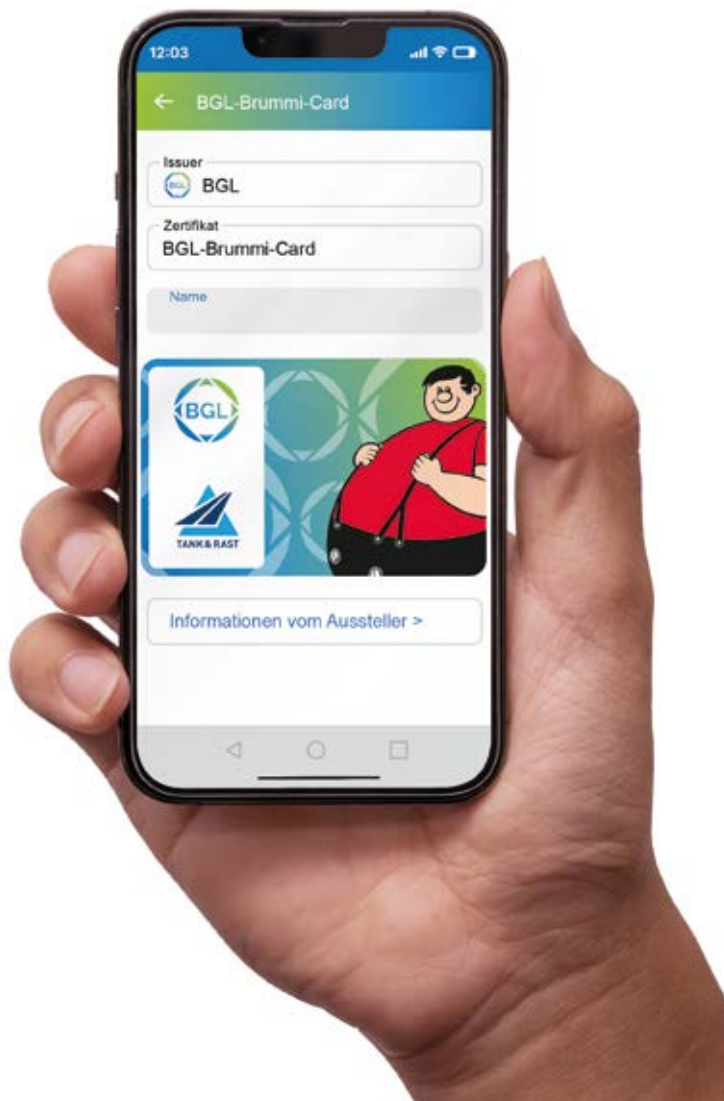


NEUES AUS DEM VERBANDSLEBEN

BGL-Brummi-Card inzwischen digital/per App verfügbar

Der BGL hat seine bewährte Brummi-Card modernisiert: Um den Fahrerinnen und Fahrern ihren Berufsalltag zu erleichtern, kann die vormals im Scheckkartenformat erhältliche Vorteilskarte nun in personalisierter Form bequem per Smartphone-App genutzt werden – stets einsatzbereit. Mit der neuen Technik unterstützt der BGL einerseits seine Mitgliedsunternehmen konsequent bei Fahrer motivation und Fahrerbindung, andererseits kann potenziellem Missbrauch vorgebeugt und mittelfristig die Brummi-Card um weitere Features erweitert und der Einsatz noch bequemer werden. Verschiedene Partnerunternehmen des BGL, seiner Landesverbände und Verbandsmitglieder gewähren bei Vorlage der digitalen Brummi-Card Rabatte auf Produkte oder Dienstleistungen. Diese reichen vom kostenfreien Zugang zu vielen teilnehmenden SANIFAIR Anlagen und den Fernfahrerbusen entlang der Autobahnen beim großen Kooperationspartner der ersten Stunde, der Autobahn Tank & Rast GmbH, über Vergünstigungen von einigen BGL-Mitgliedsunternehmen bis zum Gratis-Kaffee an den SVG-Autohöfen.

Um die digitale BGL-Brummi-Card zu erhalten und für ihre Fahrerinnen und Fahrer freizuschalten, können sich Transportunternehmen, die Mitglied in einem BGL-Landesverband oder einer BGL-Mitgliedsorganisation sind, auf dem Online-Portal des BGL-Gemeinschaftsunternehmens und Technikpartners, der Trusted Carrier GmbH unter <https://www.trusted-carrier.com/brummi-card> registrieren. Für Anregungen und Fragen sowie für Angebote zur Digitalen BGL-Brummi-Card steht das BGL-Brummi-Card-Team gerne zur Verfügung: brummicard@bgl-ev.de. (MS)



Die digitale BGL-Brummi-Card:

- kostenlose Nutzung der SANIFAIR Anlagen der Anlagen der teilnehmenden Tank & Rast Betriebe,
- exklusive Vorteile bei BGL-Mitgliedsunternehmen
- ein gratis Kaffee an Ihren SVG-Autohöfen

BGL-MEDIENPRÄSENZ

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 setzte sich auch im Berichtszeitraum 2022/2023 fort. Große Medienpräsenz erfuhr der BGL vor allem bei den vier Schwerpunktthemen AdBlue, Bahnstreik, CO₂-Maut und Lkw-Fahrerstreik in Gräfenhausen: So war – wie im Vorjahr – auch im Herbst 2022 der AdBlue-Mangel wieder das beherrschende Thema, nachdem der zweitgrößte Hersteller in Deutschland seine Produktion über Wochen stillgelegt hatte. Der BGL kam dazu u. a. in der Hauptausgabe der heute-Sendung im ZDF, in BILD, Auto-BILD, der Welt oder im Focus zu Wort und konnte so die essenzielle Notwendigkeit von AdBlue für den Betrieb der Lkw-Motoren und damit der Versorgung von Bevölkerung und Wirtschaft in den Vordergrund rücken.

Ab Mitte März 2023 hielt dann der erste Bahnstreik, der zeitgleich mit einem bundesweiten Streik im Öffentlichen Dienst einherging – und damit von manchen Kritikern in die Nähe eines hierzulande verbotenen Generalstreiks gerückt wurde – die ganz Bundesrepublik in Atem. Auch hier war die Expertise des BGL wieder in der Hauptausgabe der heute-Sendung im ZDF, aber auch in den Fernsehnachrichten von n-tv, NDR, MDR und Pro7 gefragt. Ebenso berichteten die Printmedien wie z. B. Spiegel, Handelsblatt oder der Berliner Tagesspiegel.

Ende März/Anfang April 2023 kam das nächste große Aufregerthema »zum Fliegen«: Der Koalitionsausschuss der Bundesregierung hatte seine Ergebnisse vorgelegt, zu denen auch die geplante Quasi-Mautverdoppelung durch die Einführung einer CO₂-Komponente gehörte. Der BGL erläuterte die zu erwartenden fatalen Auswirkungen dieser Maßnahme u. a. in der Hauptausgabe der ARD-Tagesschau, in einem Live-Interview in Welt-TV sowie in Textbeiträgen z. B.

AdBlue-Produktion stockt

„Dann steht Deutschland still“: Spediteure warnen vor Ausfall hunderttausender LKW

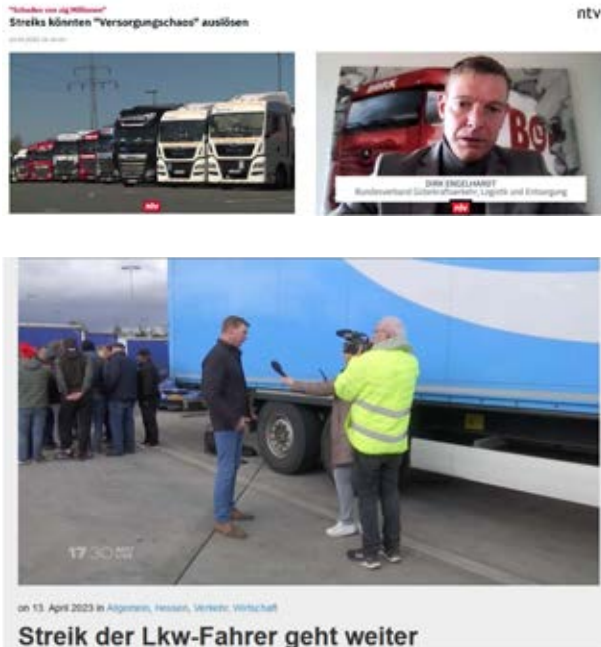


BRUNNI-CHEF DIRK ENGELHARDT

„Habeck fährt Deutschland an die Wand“



Brunni-Verbandschef Prof. Dirk Engelhardt
Foto: privat



in Wallstreet-Online, Handelsblatt, F.A.Z. oder Focus.

Für besonderes Aufsehen sorgte bis Ende April 2023 ein mehrwöchiger Streik von über 60 georgischen und usbekischen Lkw-Fahrern einer polnischen Speditionsgruppe auf einem Autobahnparkplatz in Gräfenhausen bei Darmstadt. Dieser kulminierte im Einsatz eines gepanzerten Fahrzeugs, mit dessen Hilfe der polnische Speditionsleiter mitgebrachte Lkw-Fahrer seine bestreikten Lkw übernehmen lassen wollte. Ein ebenso besonnenes wie entschlossenes Einschreiten der deutschen Polizei verhinderte Schlimmeres. Dieser Streik führte dazu, die nicht nur für mitteleuropäische Verhältnisse teilweise inakzeptablen Arbeitsbedingungen von bei osteuropäischen Speditionen beschäftigten Lkw-Fahrern ins Licht der Öffentlichkeit zu rücken. Er ermöglichte auch einen Einblick in die dort üblichen Vertragsstrukturen: neben normalen Angestelltenverträgen sind in Polen ganz offensichtlich auch Dienstleistungsverträge legal, die dem Fahrer einen

erheblichen Teil des Unternehmerrisikos aufbürden. In Deutschland dagegen ist das Konstrukt des sog. »Selbständigen Fahrers« – also eines Lkw-Fahrers ohne eigenen Lkw – illegal. Weiters befeuerte die Berichterstattung die Problematik, dass deutsche Transportunternehmen und Speditionen sehr gerne solche EU-Drittlandfahrer zu deutschen Konditionen einstellen würden, dies aber aufgrund irrational hoher Bürokratiehürden nicht dürfen – was groteskerweise auch noch anderthalb Jahre nach Kriegsbeginn für ukrainische Lkw-Fahrer gilt. Dadurch werden diese EU-Drittlandfahrer dazu verurteilt, für wenig Geld und zu schlechten Arbeitsbedingungen bei Speditionen aus osteuropäischen Ländern zu bleiben, die Arbeitserlaubnisse für EU-Drittlandfahrer wesentlich großzügiger ausgeben. Neben Fernsehinterviews in der Hauptausgabe der Hessenschau, der MDR-Umschau und der SAT1-Nachrichten sowie einem F.A.Z.-Podcast informierte der BGL in den Printausgaben von u.a. Spiegel und Frankfurter Allgemeinen.

(Bul)

TRUSTED CARRIER UPDATE

Go-live bei BASF in Ludwigshafen und neue innovative Produktfeatures dank enger Zusammenarbeit mit der BGL-Transport Community

Mit dem Pilotstart im Oktober 2022 und der neuen Projektstufe können Transportunternehmer seit Mai 2023 die volldigitale Abfertigung mit direkter Werkszufahrt, ohne manuelle Abfertigung, jetzt auch bei BASF in Ludwigshafen nutzen. Unternehmer und deren Fahrer können digital via Trusted Carrier und der Wallet-App mit dem »dTEX« (digital Transport Execution) bei BASF kommunizieren – und so alle für den Auftrag benötigten Daten vorab geprüft und validiert zur Verfügung stellen und abgleichen. Bisher wurden bereits über 30 Transportunternehmen geschult und zahlreiche dieser Unternehmer und deren Fahrer nutzen das System aktiv. Ab Q4/2023 wird sich diese Anzahl noch einmal deutlich erhöhen, sobald auch alle Tank Container Transporte über die Trusted Carrier Lösung automatisiert einfahren können. Mit der Branchenlösung Chemical Trusted Carrier hat sich BASF ganz bewusst für ein offenes branchenweites System entschieden, das insbesondere auch den Transportpartnern administrativen Aufwand spart: Denn in der App und bei Trusted Carrier digital hinterlegte (und verifizierte) Daten können bedarfsgerecht an jedem teilnehmenden Chemie-Industriestandort eingesetzt werden – damit überall die Räder rollen anstelle Papierkram zu erledigen.

Viele haben sich es gewünscht, jetzt ist das neue Feature endlich da: das Corporate-Konto für die Trusted Carrier Wallet App! Transportunternehmer können nun Fahrer-Konten direkt anlegen und verwalten – jetzt auch ohne E-Mail-Adresse. Das Erstellen des Benutzerkontos und das Onboarding der Fahrer wird so noch einfacher.

Mit dem neuen Feature »Corporate-Konto« und dem Update der Trusted Carrier Wallet App kann der Transportunternehmer ein Konto mit individuellem Benutzernamen und Passwort für seine Fahrer erstellen. Somit ist es nicht mehr not-



wendig, eine E-Mail zum Erstellen eines Trusted Carrier Wallet Kontos zu verwenden und der Transportunternehmer kann die Konten im Webfrontend verwalten. In dem Trusted Carrier Modul »Wallet« kann über den Button »Fahrer hinzufügen« ausgewählt werden, ob dies via E-Mail oder Benutzernamen geschehen soll. Natürlich können bestehende Fahrer-Konten weiterhin genutzt werden. Einen großen Vorteil bietet diese neue Funktion unseren Nutzern der digitalen Brummi-Card, welche seit Anfang des Jahres über die Trusted Carrier Wallet App genutzt werden kann und die Trusted Carrier Plattform um tausende Nutzer erweitert hat. Mit regelmäßigen Updates der App können Sie direkt von den neuen Vorteilen profitieren. Ausführliche Schritt-für-Schritt-Anleitungen werden auf der Trusted Carrier Website für alle zur Verfügung gestellt.

Auch das zweite Feature ist aus Feedback der Trusted Carrier Nutzer entstanden: ab Juli 2023 wird die »Multi-User« Funktion eingeführt. Damit können mehrere Fahrer-Konten via individuellem Login in der Wallet-App genutzt werden, sodass der Einsatz auch auf fahrzeuggebundenen On-Board-Units möglich wird. Damit wird die volldigitale Abfertigung sowohl vereinfacht als auch universeller – jetzt auch ohne persönliche E-Mail-Adresse und personenbezogenes Smartphone. (AS)

HIGHLIGHTS DES BERICHTSJAHRES IN BILDERN

6./7. Oktober 2022

Erstes Branchenevent »Netzwerk der Logistik« war ein voller Erfolg!



BGL feiert sein 75-jähriges Jubiläum in Berlin

Nach der ordentlichen BGL-Mitgliederversammlung begrüßten am Abend des 6. Oktober 2022 BGL-Vorstandssprecher Prof. Dr. Dirk Engelhardt, der Vorstandsvorsitzende der KRAVAG-LOGISTIC Versicherungs-AG Dr. Klaus Endres und der Vorstand der SVG Bundes-Zentralgenossenschaft Straßenverkehr eG Dierk Hochgesang die Logistikbranche sowie Vertreter aus Politik und Wirtschaft zu einem geselligen Netzwerkabend »Netzwerk der Logistik« in lockerer Atmosphäre.

Auf den Abend folgte am nächsten Morgen der Branchendialog »Netzwerk der Logistik« mit einem digitalen Grußwort des Bundesministers für Digitales und Verkehr Dr. Volker Wissing sowie einem verkehrspolitischen Impuls seines Staatssekretärs und Koordinator der Bundesregierung für Güterverkehr und Logistik Oliver Luksic.

In der anschließenden Podiumsdiskussion diskutierten Staatssekretär Oliver Luksic, Udo Schiefner (Vorsitzender des Bundestags-Verkehrsausschusses, SPD), Martina Englhardt-Kopf (CDU/CSU-Fraktion), Dr. Sigrid Evelyn Nikutta (Vorstandsvorsitzende DB Cargo) und Prof. Dr. Engelhardt über die aktuellen Themen der Logistikbranche. Die Moderatorin der Runde, Anja Ludwig (R+V Allgemeine Versicherung AG/KRAVAG-LOGISTIC Versicherungs-AG), musste in einer zum Teil hitzigen Debatte quer durch die Themen Energiepreisexplosion, Fahrermangel und Verlagerungspotentiale der Bahn leiten.



10. August 2022

BGL beim Fachkräftegipfel mit Verkehrsminister Dr. Volker Wissing



Prof. Dr. Engelhardt: Wir haben genug geredet und müssen endlich handeln!

Seit langem weist der BGL auf den akuten Fahrermangel hin. Am 10. Oktober 2022 fand ein Fachkräftegipfel mit dem Bundesminister für Digitales und Verkehr Dr. Volker Wissing und dem Parlamentarischen Staatssekretär Oliver Luksic statt. Der Gipfel soll ein Auftakt zu weiteren Gesprächen sein.

Für die mittelständische Transportwirtschaft waren BGL-Vorstandssprecher Prof. Dr. Dirk Engelhardt sowie Unternehmerin und LBBV-Präsidentin Ramona Sabelus (Walter Schmidt Spedition GmbH & Co.KG) auf dem Gipfel vertreten.

12. Oktober 2022

BGL bei der öffentlichen Anhörung zum Gesetzentwurf der Bundesregierung zur geplanten Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes am 12.10.2022



Zum 1. Januar 2023 gab es neue Lkw-Mautsätze. Die Branche musste sich auf Steigerungen von 3,8%–40,6% einstellen. Am 12. Oktober 2022 war die Änderung noch nicht final vom Parlament beschlossen und die Abgeordneten des Bundestages wollten sich in einer Öffentlichen Anhörung ein Bild über die Auswirkungen der Mauterhöhungen machen. Der BGL war live vor Ort und mit Jens Pawlowski (BGL e.V.) als Sachverständiger vertreten, gemeinsam mit BGL-Unternehmer Christopher Schuldes (Schuldes Spedition GmbH).

12. Oktober 2022
Empfang im Brüsseler »Common Office«



Am 12. Oktober 2022 lud das Brüsseler »Common Office« von BGL, FNTR und NLA zu einem Empfang ein. Anlass war der Umzug in ein neues Bürogebäude. Mehr als 60 Gäste aus der Europäischen Kommission, dem Europäischen Parlament und anderen Transportverbänden sowie Partnern sind der Einladung gefolgt. Kristian Schmidt, Direktor für Landverkehr in der Generaldirektion MOVE (Mobilität und Verkehr) Europäische Kommission, lobte in seiner Ansprache den Zusammenschluss der einzelnen nationalen Verbände zu einer größeren Einheit sowie die Zusammenarbeit mit dem gemeinsamen Büro. Gerade die gebündelten Informationen und Anregungen aus europäischen Regionen, die zu den bedeutendsten Transportmärkten in der EU gehören, seien wichtig für die tägliche Arbeit seiner Direktion. Das »Common Office« aus BGL, FNTR (Frankreich) und NLA (Dänemark, Schweden, Norwegen, Finnland) wurde 2019 mit dem Ziel gegründet, eine noch größere Schlagkraft gegenüber den europäischen Institutionen zu entwickeln.

20. Oktober 2022
ERFA-Gruppe mit BGL-Unternehmern in Berlin

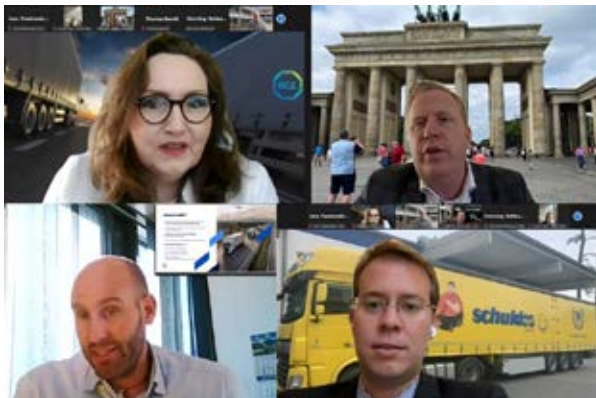
Die aktuelle Energiepreissituation, ein möglicher LNG-Rettungsschirm, die Probleme des Fahrermangels und die Herausforderungen beim Thema Klimaschutz und alternative Antriebe: All das waren die Themen bei einem Parlamentarischen Abend, den das BGL-Hauptstadtbüro für eine ERFA-Gruppe aus BGL-Unternehmern unter Leitung von Erwin Stöhr (Stöhr Logistik GmbH) mit Verkehrspolitikern in Berlin organisiert hat. Seitens der Politik waren der Vorsitzende des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages, MdB Udo Schiefner (SPD) vertreten sowie die MdBs Valentin Abel (FDP) und Henning Rehbaum (CDU/CSU) – beide Mitglied im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages.



Besuch der ERFA-Gruppe in Berlin (unter Leitung von Erwin Stöhr)

27. Oktober 2022

Sehr konstruktiver Runder Tisch Fahrermangel



Zu einem sehr konstruktiven Runden Tisch Fahrermangel hatte die CDU/CSU-Bundestagsfraktion unter Leitung des Verkehrspolitikers MdB Henning Reibbaum eingeladen. Schwerpunkt der Diskussion war das Thema Qualifizierung von Berufskraftfahrern. Als Referenten waren u.a. Miriam Schwarze (BGL e.V.) sowie die Unternehmer Christopher Schuldes (Schuldes Spedition GmbH) und Christian Stickel (Spedition und Transportunternehmen Stickel GmbH) geladen. Gegen nicht wenige Bedenkenträger aufseiten der Fahrschulbranche und der Prüforganisationen haben die Referenten klar gemacht, dass es 5 vor 12 ist und alle Hebel in Bewegung gesetzt werden müssten, um dem Fahrermangel entgegenzuwirken: Mehr Digitalisierung, weniger Bürokratie / Hürdenabbau, Zusammenlegung von Führerschein- und Berufskraftfahrer-Ausbildung, leichtere Zuwanderung, bessere Arbeitsbedingungen und mehr Wertschätzung für Brummifahrer und mehr Akzeptanz für den Lkw!

17. November 2022

Nutzfahrzeuggipfel Klimafreundliche Nutzfahrzeuge



Der Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium Hartmut Höppner hat die Fachkonferenz klimafreundliche Nutzfahrzeuge eröffnet. Ziel ist die Diskussion über den Fahrplan zur Erreichung der Klimaschutzziele im Nutzfahrzeugbereich. BGL-Vorstandssprecher Prof. Dr. Dirk Engelhardt konnte in einer Podiumsdiskussion mit u.a. Verkehrsminister Dr. Volker Wissing die Situation der Transport- und Logistikunternehmen verdeutlichen.

7. Dezember 2022

Fahrermangel: BGL-Vorstandssprecher Prof. Dr. Engelhardt im Gespräch mit EU-Verkehrskommissarin Vălean



BGL-Vorstandssprecher Prof. Dr. Dirk Engelhardt mit EU-Verkehrskommissarin Adina Vălean

BGL-Vorstandssprecher Prof. Dr. Dirk Engelhardt hat sich zu einem knapp einstündigen Gespräch mit EU-Verkehrskommissarin Adina Vălean in Brüssel getroffen. Hauptthema war der grassierende Fahrermangel. Prof. Engelhardt verdeutlichte gegenüber der Kommissarin das derzeit gravierendste Problem der Straßenverkehrsunternehmen: Ohne Änderungen der Rahmenbedingungen werden im Jahr 2030 allein in Deutschland bis zu 200 000 Fahrer fehlen. Trotz vorhandenen Aufträgen stünden bereits heute viele Lkw auf dem Betriebshof still, weil Fahrer fehlen.

12. Dezember 2022

Dritte Öffentliche Anhörung zum Fahrermangel-Thema: Arbeitsbedingungen und Rampe



Es fand eine weitere öffentliche Anhörung im Deutschen Bundestag zum Fahrermangel statt – diesmal zum zentralen Thema der Arbeitsbedingungen. Der BGL war wieder als Sachverständiger geladen. BGL-Vorstandssprecher Prof. Dr. Dirk Engelhardt hat dabei auch aus seiner eigenen Erfahrung als Brummifahrer berichtet und ein schnelles Handeln der Bundesregierung gefordert: Be- und Entladeverbot für Fahrpersonal, gesetzlich verpflichtender Zugang zu Sanitäreinrichtungen, ausreichend und angemessen ausgestattete Rastplätze, Kampf gegen Sozialdumping, für faire Wettbewerbsbedingungen und faire Fahrerlöhne und eine höhere Kontrolldichte für effektive Kontrollen bestehender Gesetze.

20. Dezember 2022

Projektabschluss Truck2Train–Weniger Hürden für klimafreundlichen Gütertransport



Von links nach rechts: Patrick Balasa (Allianz pro Schiene), Jörg Stephan (BMDV), Dominik Fürste (Rail-Flow), Dirk Flege (Allianz pro Schiene), Hans Stapelfeldt (BGL bzw. VSH) und Alexander Kähler (Kroop & Co.)

Der kombinierte Gütertransport auf Lkw und Schiene wird künftig deutlich attraktiver. Denn Transporte im sogenannten Kombinierten Verkehr sind nun unternehmensübergreifend digital buchbar. Das erleichtert auch kleinen und mittelständischen Unternehmen den Einstieg in den umweltfreundlichen Warentransport, die bisher ausschließlich auf den Lkw gesetzt haben. Der vereinfachte Zugang zum Kombinierten Verkehr ist das Ergebnis eines Projekts der Allianz pro Schiene und des BGL. Im vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) mit 200 000 Euro geförderten Projekt »Truck2Train« sind Allianz pro Schiene und BGL der Frage nachgegangen, wie kleinen und mittelständischen Straßentransportunternehmen der Zugang zum Kombinierten Verkehr Straße/Schiene erleichtert werden kann. Das Projekt endete Ende 2022, die Ergebnisse lassen sich unter www.truck2train.org einsehen.

17. Januar 2023

Das Brüsseler Common Office traf sich mit Vertretern des schwedischen Verkehrsministeriums

Auf Einladung des finnischen Logistikverbandes SKAL trafen sich das Brüsseler Common Office aus BGL, FNTR (Frankreich) und NLA (Nordischen Länder) zusammen mit weiteren Verbandsvertretern aus der EU mit Repräsentanten des schwedischen Verkehrsministeriums. Schweden hat im ersten Halbjahr 2023 den Vorsitz des EU-Rates inne. Die schwedischen Vertreter stellten ihr Programm für den Bereich Straßengüterverkehr vor, diskutierten mit den Branchenvertretern und nahmen Anregungen entgegen.



21. Januar 2023

Aktion gegen Fahrermangel mit MAN und dem TSV 1860 München



Um den sich weiter verschärfenden Fahrermangel im Güter- und Personenverkehr in den öffentlichen Fokus zu rücken, hat der BGL am 21. Januar 2023 gemeinsam mit dem neuen Fördermitglied MAN im Rahmen des Spiels TSV 1860 München gegen FSV Zwickau in der 3. Bundesliga 22 Berufskraftfahrerinnen und -fahrer mit den Spielern einlaufen lassen, um auf das Problem des fehlenden Nachwuchses aufmerksam zu machen.

20. Februar 2023

BGL fordert zusammen mit EU-Abgeordnetem Markus Ferber (CSU) Ende der Tiroler Dosierungsmaßnahmen

Zusammen mit zahlreichen Vertretern europäischer Transportverbände, Unternehmen und Fahrern sowie mit der Polizei Rosenheim wurden Markus Ferber und Mitarbeiter sowie Unternehmer des BGL vor Ort an der Grenze Zeugen des Verkehrschaos in Folge der Blockabfertigung. Kilometerlange Staus sind seit Jahren das Ergebnis dieser Binnenmarkt-feindlichen Anti-Transitmaßnahme, die zu unzumutbaren Belastungen der Lkw-Fahrer, Autofahrer, Transportunternehmen, Anwohner und Umwelt auf der deutschen Seite der Inntalautobahn führen. Immer wieder kommt es zu schweren Unfällen in Folge der Dosierung. Ausreichende Alternativen für den Gütertransport mit der Bahn gibt es wegen viel zu geringer Schienenkapazitäten gegenwärtig nicht. Bei dem Termin waren auch zahlreiche Pressevertreter anwesend.



Von Links: MdEP Markus Ferber, BGL-Frauenbotschafterin Christina Scheib und Polizeidirektor Peter Böttinger (Leiter der Verkehrspolizei Rosenheim)

21. März 2023

Digitales Logistikforum 2023 – Rückblick



Das digitale Logistikforum 2023 stand unter dem Motto »Herausforderung angenommen – Branche im Wandel!«. Der BGL und die SVG hatten zum dritten Mal zu diesem Format eingeladen.

Zu Beginn begrüßte Oliver Luksic, parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Digitales und Verkehr (BMDV), die Teilnehmer.

BGL-Vorstandssprecher Prof. Dr. Dirk Engelhardt moderierte die anschließende Podiumsdiskussion, die sich dem Thema »Zukunft digital: So qualifizieren sich die Fachkräfte von Morgen« widmete. Hier diskutierte er mit Martina Engelhardt-Kopf, MdB, Berichterstatterin für Güterverkehr und Logistik der CDU/CSU-Bundestagsfraktion, Kerstin Seibert, Geschäftsleitung der Spedition Hans Adam Schanz GmbH & Co. KG und Gerald Hartwig, Leiter Operatives Geschäft, SVG-Akademie GmbH. Moderiert wurde die Runde von Miriam Schwarze, Stabsstelle Vorstand und Leiterin Wirtschaftliche Grundsatzfragen beim BGL. Die Digitalisierung darf auch in der Ausbildung, Qualifizierung und Weiterbildung von Fachkräften in der Logistik nicht fehlen.

22. März 2023

Eröffnung einer Bio-CNG-Tankstelle für Lkw in Rostock



Am 20. März 2023 haben die Stadtwerke Rostock im Gewerbepark Ostsee am Autobahnkreuz A20/A19 eine Bio-CNG-Tankstelle eröffnet. Die Anlage ist speziell auf die Versorgung der Logistikbranche der Region mit klimaschonendem Bio-CNG ausgelegt. BGL-Unternehmer Stephan Gustke (Spedition Heinrich Gustke GmbH) und der Leiter des BGL-Hauptstadtbüros Jens Pawlowski waren vor Ort dabei. Sie haben dort gemeinsam auf die Perspektiven von Bio-LNG und Bio-CNG für die Logistikwirtschaft hingewiesen und mit Blick auf die Politik die Notwendigkeit von Biokraftstoffen für die Erreichung der Klimaziele betont.

24. März 2023

Delegation der »Runden Group« aus Steinfeld (Oldenburg) in der Brüsseler BGL-Repräsentanz



Der BGL hat eine größere Delegation der »Runden-Group« und hier insbesondere die zur Gruppe gehörende Rubetrans Logistics GmbH, Mitglied im GVN, im Rahmen ihres Besuchs der belgischen Hauptstadt in der Brüsseler BGL-Repräsentanz empfangen. Im Mittelpunkt des Austauschs standen die für Ende Juni 2023 zu erwartenden Vorschläge der EU-Kommission zu Maßen und Gewichten von schweren Nutzfahrzeugen. Darüber hinaus kam auch das Thema Transformation der Antriebstechnologien zur Sprache. Dabei machte die Runden-Group klar, dass sie diese Herausforderung aktiv angeht, beschrieb aber gleichzeitig auch ihre Schwierigkeiten, die durch mangelnde Planbarkeit und unklare Vorgaben durch die Entscheidungsträger entstehen.

27. März 2023

BGL bei der Anhörung im Bundestag



Fahrermangel, fehlende Lkw-Parkplätze und steigende Mautkosten waren einige der Themen, die im Rahmen einer öffentlichen Anhörung des Verkehrsausschusses zum Antrag der CDU/CSU-Fraktion mit dem Titel »Güterverkehrs- und Logistikbranche aus der Krise führen« am Montag, 27. März 2023, diskutiert wurden. Dabei warnte BGL-Vorstandssprecher Prof. Dr. Dirk Engelhardt angesichts des sich verschärfenden Lkw-Fahrermangels vor einem Versorgungskollaps in Deutschland. Nach bereits drei Öffentlichen Anhörungen im vergangenen Jahr zum Thema Fahrermangel bildete die jetzige Anhörung den Abschluss der Debatte im Bundestag darüber, wie die Rahmenbedingungen für die Güterverkehrs- und Logistikbranche zukunftssicher gestaltet werden können.

28. März 2023

BGL-Jungunternehmer/-innen Auftakttreffen in Berlin



Auf der Agenda des JU-Treffens in Berlin stand ein Gespräch im Bundesverkehrsministerium mit dem Parlamentarischen Staatssekretär und Logistikbeauftragten der Bundesregierung, Oliver Luksic (s. Bild), gefolgt von einem Besuch des Deutschen Bundestages inkl. eines weiteren Gesprächs mit dem verkehrspolitischen Sprecher der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN, Stefan Gelbhaar.

9.-12. Mai 2023

Messerückblick Transport Logistic 2023



Nach einer fast dreijährigen Corona-Pause öffnete die transport logistic Messe in München im Mai wieder ihre Tore und lockte Besucher aus der ganzen Welt an. Die Veranstalter freuten sich über Rekord-Besucherzahlen und verkündeten »die Messe war ein großer Erfolg«. Der BGL war wieder vertreten auf einem gemeinsamen Messestand mit SVG, KRAVAG und BGL, einer spannenden Podiumsdiskussion zur Frage »Klimaschutz in der Transportlogistik: Gelingt der Transformationsprozess bis 2030?« sowie einer Info-Veranstaltung zur neuen strategischen Partnerschaft von TIMOCOM und BGL zur Live-Sendungsverfolgung.

Mai 2023 Mautkampagne



Der BGL hatte Mitte Mai eine Medien-Aktion »Rote Karte« gestartet, in der Unternehmer/-innen-Statements zur geplanten Lkw-Maut-Erhöhung auf den Social-Media-Kanälen des BGL veröffentlicht wurden. Bis Redaktionsschluss haben über 100 Unternehmerinnen und Unternehmer mitgemacht und die Gelegenheit genutzt, ihren Protest zu äußern. Die Statements wurden auch an die Politik und die Presse gegeben.



1./2. Juni 2023 BGL-Jungunternehmer/-innen treffen ihre »Amtskollegen« aus dem »Common Road Transport Office« in Brüssel



Über 35 Jungunternehmer/-innen aus Deutschland, Frankreich, Dänemark und Norwegen haben sich Anfang Juni in Brüssel zu einem Austausch getroffen. Das »Common Road Transport Office« von BGL, FNTR und NLA hat die zweitägige Veranstaltung organisiert. Ebenfalls teilgenommen hat Prof. Dr. Engelhardt als Vorstandssprecher des BGL. Im Mittelpunkt des Treffens stand das gegenseitige Kennenlernen, wobei grenzüberschreitend erstaunlich viele Gemeinsamkeiten bei den Herausforderungen für Transportunternehmen festgestellt wurden.

14./15. Juli 2023
Truck Grand Prix



Impressionen vom jährlichen Truck Symposium unter der Moderation von BGL-Vorstandssprecher Prof. Dr. Dirk Engelhardt und vom Internationalen Truck Grand Prix 2023. BGL und LBBV vereinbarten am Rande des Truck Grand Prix eine Kooperation mit Blicki e.V. zur Vernetzung der Verkehrssicherheitsaktivitäten. Die Aktion »Blicki blickt's« ist eine Verkehrssicherheitsinitiative mit Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing als Schirmherr, die von der SITA Deutschland GmbH ins Leben gerufen wurde.

1. August 2023
Medienkampagne #mauteverest zur geplanten CO₂-Maut für Lkw



Der BGL startete am 1. August 2023 die Kampagne »#mauteverest – so kommen wir nicht über den Berg!«. Damit soll die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit gezielt auf die Problematik der CO₂-Maut gerichtet und der Druck auf die Politik erhöht werden. Es soll die Leistung und Leistungsbereitschaft der Transportunternehmen und Fahrer in den Vordergrund gerückt werden und positiv, smart und mit Humor kommuniziert werden. Die Politik soll wachgerüttelt aber nicht vergarnt werden. Parallel zur Mautkampagne wird der Fokus perspektivisch auf eine Imagekampagne der Branche gerichtet, und die Unternehmer mit ihren Fahrern als strahlende Eckpfeiler der Gesellschaft gezeigt.

DER BGL UND SEINE MITGLIEDSORGANISATIONEN

Vorstand

Vorstandssprecher: Prof. Dr. Dirk Engelhardt

Stabsstelle Vorstand:

Miriam Schwarze

Dr. Nina Zimmermann

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

Stellvertretender Vorsitzender

Johann Ach († 07.06.2023)

Klaus Akkermann

Henriette Koppenhöfer (bis 31.07.2023)

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

Belgien

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:

Reinhold Fisel (seit 08/23)

Johann Ach († 07.06.2023)

Hauptgeschäftsführung:

Ass. Sebastian Lechner, Stephan Doppelhammer

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:

Dariusz Dudek

Geschäftsführung:

Olaf Mittelman

Hamburg

Verband Straßengüterverkehr und Logistik Hamburg e.V. (VSH)

Vorsitz:

Bianca Poppe, Stefan Wurzel

Geschäftsführung:

Hans Stapelfeldt

Hessen

Fachverband Güterkraftverkehr und Logistik Hessen e. V.

Vorsitz:

Anja Blieder-Hinterlang

Geschäftsführung:

Dipl.-Kfm. Klaus Poppe

Mecklenburg-Vorpommern

Fachvereinigung Güterverkehr des Landes Mecklenburg-Vorpommern e. V. im Landesverband des Verkehrsgewerbes Mecklenburg-Vorpommern (LVM-V) e. V.

Vorsitz:

Thomas Heinbokel

Geschäftsführung:

Nadine Dreier

Niedersachsen

Fachvereinigung Güterkraftverkehr und Entsorgung im Gesamtverband Verkehrsgewerbe Niedersachsen (GVN) e. V.

Vorsitz:

Ute Frick

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-Jahan

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

Geschäftsführung:

Tobias Hinze

Bundesorganisationen

Bundesverband Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK) e. V.

Vorsitz:

Andreas Kahl

Geschäftsführung:

Helmut Schgeiner

SVG Bundes-Zentralgenossenschaft Straßenverkehr eG

Vorsitz:

Marcel Frings, Dierk Hochgesang, Klaus Peter Röskes

TRANSFRIGORROUTE DEUTSCHLAND (TD) e. V.

Vorstand:

Gert Kautetzky

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
Ausschuss für Digitales

Arbeitskreise

Arbeitskreis »Ladungssicherung auf dem Nutzfahrzeug«
Arbeitskreis »Papierlogistik«
Arbeitskreis »Holztransporte«
Arbeitskreis »Nahrungsmittellogistik«
Arbeitskreis »Chemielogistik«
Arbeitskreis »Handelslogistik«
Arbeitskreis »Stahltransporte«
Arbeitskreis »Baustellenlogistik«
Arbeitskreis »Tiertransporte«
Arbeitskreis »Junge Unternehmer/-innen«

Assoziierte Fachorganisation und Tochtergesellschaft

Entsorgergemeinschaft
Regionaler Wirtschaftsverkehr (EGRW) e.V.
Breitenbachstraße 1
60487 Frankfurt am Main
Telefon: +49 69 7919 – 0

Vorstandsvorsitzender: Michael Wanken
Geschäftsführer: Werner Baumann

BGL Infoservice GmbH
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
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

