

JAHRESBERICHT 2023/2024



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

JAHRESBERICHT 2023/24



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

EINIGKEIT MACHT STARK!

Liebe Leserinnen und Leser,

das Jahr 2024 begann für unsere Branche mit einem Paukenschlag – um genau zu sein, eigentlich sogar mit einem Trommelwirbel! Solche vielfältigen Protestaktionen des Transportlogistikgewerbes – oftmals an der Seite der Bauern und anderer von der Regierungspolitik in ihrer Existenz bedrohter Branchen – hat es in der Geschichte der Bundesrepublik noch nicht gegeben. Kein Wunder – war denn die Not je größer? Ist Ihnen dabei aufgefallen, dass seit Jahresbeginn die Bauern von Politik und Medien wieder »Bauern« genannt werden und nicht mehr als »Landwirte« gebauchpinselt werden? Der Begriff Bauer wurde in der Öffentlichkeit lange nicht mehr verwendet, weil ihm etwas Abwertendes unterstellt wird. Für mich, der ich viele Jahre in der Agrarlogistik tätig war, war der Begriff Bauer nie negativ konnotiert – im Gegenteil. Für mich hat er etwas Bodenständiges, Handfestes, Ehrliches. Vielleicht rührt die aktuell verstärkte Verwendung des Begriffs Bauern aber auch von dem nicht zu verleugnenden moralischen Eindruck, den die schiere Masse der Fahrzeuge und die Entschlossenheit der Menschen dahinter auf die Betrachter machte. Auf manche Außenstehende wirkte das massive Auftreten der gegen die Repressionen der Obrigkeit aufbegehrenden Bauern zuweilen geradezu martialisch – der Weg zur Reminiszenz an die vor exakt 500 Jahren ausgebrochenen Bauernkriege war da nicht mehr weit. Die zahllosen Lkw der ebenso betroffenen Transportlogistikunternehmen taten dabei ihr übriges. Zum Glück mündeten die Proteste in produktive Verhandlungen, an denen auch der BGL maßgeblich beteiligt war. Wie stark unsere Branche sein kann, wenn sie einig ist – und nur dann! – haben nicht nur die zentrale Kundgebung in Berlin, sondern auch die vielen bundesweit regionalen Protestaktionen in Bayern, Baden, Sachsen-Anhalt, Brandenburg, Rheinland-Pfalz, im Saarland und, und, und... gezeigt: Wenn der BGL mit seinen Landesverbänden und Mitgliedsunternehmen



die Stimme gemeinsam erhebt, wird sie auch gehört! So kommen dann auch greifbare Erfolge wie die »Kommission Straßengüterverkehr« zustande, die die berechtigten Branchenforderungen aufgreift und einer Realisierung näherbringt. Diesen konstruktiven Prozess in Gang zu halten, ist aktuell unsere vordringlichste Aufgabe – in stetem Dialog mit allen Beteiligten.

Es ist unsere mittelständische Branche, die »den Laden« in ganz Deutschland am Laufen hält, aber sich – wider aller Logik – im Gegenzug von der Politik oftmals vor schier unlösbare Anforderungen gestellt sieht. Die Unlösbarkeit dieser Anforderungen auf ein realisierbares Maß herunterzuschrauben, die Existenz der Branche und damit die Versorgung von Bevölkerung und Wirtschaft mit den lebensnotwendigen Dingen des täglichen Bedarfs zu sichern, dafür werden wir beim BGL auch im kommenden Jahr mit aller Kraft eintreten!

Herzlichst Ihr

A handwritten signature in black ink, which appears to read 'Dirk Engelhardt'. The signature is written in a cursive, flowing style.

Prof. Dr. Dirk Engelhardt
Vorstandssprecher

INHALT

Berlin & Brüssel.....	4
Förderprogramme im Güterkraftverkehr.....	9
Recht & Praxis im Güterkraftverkehr	13
Verkehrssicherheit, Umwelt/Entsorgung und Nutzfahrzeugtechnik.....	16
Internationaler Verkehr.....	24
Deutsches Transportgewerbe auf Spezialmärkten	26
Berufsbildung.....	27
Neues aus dem Verbandsleben.....	28
Trusted Carrier Update.....	30
Highlights des Berichtsjahres in Bildern.....	32
Anhang.....	41

Autoren

AJ Antje Janßen
Dn Hans-Christian Daners
DS Dirk Saile
GB Dr. Guido Belger
JP Jens Pawlowski
LM Lorena Meryer
MS Miriam Schwarze
Ni Ursula Nies
RS Roger Schwarz
To Daniel Torres
WA Dr. Werner Andres

© 2024 ERLING Verlag GmbH &
Co. KG, Clenze
mail@erling-verlag.com
www.erling-verlag.com

Satz/Layout: Anna-Lena Wahl

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. 7: frimufilms stock.adobe.com;
S. 10 (oben): Ralf – stock.adobe.
com, (unten): Africa Studio –
stock.adobe.com; S. 12: Markus
Mainka – stock.adobe.com;
S. 19: Kzenon – stock.adobe.com;
S. 25: Björn Wylezich – stock.ad-
obe.com; S. 30–31: Daniel Koke

NEUES AUS BERLIN

Mautgesetz

Die letzten 12 Monate standen in Berlin im Zeichen des #Mauteverest, der Verdopplung der Lkw-Maut durch die Einführung einer CO₂-Komponente, die mit einem CO₂-Preis i.H.v. 200 €/t das EU-rechtlich maximal zulässige Maß voll ausschöpfte und sogar doppelt so hoch war, wie der empfohlene Bezugsrahmen der Eurovignetten-Richtlinie.

Am 20. Oktober 2023 hatte die Ampelkoalition aus SPD, Grünen und FDP das Dritte Gesetz zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften und damit eine Mauterhöhung in historischer Größenordnung beschlossen – inmitten einer Wirtschaftskrise. Besonders bemerkenswert neben dem Aspekt des Mauthammers zur Unzeit: Die Parlamentarier der Ampelkoalition im Bundestag hatten den ursprünglichen Gesetzentwurf exakt 1:1 abge-nickt. Änderungen am Gesetzentwurf wurden trotz zahlreicher vorgebrachter Bedenken aus der Branche – so z.B. des BGL in der öffentlichen Anhörung im Bundestag – nicht vorgenommen. Dies, obwohl es zwischenzeitlich so aussah, als ob wenigstens das unglückliche Datum des Inkrafttretens kurz vor Jahresende auf den 1. Januar 2024 verschoben werden, eine Regelung zur Vermeidung der Doppelbelastung gefunden oder das Mautharmonisierungsprogramm aufgestockt werden könnte. Am Ende kam nichts davon. Damit haben sich die Parlamentarier letztlich selbst überflüssig gemacht.

Der BGL kritisierte den Gesetzentwurf in der konkreten Ausgestaltung scharf als sinnlosen Inflationstreiber inmitten einer Wirtschaftskrise ohne jede Lenkungswirkung. Unter dem Deckmantel des Klimaschutzes wurde damit der Wirtschaft aber auch der Bevölkerung extrem geschadet und eine massive Steuererhöhung durch die Hintertür eingeführt.

Der Bundesrat hatte das Gesetz in allerletzter Minute und nur aufgrund von Fristverkürzungen bestätigt. Es folgte das Inkrafttreten der CO₂-Maut zum 1. Dezember 2023 sowie die Einbeziehung der Fahrzeuge mit mehr als 3,5 t zum 1. Juli 2024.

Immerhin: Die Maut auf Landes- und Kommunalstraßen ist vorerst vom Tisch! Trotz einer entsprechenden Initiative von Baden-Württemberg hat das FDP-geführte Bundesverkehrsministerium eine bundesweite Einführung von Lkw-Maut auf Landes- und Kommunalstraßen ausgeschlossen und erklärt, hierfür auch keine Ressourcen seitens des Bundes bereitzustellen – etwa durch die Toll Collect GmbH.

Demo und #mauteverest – die Mautkampagne des BGL

Der BGL hat unmittelbar nach Bekanntwerden der Gesetzesvorhaben zur Erhöhung der Maut massiv interveniert. Nachdem eine Demonstration im Sommer 2023 zunächst keine hinreichende Unterstützung in der Branche fand, startete der BGL eine Protestkampagne unter dem Slogan »#mauteverest – so kommen wir nicht über den Berg«. Es folgte eine gemeinsame Pressekonferenz mit Gitta Connemann, Vorsitzende der Mittelstandsorganisation der CDU »MIT« im September vor der blauen Wand im Haus der Bundespressekonferenz in Berlin.

Die Kampagne gipfelte in einer Protestwoche im Januar 2024 vom Bauerverband und dem BGL sowie einer Großdemo am Brandenburger Tor. In der Folge fanden eine Reihe von Gesprächen im Bundestag und mit der Bundesregierung statt.

Am 19. Januar gab es zunächst einen Krisengipfel der Branche mit dem Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing, im Rahmen dessen dieser die Kommission Straßengüterverkehr einsetzte. Es folgten Gespräche mit dem Parteivorsitzenden der CDU und Vorsitzenden der CDU/CSU-Bundestagsfraktion Friedrich Merz, dem stellvertretenden Vorsitzenden der CDU/CSU Ulrich Lande, den stellvertretenden Vorsitzenden der SPD-Bundestagsfraktion und der FDP-Bundestagsfraktion, Detlef Müller und Carina Konrad. Im Bundesfinanzministerium gab es auf Initiative des FDP-Parteivorsitzenden und Bundesfinanzministers Christian Lindner ein Gespräch mit dessen Staatssekretär Dr. Wolf Heinrich Reuter. In all diesen Gesprächen



mahnte der BGL, die Existenz der mittelständischen Transport- und Logistikunternehmen dürfe nicht auf's Spiel gesetzt werden und es müsse dringend Entlastungsmaßnahmen für die Branche geben.

Kommission Straßengüterverkehr als Ergebnis der Branchenproteste

Die eingeforderte Entlastung gab es dann mit der Kommission Straßengüterverkehr! BGL-Vorstandssprecher Prof. Dr. Dirk Engelhardt hatte Minister Dr. Volker Wissing die Dramatik der Situation verdeutlicht und dieser hatte sich daraufhin klar hinter die Branche gestellt. Er hat eine Kommission Straßengüterverkehr eingesetzt mit dem Ziel, kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen zur Entlastung der Branche zu erarbeiten. Die Kommission tagte insgesamt drei Mal.

Im Zuge der ersten Sitzung konnte das Sofortprogramm »Logistikbranche entlasten, Umwelt- und Klimaschutz voranbringen« auf den Weg gebracht werden. Es hat einen Gesamtumfang von 354 Millionen Euro und basiert auf drei Säulen:

1. Aufstockung des Mautharmonisierungsprogramms um 60 Millionen Euro.
2. Aufstockung um 60 Millionen Euro und Neuaufnahme des Förderprogramms »Energiesparende Komponenten« (Trailerförderung).
3. Aufstockung um 234 Millionen Euro und Neustart des Förderprogramms »Gewerbliches Schnellladen«.

In den beiden Folgesitzungen wurden sodann Maßnahmen zur Bürokratieentlastung erarbeitet, die insgesamt 10 Themenfelder umfassten:

1. Erleichterungen für Berufskraftfahrerqualifikationen und Fahrerlaubnisse schaffen

- Gleichwertige Berufskraftfahrerqualifikationen aus Drittstaaten anerkennen
- Hürden für die Beschäftigung ukrainischer Berufskraftfahrerinnen und -fahrer abbauen
- Weitere Möglichkeiten für die Umschreibung von Führerscheinen aus Drittstaaten prüfen
- Spielräume zur Einbindung von Augenoptikern in den sog. Sehtest prüfen
- Rechtliche Auslegung der Anlage 5 Fahrerlaubnis-Verordnung klarstellen
- Erleichterungen für die regelmäßig erforderliche Weiterbildung einführen
- Rechtliche Auslegung zur Zulassung von Räumen für Schulungen zur Weiterbildung klarstellen

2. Bürokratische Hemmnisse im Bereich Transformation abbauen

- Rahmenbedingungen für den Ausbau von Ladepunkten verbessern
- Erleichterungen bei Netzanschlussverfahren für den Wirtschaftsverkehr umsetzen
- Aufbau der Lkw-Ladeinfrastruktur vorantreiben
- Rechtliche Rolle der Ladesäulenbetreiber anpassen
- Steuerliche Förderung von erneuerbaren Kraftstoffen prüfen
- Berichtspflichten im Rahmen des EU-Grensausgleichsmechanismus vereinfachen

3. **Prozesse für Großraum- und Schwertransporte optimieren**
 - Antrags- und Genehmigungsverfahren vereinfachen und beschleunigen
4. **Meldepflichten für Unternehmen einfach und praktikabel gestalten**
 - Meldeaufwand reduzieren und innerbetrieblichen Datenaustausch ausbauen
 - Meldepflichten bei kurzzeitigen Änderungen in der Fahrzeugflotte praktikabel gestalten
5. **Effektive, störungsfreie und sichere Belieferung in Städten erleichtern**
 - Neues Verkehrszeichen für die Einrichtung von Ladezonen schaffen
 - Rolle der Verkehrsbehörden bei der Genehmigung von Halteverbotszonen diskutieren
6. **Bestehende Vorgaben für Lkw-Fahrverbote an Sonn- und Feiertagen prüfen**
 - Anpassung von Lkw-Fahrverboten an bundesuneinheitlichen Feiertagen prüfen
 - Anpassung des Lkw-Fahrverbots an Sonn- und Feiertagen an Ferienreiseverordnung prüfen
7. **Gestaltungsspielraum für Förderprogramme prüfen und harmonisieren**
 - Förderprogramme so einfach wie möglich gestalten
8. **Wettbewerbsnachteile bei der Einfuhrumsatzsteuer in Deutschland abbauen**
 - Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer weiterentwickeln
9. **Unverhältnismäßige Belastungen bei Umsetzung des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes und der EU-Lieferkettenrichtlinie verhindern**
 - Bei Umsetzung der EU-Lieferkettenrichtlinie Spielräume für Entlastung der Wirtschaft nutzen
10. **Zusätzliche Bürokratie bei der Umsetzung des Postmodernisierungsgesetzes vermeiden**

HVO100 zugelassen

Mit der Aufnahme der Dieselmotorkraftstoffnorm DIN EN 15940 in die 10. BImSchV wurde im November 2023 nach zahlreichen Gesprächen mit dem Bundesumweltministerium endlich die Grundlage geschaffen, dass klimaschonende synthetische Dieselmotorkraftstoffe und biogenes HVO100 zukünftig an öffentlichen Tankstellen in Deutschland vertrieben werden können. Seit dem 29.05.2024 ist der freie Verkauf von HVO100 an Tankstellen in Deutschland erlaubt. Der BGL setzt sich weiterhin dafür ein, dass staatliche Anreize zur Deckung der Wirtschaftlichkeit geschaffen werden, z.B. durch Reduktion der Energiesteuer (früher Mineralölsteuer) für biogene Kraftstoffe.

Neue Image-Kampagne »Ich Fahr Für Dich«

Zu Weihnachten brachte der BGL einen eigenen Weihnachtsfilm im Look der neuen #ichfahrfürdich-Kampagne heraus. Ab Mitte 2024 startete dann die Kampagne, in der sich der BGL leidenschaftlich dafür einsetzt, dem Gütertransport die Sichtbarkeit zu geben, die er verdient – denn ohne Lkw-Transport, Logistik und Entsorgung geht es nicht. #ichfahrfürdich steht für mehr als nur den Transport von Gütern. Es repräsentiert das Engagement, die Sorgfalt und Verantwortung der Unternehmer und Unternehmerinnen und natürlich auch der Fahrer und Fahrerinnen. (JP)



NEUES AUS BRÜSSEL

BGL-Forderungen zur EP-Wahl 2024

Im Mittelpunkt des Jahres 2023/2024 standen in Brüssel die Wahlen zum Europäischen Parlament (EP). Der BGL hat diesen Anlass genutzt, um zusammen mit den BGL-Mitgliedern Forderungen für die nächste Legislaturperiode (2024-2029) aufzustellen, u. a. mittels einer myBGL-Onlineveranstaltung im April.



Der BGL forderte, den richtigen Rahmen für Klimaneutralität im Straßengüterverkehr zu setzen, z.B. durch die Schaffung eines EU-Fonds zum

Aufbau einer alternativen Lade- und Tankinfrastruktur in der Europäischen Union, zum Ausbau eines adäquaten Stromnetzes und zur Unterstützung des Kaufs von Nullemissionsfahrzeugen. Gleichzeitig sollten schnell umsetzbare Lösungen zur CO₂-Einsparung sofort genutzt und wirkungsvolle Anreize zur Transformation gesetzt werden, z.B. durch: Zulassung verlängerter Sattelanhänger, Mehrgewichtskompensation für alternative Antriebe, höhere Gewichte für die Antriebsachse und Infrastrukturausbau. Weitere Kernforderungen betrafen Maßnahmen zur Bekämpfung des Fahrermangels, eine schärfere Durchsetzung des Mobilitätspakets sowie eine Stärkung des Binnenmarktes beispielsweise durch ein gerichtliches Vorgehen gegen Antitransitmaßnahmen im Alpentransit durch die EU-Kommission. Zuvor



wurden die BGL-Mitglieder über die Wahlprogramme der Parteien informiert.



Die Forderungen wurden in einer weiteren lebhaften Online-Diskussion des BGL mit den Kandidaten zum Europäischen Parlament Mitte Mai teils kontrovers debattiert.



Neben den eigenen BGL-Positionen wurde ein Forderungskatalog zusammen mit dem französischen Verband (FNTR) und Verband der nordischen Staaten (NLA), mit denen der BGL in Brüssel eine Arbeitsgemeinschaft mit einem gemeinsamen Büro hat, erarbeitet.



EU-Gesetzgebung

Maße und Gewichte von Lkw: Der BGL hat sich im Europäischen Parlament stark gemacht und auch erfolgreich für eine Mehrgewichtskompensation von alternativen Antrieben und das verlängerte Sattelfahrzeug eingesetzt. Die EU-Verkehrsminister müssen hiervon allerdings noch überzeugt werden.



EU-Führerschein: Von Beginn an sah der BGL in der Überarbeitung dieser Richtlinie die Chance, etwas gegen den Fahrermangel zu tun: z.B. vereinfachte ärztliche Untersuchungen und bessere Anerkennung von Führerscheinen aus Drittstaaten. Beides ist im Europäischen Parlament gelungen und sind jetzt Teil der EP-Position der 1. Lesung.



Lkw-Flottengrenzwerte: Zusammen mit einer Reihe von Partnern hat sich der BGL für eine Überprüfungs Klausel der Grenzwerte sowie für eine stärkere Berücksichtigung von nachhaltigen Kraftstoffen erfolgreich eingesetzt.



Aussichten nächste Legislaturperiode

Die EP-Wahl brachte zwar einige Veränderungen mit sich, dennoch behalten die Parteien der politischen Mitte für die nächste Legislaturperiode eine sehr solide Mehrheit, mit der der BGL weiter zusammenarbeiten wird. Einige unserer langjährigen Kontakte werden wahrscheinlich wieder im EP-Verkehrsausschuss sein.

Unser Fokus wird dabei das Engagement für einen realistischen Übergang zu Nullemissionstechnologien im Straßengüterverkehr und der Kampf gegen den Fahrermangel sein. Hier werden wir u.a. für eine Überarbeitung der Berufskraftfahrerausbildung werben, z. B. durch eine Anerkennung von Ausbildungen in Drittstaaten. (DS)

FÖRDERPROGRAMME IM GÜTERKRAFTVERKEHR

Förderprogramme zur Mautharmonisierung

Überzeichnung des Förderprogramms

De-minimis und Haushaltssperre 2023

In der Förderperiode 2023 war das Förderprogramm De-minimis überzeichnet – erstmals seit langem wurden Förderbescheide wegen ausgeschöpfter Mittel abgelehnt. Insgesamt konnten etwa 5.800 Anträge mit einem Volumen i. H. v. 36,3 Mio. € nicht beschieden werden, weil die Haushaltsmittel bereits gebunden waren. Das entspricht 14% des Gesamtbudgets. Zunächst hatten viele Antragsteller jedoch weder einen Zu- noch einen Ablehnungsbescheid für ab dem Monat Mai bis Oktober 2023 gestellte Erst- und/oder Folgeanträge erhalten – anfangs mangels Budget wegen fehlender Rückläufe, später wegen der vom Bundesfinanzministerium aufgrund des Bundesverfassungsgerichtsurteils vom 15.11.2023 verhängten Haushaltssperre gemäß § 41 BHO. Die Entscheidung, dass das Zweite Nachtragshaushaltsgesetz 2021 nicht mit dem Grundgesetz vereinbar und nichtig ist, hatte für alle Förderprogramme des BALM zur Folge, dass die Bewilligung von Anträgen temporär nicht möglich war. Erst zum Jahresanfang 2024 haben Antragsteller Klarheit über Ihre Fördersituation erhalten.

Wenngleich dem BGL bewusst war, dass auf diese noch »ausstehenden« Fördermittel kein Anspruch besteht, hat der BGL bereits frühzeitig sowohl an das BMDV als auch an die zuständigen Parlamentarier im Bundestag appelliert, das Budget aufzustocken. Da das Förderprogramm De-minimis der Harmonisierung im Zusammenhang mit der Lkw-Maut dient, hat der BGL – insbesondere vor dem Hintergrund der Einführung der CO₂-Maut – angeregt, die offenen Anträge aus 2023 kurzfristig zu bescheiden und dafür dem BALM ein Sonderbudget in Höhe von ca. 30 Mio. € zur Verfügung zu stellen. Letztlich war der BGL erfolgreich: die infolge der Proteste von BGL und Bauernverband im Januar 2024 durch Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing eingesetzte Kommission Straßengüterver-

kehr hat das Sofortprogramm »Logistikbranche entlasten, Umwelt- und Klimaschutz voranbringen« aufgelegt. Mit diesem Programm wurde u.a. das Förderprogramm De-minimis um weitere 60 Mio. € aufgestockt. Damit konnten alle Anträge aus 2023, die aufgrund fehlender Haushaltsmittel abgelehnt wurden, nachträglich noch bewilligt werden. Das restliche Fördervolumen von 30 Mio. € konnte zusätzlich für die Antragstellung 2024 verwendet werden.

Umfangreiche Verfahrensänderungen in der Förderperiode 2024

Mit der Änderung der EU-rechtlichen Grundlagen, die den Förderprogrammen zur Mautharmonisierung zugrunde liegen (»EU-De-minimis-Verordnung«/»Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung«), wurde es notwendig, die nationalen Förderrichtlinien anzupassen. Dieser Umstand – verbunden mit der späten Bekanntgabe der Bundeshaushaltsmittel 2024 – führte zu erheblichen Verzögerungen beim Antragsstart in den Förderprogrammen. So konnten Anträge auf Aus- und Weiterbildung erst Ende April gestellt werden, zudem gab es weitreichende Änderungen in den Verfahren. Maßnahmen dürfen in den genannten Programmen erst dann begonnen werden, wenn das BALM diese bewilligt hat (= nach Erlass des Zuwendungsbescheides). Das BMDV begründet, dass ein Abwarten des Maßnahmenbeginns bis zum Vorliegen des Bewilligungsbescheides zum Nachweis des Anreizeffektes der Förderung notwendig sei und vom Bundesrechnungshof gefordert werde. Innerhalb der Antragsfrist wurde die Anzahl an Anträgen je Unternehmen begrenzt. Seit dem 1. Juli 2024 gelten auch Kraftfahrzeuge, die ausschließlich für den Güterkraftverkehr bestimmt sind und deren zGM mindestens 3.501 kg beträgt als schwere Nutzfahrzeuge im Sinne der Förderrichtlinien. Zur Verfahrensbeschleunigung werden einige Angaben nicht mehr beim Antrag, sondern erst mit dem Verwendungsnach-



weis abgefragt (z.B. Fahrzeugnachweis; Ausbildungsvertrag). Das elektronische Antragsportal wird geschlossen, sobald keine Haushaltsmittel mehr zur Verfügung stehen.

Der BGL begrüßt eine standardisierte Verfahrensweise in den Förderprogrammen. Kontraproduktiv wirkt aus Sicht des BGL jedoch die Verkürzung des Antragszeitraums aus – in Verbindung mit dem späten Starttermin der Förderprogramme Aus- und Weiterbildung und dem notwendigen Abwarten, bis Förderanträge bewilligt sind, wird den Antragstellern viel Flexibilität genommen, was dem bisherigen Erfolg der Förderprogramme u.U. entgegenwirkt. Insbesondere im Förderprogramm Ausbildung besteht die Gefahr, dass sich viele Ausbildungsvorhaben zeitlich nicht mehr über das Förderprogramm realisieren lassen. Nachzügler, die sich verspätet für eine BKF-Ausbildung entscheiden oder die bereits vorher eine andere Ausbildung begonnen und wieder abgebrochen haben, können u.U. nicht berücksichtigt werden. Gleiches gilt für jugendliche Migranten, die vor ihrer Ausbildung eine sechs bis neun Monate dauernde Einstiegsqualifizierung absolvieren. Da vor Erhalt des Zuwendungsbe-

scheids kein Ausbildungsvertrag abgeschlossen werden kann, besteht die Gefahr, dass Auszubildende wieder »abspringen«, sollte sich der Abschluss des Ausbildungsvertrages aufgrund langer Bewilligungsdauer verzögern. In der Regel gehen auch Abstimmungen mit den IHKen voraus und die Ausbildung ist an den Beginn des Berufsschulsemesters gekoppelt. Unverständlich ist zudem, warum der Vorschlag des BGL, die



Förderpauschbeträge an das gestiegene Kosten-niveau anzupassen, weder im Förderprogramm Ausbildung noch im Förderprogramm Weiterbildung aufgegriffen wurde.

Aus dem Förderprogramm De-Minimis wird Umweltschutz und Sicherheit

Seit Programmstart 2009 werden im Förderprogramm De-Minimis Unternehmen des Güterkraftverkehrs mit schweren Nutzfahrzeugen gefördert, die Maßnahmen zur Sicherheit und des Umweltschutzes durchführen. Um die Wahrnehmung des Programms und damit die Inanspruchnahme zu erhöhen sowie die Wertigkeit der Ziele herauszuheben, wird das Programm ab der Förderperiode 2024 unter der Bezeichnung »Umweltschutz und Sicherheit« geführt. Damit soll der Förderzweck deutlicher gemacht und Verwechslungen mit der gleichnamigen EU-Rechtsgrundlage ausgeschlossen werden. Zudem hat sich das BMDV entschieden, von der Möglichkeit einer sechsmonatigen Übergangszeit Gebrauch zu machen und das Förderprogramm Umweltschutz und Sicherheit 2024 nach der »alten« »EU-De-Minimis-Verordnung« abzuwickeln. Durch die Anpassung der nationalen Förderrichtlinie an die seit dem 1.1.2024 in Kraft getretene EU-De-Minimis-Verordnung hätte sich die Antragstellung 2024 ansonsten deutlich verzögert. In der Folge wurde die Förderperiode 2024 bis zum 30.6.2024 verkürzt und die Abwicklung z.T. modifiziert, etwa die Abrechnung von Dauerschuldverhältnissen betreffend. Die anschließende Förderperiode 2025 wird auf Grundlage der neuen EU-Verordnung sowie einer darauf basierenden neuen, nationalen Förderrichtlinie umgesetzt werden.

Bereits 10 Tage nach Antragstellung Anfang Februar 2024 war das Förderprogramm Umweltschutz und Sicherheit zunächst ausgeschöpft. Das elektronische Antragsportal musste für weitere Antragstellungen geschlossen werden, da die zur Verfügung stehenden Mittel für das Förderprogramm im Haushalt 2024 durch die einge-

gangenen Förderanträge gebunden waren. Allein in den ersten 24 Stunden waren knapp 11.200 Anträge eingegangen – 55% mehr als beim letzten Förderaufruf 2023. Anlässlich dieser Situation hat der BGL nochmals seine Forderung nach einer notwendigen Aufstockung der Mautharmonisierung bekräftigt. Als weiteres Ergebnis der Kommission Straßengüterverkehr hat das BMDV daraufhin weitere 30 Mio. € im Förderprogramm Umweltschutz und Sicherheit bereitgestellt, so dass das elektronische Antragsportal erneut geöffnet werden konnte. Allerdings waren auch die zusätzlichen Mittel innerhalb kürzester Zeit gebunden (insgesamt gingen 1.991 Neuanträge ein), so dass das Portal noch am gleichen Tag um 24.00 Uhr aufgrund erschöpfter Mittel wieder geschlossen werden musste. Insgesamt stehen damit im Vollzug des Bundeshaushalts 2024 371,9 Mio. € für das Förderprogramm Umweltschutz und Sicherheit zur Verfügung.

Mit Blick auf die Anpassung der Förderrichtlinie Umweltschutz und Sicherheit 2025 an EU-Recht und der künftigen Einbeziehung von mautpflichtigen Fahrzeugen ab 3,5 t zGM hat der BGL zunächst für eine Erhöhung des maximalen jährlichen Förderhöchstbetrages von 33.000 € pro Unternehmen plädiert und gefordert, die Fördermittel zur Mautharmonisierung nach der an nähernden Verdopplung der Lkw-Maut 2023 ebenfalls zu verdoppeln. Nach der geänderten »EU-De-Minimis-Verordnung« dürfen nun auch Güterkraftverkehrsunternehmen De-Minimis-Subventionen in Höhe von maximal 300.000 € in drei Steuerjahren erhalten. Der BGL hatte sich erfolgreich für diese Gleichstellung mit Unternehmen aus anderen Wirtschaftszweigen sowie für die Erhöhung der maximalen Förderbeträge eingesetzt. Angesichts der aktuell nicht abzeichnenden Mittelerhöhung für 2025 gilt es nun unter Beibehaltung der Jahreshöchstgrenze von 33.000 € ein noch schnelleres Erschöpfen der Mittel zu vermeiden und eine breitenwirksamere Förderung auch für kleinere Unternehmen zu er-

möglichen. Zudem empfiehlt der BGL den fahrzeugbezogenen Höchstbetrag für ab dem 1. Juli 2024 mautpflichtige Fahrzeuge ab 3,5 t zGM bis 7,5 t zGM entsprechend ihrer geringeren Maut-Fahrleistung zu differenzieren.

Zudem wird sich der BGL für eine Ausweitung der förderfähigen Maßnahmen im Förderprogramm Umweltschutz und Sicherheit 2025 um Maßnahmen zur Digitalisierung einsetzen.

Förderprogramm Energiemindernde Komponenten

Nachdem die Förderung der sogenannten intelligenten Trailertechnologie 2021 ausgelaufen war, hatte sich der BGL lange für ein weiterführendes Förderprogramm eingesetzt. Ende Juli 2023 wurde dann endlich das Förderprogramm »Energiemindernde Komponenten – EMK« aufgelegt, mit dem die Anschaffung von Nutzfahrzeugen und Anhängern mit energiemindernden Komponenten zur CO₂-Einsparung gefördert wurden. Allerdings waren die bereitgestellten Haushaltsmittel nach nur drei Tagen erschöpft und das Programm musste wieder geschlossen werden. Viele Transportunternehmen, die gerne in zusätzliche Klimaschutzmaßnahmen investiert hätten, gingen leer aus. Um diese dennoch zu bedienen, hatte der BGL zunächst angeregt, das Programm »Energiemindernde Komponenten« mit nicht abgerufenen Mitteln aus dem Förderprogramm »Klimaschonende Nutzfahrzeuge und Infrastruktur« weiterzuführen. Die Mittelknappheit dieser Klimaschutzprogramme belegen, wie wichtig ein geschlossener Finanzierungskreislauf Straße – dieser wurde mit Einführung der CO₂-Maut aufgehoben – für die klimafreundliche Transformation des Straßengüterverkehrs ist. Nach langen Verhandlungen ist es dem BGL schließlich gelungen, dass die Kommission Straßengüterverkehr des BMDV im Frühjahr 2024 zusätzliche Mittel nicht nur für das Förderprogramm Umweltschutz und Sicherheit, sondern auch für die so genannte



Trailerförderung bereitgestellt hat. So wurden für das Förderprogramm »Energiemindernde Komponenten« nochmals 60 Mio. € bereitgestellt. Mit den zusätzlichen Haushaltsmitteln konnten bereits im Jahr 2023 gestellte Anträge mit einem Volumen von ca. 25 Mio. €, die zunächst aufgrund fehlender Haushaltsmittel abgelehnt worden waren, nachträglich bewilligt werden. Außerdem wurden rund 35 Mio. € für neue Förderanträge bereitgestellt.

Allerdings war die Neuauflage des Förderprogramms, das unter leicht modifizierten Bedingungen Anfang Mai 2024 gestartet ist (»EMK 2.0«), nur ein kurzes Gastspiel. Nach nur ca. dreieinhalb Stunden waren auch die zusätzlichen Mittel gebunden und das Antragsportal wurde wieder geschlossen (insgesamt gingen 576 Neuanträge ein). Hinzu kamen technische Probleme, wodurch die Antragstellung deutlich erschwert wurde. Viele Unternehmen kamen gar nicht zum Zuge. Immerhin konnte der BGL erreichen, dass zumindest Antragsteller, die im Antragsformular ihre Unternehmensgröße nicht auswählen und dadurch vor Portalschließung ihren Antrag nicht hochladen konnten, vom BALM nochmals separat geprüft wurden, um eine nachträgliche Einreichung des Antrags zu ermöglichen. (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 verschiedenen Kooperationspartnern (Rechtsdienstleistern und Anwaltskanzleien) dafür engagiert, für betroffene Transportlogistikunternehmen Schadensersatzansprüche via Sammelklagen gegen das Lkw-Kartell geltend zu machen.
- Bisher wurden zwei Sammelklagen bei Gericht mit einem Schadensersatzvolumen von mehr als 1,2 Mrd. Euro nebst Zinsen eingereicht. Diesbezüglich konnte vor dem Berufungsgericht bereits ein Etappensieg erzielt werden.
- Aufgrund einer Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs gegen Scania wird aktuell eine weitere Sammelklage vorbereitet.



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.
- Um die Mautrückerstattungsansprüche im Rahmen der Verbandslösung – BGL/eClaim/Hausfeld – möglichst effizient durchzusetzen und die Verwaltungsgerichte nicht mit tausenden Einzelklagen zu belasten, hat der BGL-Kooperationspartner Hausfeld, nachdem ein Einzelverfahren mit dem Bundesamt für Logistik und Mobilität zur Führung von Musterverfahren erzielt werden konnte, Anfang Februar 2024

drei Musterklagen beim Verwaltungsgericht Köln gegen die Bundesrepublik Deutschland eingereicht.



Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG)

- In einem aktuellen Referentenentwurf zur Änderung des GüKG soll u.a. das Anhörungsverfahren für Verbände des Verkehrsgewerbes (§ 3 Absatz 5a GüKG) gestrichen werden.
- Der BGL setzt sich im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens für die Beibehaltung des Anhörungsverfahrens ein. Nach Erhebungen des BGL geben jedes Jahr bundesweit die Verbände des Verkehrsgewerbes zu mehreren Tausend Fällen ihre Stellungnahme an die zuständigen Behörden im Anhörungsverfahren ab und unterstützen die Behörde mit ihrer Fachexpertise. Gerade ihre Erkenntnisse um den Verkehrsleiter helfen den Behörden bei ihrer Arbeit.



Verkehrsunternehmerdatei-Durchführungsverordnung (VUDat-DV)

- Im Rahmen einer geplanten Überarbeitung der VUDat-DV sollen neue Meldepflichten für die Transportunternehmen festgeschrieben werden.
- Der BGL spricht sich gegen einen Bürokratieauswuchs für Transportunternehmen durch neue Meldepflichten aus, gerade für nur wenige Tage aus einem anderen Mitgliedstaat der EU angemietete Fahrzeuge.
- Daten, die bereits bei anderen Behörden vorliegen, sollte das BALM in datenschutzkon-

former Weise via digitale Schnittstelle nutzen, anstatt der Wirtschaft neue bürokratische Pflichten aufzuerlegen.



Führerscheinrichtlinie

Nachdem die EU-Kommission zum März 2023 einen Vorschlag zur Überarbeitung der EU-Führerschein-Richtlinie vorgelegt hat, haben im Laufe des Gesetzgebungsverfahrens inzwischen auch EU-Parlament und Rat ihre Positionen festgelegt. Bei den Verhandlungen im EU-Parlament hat sich positiv herausgestellt, dass die u. a. vom BGL eingebrachte Forderung, dass – neben in Drittstaaten erworbenen Fahrerlaubnissen – auch in Drittstaaten erworbene Berufskraftfahrer-Qualifikationen anerkannt werden können, in die Agenda aufgenommen wurde. Diesbezüglich ist vorgesehen, dass die Europäische Kommission innerhalb von 2 Jahren einen Rechtsakt erlässt, in dem Kriterien und Methoden dargelegt werden, wie die Vergleichbarkeit der Ausbildung von EU und Drittstaat zu beurteilen ist.

In Bezug auf die Einführung des Begleiteten Fahrens mit 17 zeichnet sich ab, dass die vorgesehene Regelung auf die Fahrerlaubnisklassen C und C1 beschränkt bleiben wird.

Die Positionen von EU-Parlament und Rat sind gerade bei diesen sehr wichtigen Anliegen noch nicht ganz einheitlich. Voraussichtlich wird es erst unter ungarischer Ratspräsidentschaft in der 2. Hälfte 2024 zu Trilogverhandlungen kommen, um die Führerscheinreform endgültig zu verabschieden. Das endgültige Ergebnis bleibt daher abzuwarten.



Entwicklungen beim Digitalen Tachografen v2

- Nach den Vorschriften des Mobilitätspakets 1 (VO (EU) 2020/1054) besteht die Pflicht, Fahrzeuge, die in einem anderen Mitgliedstaat als ihrem Zulassungsmitgliedstaat betrieben werden (grenzüberschreitender Verkehr), und die noch mit einem analogen, einem digitalen nicht-intelligenten Tachografen oder mit einem intelligenten Tachografen v1 ausgestattet sind, auf die neueste Version (intelligenter Tachograf v2) nachzurüsten.
 - Für Fahrzeuge, die noch mit einem analogen Tachografen oder einem digitalen nicht-intelligenten Tachografen ausgerüstet sind, endet die Nachrüstfrist am **31.12.2024**.
 - Für Fahrzeuge, die mit einem intelligenten Tachografen v1 ausgestattet sind, endet die Nachrüstfrist am **18.08.2025**.
 - Ab dem **01.07.2026** müssen alle Fahrzeuge ab **2,5t zGM** im grenzüberschreitenden Verkehr mit dem intelligenten Tachografen der 2. Version ausgestattet sein.
- In diesem Zusammenhang wird seitens der EU-Kommission (Generaldirektion Mobilität und Verkehr) empfohlen, aus wirtschaftlichen Gründen den Austausch der Tachografen im Rahmen der üblichen gesetzlich vorgeschriebenen Prüfung der Geräte durchzuführen. Da noch viele hunderttausende Fahrzeuge jeweils bis Ende 2024 und bis August 2025 nachgerüstet werden müssen, wird die EU-Kommission den Ablauf der Nachrüstmaßnahmen weiter beobachten. Falls sich abzeichnen sollte, dass die genannten Fristen nicht einhaltbar sind, kann dies dem BGL unmittelbar mitgeteilt werden. Der BGL wird in diesem Fall bei den zuständigen Gremien der EU entsprechende Eingaben machen.
- Die International Road Transport Union (IRU) hat kürzlich eine EU-weite Umfrage unter ihren Mitgliedern zum Stand der Nachrüstung des Tachografen durchgeführt. Dabei wurde festgestellt, dass die Nachrüstung mit Verzögerungen verläuft.

- An der Umfrage haben sich insgesamt 897 Unternehmen beteiligt. Die meisten Teilnehmer kamen aus Frankreich, der Tschechischen Republik und den Niederlanden (161, 155, 135). Aus Deutschland haben sich 35 Unternehmen beteiligt.
- Die meisten Unternehmen mit 71% sind im Straßengüterverkehr (71%) aktiv, 26% im Personenverkehr. Die befragten Unternehmen setzen 43.600 Fahrzeuge ein, 21.600 davon mit analogem und digitalem Tachografen (G1), 14.500 mit dem intelligenten Tachografen der 1. Fassung (G2V1).
- Nach Auswertung nur derjenigen Daten aus der IRU-Umfrage, die vollständig waren, wurden lediglich 0,4–2% der Fahrzeuge mit dem intelligenten Tachografen der 2. Version im Zeitraum August 2023 – Februar 2024 nachgerüstet. Wird der 2-jährige Nachrüstzeitraum (August 2023–August 2025) in vier 6-Monatszeiträume unterteilt, hätten zu diesem Zeitraum bereits 25% der Fahrzeuge nachgerüstet sein müssen. Dies bedeutet folglich eine Verzögerung von 23 Prozentpunkten.
- 72% der Unternehmen nutzten den Termin zur Überprüfung des Tachografen für die Nachrüstung. Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass 28% der Unternehmen diesen Werkstatttermin nicht nutzen (konnten). 67% der Anfragen zu Nachrüstterminen waren erfolgreich, 33% wurden abgelehnt. Gründe hierfür: anfangs nicht vorhandene intelligente Tachografen (G2V2) (46%), fehlende Ersatzteile (20%), keine verfügbaren Werkstatttermine (17%), nicht genügend Fachkräfte (17,3%) und andere Gründe wie Softwareprobleme (44,4%).
- Nach Auskunft der Europäischen Kommission soll es gegenwärtig keine Probleme mehr mit der Lieferung des neuesten Tachografen geben.

Arbeitnehmer-Entsendegesetz

- Nach den Bestimmungen des Mobilitätspakets 1 (RL 2020/1057) finden für bestimmte grenzüberschreitende Beförderungen (trilaterale Verkehre, Kabotage) durch Gebietsfremde die Regeln zur Entsendung von Arbeitnehmern Anwendung. Rechtsfolge ist, dass die Arbeits-/Beschäftigungsbedingungen von Berufskraftfahrern in dem jeweiligen Aufnahmemitgliedsstaat (insb. Mindestlohn, ggf. Tarifverträge) einzuhalten sind (in Deutschland z. B. das Mindestlohngesetz). Hingegen bleiben bilaterale Verkehre, d. h. grenzüberschreitende Transporte mit Bezug zum Heimatstaat, liberalisiert.
- Die Umsetzung der EU-RL 2020/1057 in das deutsche Recht ist durch die am 28.06.2023 in Kraft getretene überarbeitete Fassung des deutschen Arbeitnehmer-Entsendegesetzes (AEntG) inzwischen erfolgt.
- Eine effektive Anwendung dieser Regeln scheitert bisher jedoch daran, dass Informationen über die Arbeits-/Beschäftigungsbedingungen der einzelnen Mitgliedsstaaten in transparenter Form bisher nicht ausreichend zugänglich sind. Der BGL wie die International Road Transport Union (IRU) halten es daher für notwendig,
 - dass die Mitgliedsstaaten über eine gemeinsame Vorlage verfügen, auf der die Mitgliedsstaaten die in ihrem Land gültigen Regeln zur Mindestbezahlung von Berufskraftfahrern (Mindestlohn, ggf. allgemeingültige Tarifverträge) veröffentlichen und online zugänglich machen können.
 - Dass ein Vergütungsrechner für entsandte Berufskraftfahrer erstellt und online zugänglich gemacht wird. Mit dem Vergütungsrechner sollte es Transportlogistikunternehmen mittelfristig ermöglicht werden, die Mindestbezahlung für entsandte Fahrer für einen bestimmten Transport unter Berücksichtigung der Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen des Aufnahmemitgliedsstaats zu bestimmen. (GB)

VERKEHRSSICHERHEIT, UMWELT/ENTSORGUNG UND NUTZFAHRZEUGTECHNIK

Unfallstatistik

Im Jahr 2023 wurden rund 2,5 Mio. Verkehrsunfälle polizeilich erfasst, das waren 4,5 Prozent mehr als im Jahr 2022. Die Zahl der Unfälle lag dennoch deutlich unter dem Vor-Pandemie-Niveau von 2019 mit 2,69 Mio. Verkehrsunfällen. Die Anzahl der Unfälle mit Sachschäden im Jahr 2023 stieg gegenüber dem Vorjahr um 5,0 Prozent auf 2,2 Mio. Unfälle. Die Zahl der Unfälle, bei denen Menschen verletzt oder getötet wurden, stieg gegenüber 2022 um 0,4 Prozent auf rund 2,7 Mio., darunter 300 000 mit Personenschaden.

Entwicklung der Zahl der Verletzten im Straßenverkehr

Im Jahr 2023 starben in Deutschland 2 830 Menschen bei Straßenverkehrsunfällen. Das waren 1,5 Prozent oder 42 Todesopfer mehr als im Vorjahr, als 2 788 Todesopfer zu beklagen waren, und 7,1 Prozent weniger als 2019, dem Jahr vor der Corona-Pandemie. Im Vergleich zu 1970 – mit dem bisherigen Höchststand von 21 332 Getöteten – ist dies ein Rückgang um 86,7 Prozent! Die Zahl der Verletzten stieg 2023 gegenüber dem Vorjahr leicht an, und zwar um 1,0 Prozent auf rund 364 900 Personen. Im Vergleich zum Vor-Corona-Jahr 2019 waren das 5,0 Prozent oder 19 500 Verunglückte weniger.

Unfallentwicklung im Straßengüterverkehr

Zum Redaktionsschluss lagen seitens des Statistischen Bundesamtes noch keine Daten für 2023 vor. Die bei Unfällen mit Beteiligung von Güterkraftfahrzeugen tödlich Verletzten hat sich 2022 gegenüber 2021 um 13 Todesopfer auf 600 verringert.

Der Anteil Getöteter bei Unfällen unter Lkw-Beteiligung an der Gesamtzahl aller Getöteten im Straßenverkehr hat sich erfreulicherweise von 23,9% (2021) auf 21,5% (2022) verringert.

Der mit Ausnahme des Jahres 2021 verzeichnete positive Trend bei den tödlich verletzten Lkw-Insassen bei Straßenverkehrsunfällen konnte sich 2022 fortsetzen. 2021 hat sich die Zahl der Todesopfer um 13% von 124 (2020) auf 140 erhöht.

2022 wurde ein Rückgang um 9,3% von 140 Todesopfern auf 127 Todesopfer (2022) verzeichnet. Im Vor-Corona-Jahr 2019 waren noch 152 Todesopfer zu beklagen. 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% zurückgegangen.

Die Anzahl Schwerverletzter bei Unfällen mit Lkw-Beteiligung aller Größenklassen hat sich 2022 gegenüber 2021 von 5 652 leicht um 0,4 Prozent auf 5 628 Personen verringert. Im Vergleich zu 1992 (13 345 Schwerverletzte) ist dies dennoch ein Rückgang um 57,8%.

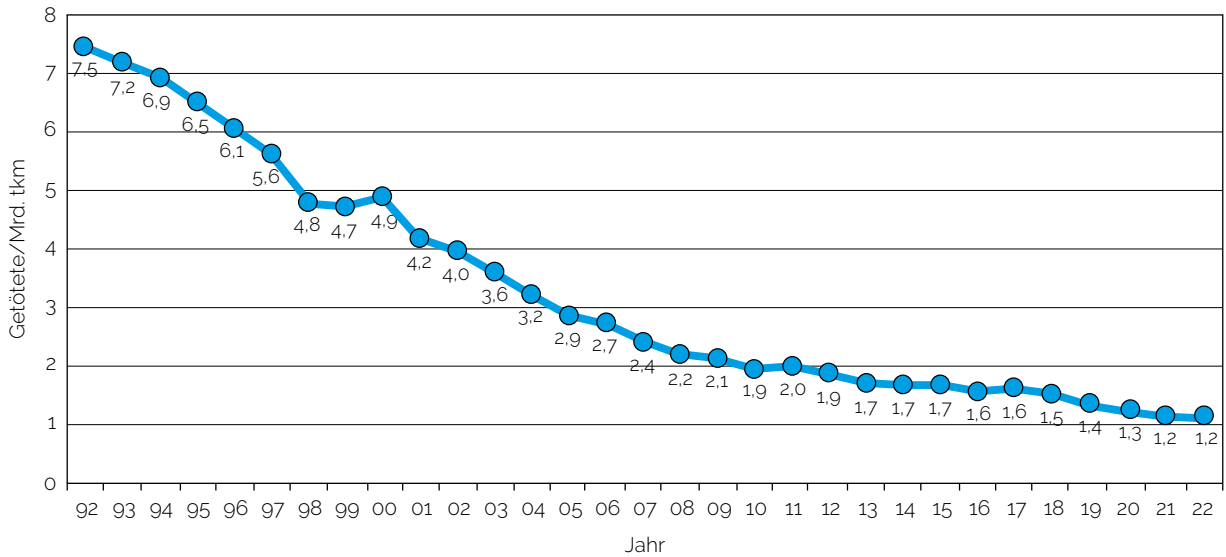
Unfälle im Verhältnis zur Transportleistung

Im Zeitraum von 1992 bis 2022 verdoppelte sich die Transportleistung auf deutschen Straßen von 252,3 auf 504,8 Mrd. tkm. Die Zahl der auf die Transportleistung bezogenen tödlichen Unfälle sank seit 1992 von rechnerisch 7,5 auf 1,2 Getötete pro 1 Mrd. tkm. Dies ist der Tiefststand seit 1992 und entspricht einem Rückgang um 84,1% (vgl. Abb. 1). Die auf die Transportleistung bezogenen Lkw-Unfälle mit Schwerverletzten führten 2022 erneut zu einem Tiefststand seit 1992 mit rechnerisch 11,1 Personen pro 1 Mrd. tkm. Dies entspricht einem Rückgang um 79,0% (vgl. Abb. 2).

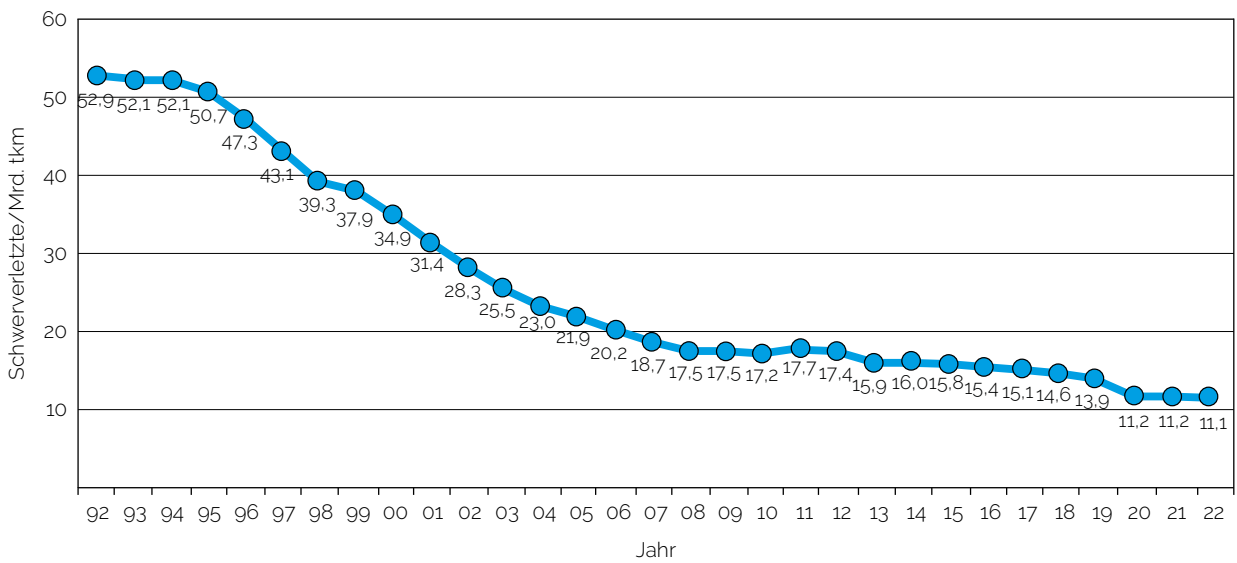


DVR-Kampagne »Mehr Achtung«

Die am 25.05.2023 offiziell gestartete Kampagne wird vom BGL unterstützt und aktiv begleitet. Ab Sommer 2024 soll die Verkehrssicherheit im Schwerlastverkehr näher thematisiert werden. Der BGL wird sich hierzu mit seiner Expertise zum respektvollen Miteinander und gegenseitigen Verständnis zwischen Lkw und Verkehrsteilnehmenden einbringen.



In Deutschland Getötete bei Lkw-Unfällen je 1 Milliarde Tonnenkilometer



Schwerverletzte/1 Mrd. Tonnenkilometer bei Lkw-Unfällen in Deutschland

Quellen: SGA Wiesbaden; DIW, Berlin; ITP-Ralf Ratzenberger, München und BGL-Berechnungen



DVR-Empfehlungen zu »Sichere Knotenpunkte auf Landstraßen«.

Rund ein Drittel der Unfälle mit Personenschaden auf Landstraßen (36%) ereignen sich an Knotenpunkten (Kreuzungen, Einmündungen, Kreisverkehre und Grundstückszufahrten).

Unfälle an Knotenpunkten auf Landstraßen haben zu über 90% mehrere Unfallbeteiligte. Die meisten dieser Unfälle (96%) geschehen an Kreuzungen/Einmündungen und Grundstückszufahrten, etwa ein Fünftel davon dort, wo Lichtsignalanlagen installiert sind.

Vor diesem Hintergrund erarbeitet der DVR auf Grundlage einer früheren Empfehlung aus dem Jahr 2016 erweiterte Empfehlungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit an Knotenpunkten. Der BGL bringt sich zu diesem Thema entsprechend ein und beleuchtet Aspekte aus Sicht des Schwerlastverkehrs auf Landstraßen. Im Herbst 2024 soll die DVR-Empfehlung vorliegen.



Umwelt und Entsorgung

Novelle der Gewerbeabfallverordnung

Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV) hat am 30.04.2024 einen Referentenentwurf für die »Erste Verordnung zur Änderung der Gewerbeabfallverordnung« mit der Möglichkeit zur Stellungnahme veröffentlicht.

Der Entwurf thematisiert einheitliche Formblätter für die Dokumentation der getrennten Sammlung und Entsorgung durch die Erzeuger und Besitzer, die Pflicht zur Kennzeichnung von Abfallbehältern am Sammlungsort, die Möglichkeit für Behörden, Erzeuger und Besitzer unter bestimmten Voraussetzungen zu verpflichten, einen Sachverständigen mit der Prüfung der Einhaltung der Pflicht zur getrennten Sammlung und der Vorbehandlung zu beauftragen, die Kaskadenvorbehandlung auf zwei Vorbehandlungsanlagen zu begrenzen sowie die Ausstattung von Anlagen mit Nahinfrarot-Geräten festzulegen.

Der BGL unterstützt nicht zuletzt aus Gründen des Umweltschutzes, der Nachhaltigkeit sowie den damit verbundenen Bestrebungen zur Ressourcenschonung und zur Stärkung der Kreislaufwirtschaft hinsichtlich ökologischer und ökonomischer Effizienzen grundsätzlich die vorliegende Novellierung der Gewerbeabfallverordnung. Damit einhergehend sieht der BGL eine Stärkung



des Wirtschaftsstandortes Deutschland. In seiner detaillierten Stellungnahme hat sich der BGL zu den o.a. Themenkomplexen kritisch geäußert und auf mögliche Umsetzungsschwierigkeiten hingewiesen.

Vorschlag einer EU-Verordnung zur Vermeidung der Freisetzung von Mikroplastik

Das Bundesministerium für nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV) hat als federführendes Ministerium über das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) den o. g. Entwurf vom 16.10.2023 dem BGL mit der Möglichkeit zur Stellungnahme übermittelt.

Der Vorschlag sieht für die Verpflichtungen vor, bestimmte Vorkehrungen für die Handhabung von Kunststoffgranulat entlang der gesamten Lieferkette zu treffen, um Granulatfreisetzungen zu vermeiden. Die Verordnung soll für alle Wirtschaftsteilnehmer gelten, die in der EU mehr als 5 Tonnen Kunststoffgranulat pro Jahr handhaben, sowie für EU-Frachtführer und Frachtführer aus Drittländern, die Kunststoffgranulat innerhalb der Union befördern. Hierzu sollen international empfohlene bewährte Handhabungsverfahren sowie von dem Wirtschaftszweig in der Union festgelegte, bereits bestehende Anforderungen an die Handhabung von Kunststoffgranulat berücksichtigt werden.

Der BGL hat gegenüber dem BMDV mit Nachdruck hinterlegt, dass der Verordnungsentwurf in der vorliegenden Fassung hinsichtlich regulatorischer Defizite und den damit verbundenen notwendigen Anpassungen/Nachbesserungen

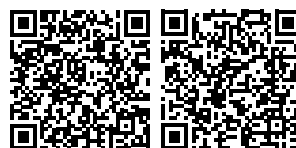
nicht unterstützt werden kann. Insbesondere hat er darauf hingewiesen, dass der regelkonforme Transport von Kunststoffgranulaten zu keiner stofflichen Freisetzung führt. Von daher ist die Adressierung des Frachtführers äußerst kritisch zu hinterfragen. Der BGL hat seine Bereitschaft geäußert, sich konstruktiv in die sach- und fachgerechte Ausgestaltung der Verordnung zur Wahrung der Angemessenheit, Rechtssicherheit, Akzeptanz und Praktikabilität einzubringen.

Ladungssicherung

Im Rahmen der Fortschreibung des Standes der Technik auf dem Gebiet der Ladungssicherung hat sich der BGL in der Aktualisierung und Überarbeitung der Richtlinienreihe VDI 2700 »Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen«, die in Deutschland gemäß § 22 StVO allgemein als anerkanntes Regelwerk zur Ladungssicherung gilt, eingebracht. Im Einzelnen sind dies:

Ladungssicherung bei Fahrzeugtransportern gemäß VDI 2700 Blatt 8.

Die Besonderheit bei diesen Transporten besteht in der Sicherung gefederter Ladegüter. Die Richtlinie setzt sich aus den drei Einzelrichtlinien VDI 2700 Blatt 8.0 (Prüfanforderungen für geeignete Aufbaueinrichtungen und Sicherungsmittel), VDI 2700 Blatt 8.1 (Sicherung von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen bis einschließlich 4,5 t tatsächlicher Masse) und VDI 2700 Blatt 8.2 (Sicherung von schweren Nutzfahrzeugen mit einer tatsächlichen Masse bis 20 t) zusammen. Neu eingeführt wurde ein sogenannter eta-Wert, der den Kräfteverlust eines Sicherungsgurtes in der Umreifung eines Fahrzeuggreifens zur Ladungssicherung beschreibt. Die Richtlinien sollen im Herbst 2024 veröffentlicht werden. Weitere Informationen:



Ladungssicherung bei Transportern bis 7,5 t zGM gemäß 2700 Blatt 16.

Gegenstand der Überarbeitung ist u.a. die Überprüfung von Verzögerungswerten bei Kleintransportern unterschiedlicher Gewichtsklassen, wobei ein besonderer Fokus auf Elektroantriebe gerichtet wird. Hierzu stellt sich Frage, ob ggf. die rückwärtige Ladungssicherung aufgrund der erhöhten Anfahrtsbeschleunigung von Elektroantrieben gegenüber Verbrennermotoren erhöht werden muss. Weitere Informationen:



Ladungssicherung von Schüttgütern in flexiblen Verpackungen gemäß 2700 Blatt 18.

Im Rahmen dieser Richtlinie wird erstmalig die Ladungssicherung von Gütern in flexiblen Verpackungen (bspw. Säcke) behandelt. Dies stellen gegenüber starren Ladegütern große Herausforderungen an einen betriebs- und beförderungssicheren Transport. Dementsprechend sind sichere praxisbewährte Erkenntnisse in die Richtlinie eingeflossen. Die Richtlinie wurde im Juni



2024 mit einer Einspruchsfrist bis zum 30.09.2024 veröffentlicht. Weitere Informationen:



BGL/VDA-Symposium Ladungssicherung auf der 69. IAA-Nutzfahrzeuge-Messe in Hannover

Das langjährig bewährte BGL/VDA-Symposium findet am 30. September 2024 statt. (WA)



Lang-Lkw

Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge (LKWÜberlStVAusnV).

Der Einsatz von Lang-Lkw ist grundsätzlich an ein Positivstreckennetz gebunden und es gelten bei der zulässigen Gesamtmasse die gleichen Grenzwerte wie für herkömmliche/konventionelle Lkw von max. 40 Tonnen bzw. 44 Tonnen im Kombinierten Verkehr. Grundsätzlich dürfen alle Lang-Lkw unter Einhaltung der jeweiligen Auflagen eingesetzt werden.

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. Seit Januar 2012 sind in Deutschland fünf unterschiedliche Lang-Lkw Typen unterwegs. Anfangs alle in einem Feldversuchsstadium, mittlerweile sind die Lang-Lkw Typen 2, 3, 4 und 5 im zeitlich unbefristeten Betrieb.

Lediglich Lang-Lkw Typ 1 (verlängertes Sattelkraftfahrzeug) läuft noch immer im »Versuchsmodus« und war bis Ende 2023 befristet. Auf-

grund massiver Intervention des BGL und seiner Partnerverbände konnte die Versuchsphase bis Dezember 2026 um drei Jahre verlängert werden. Der BGL appelliert weiterhin mit Hochdruck an das BMDV und das BMUV, die Rahmenbedingungen für den Einsatz des verlängerten Sattelkraftfahrzeuges Typ 1 weiter zu optimieren und sich in Brüssel für die Aufnahme dieser Fahrzeugkombination in die konventionelle Richtlinie 96/53/EG einzusetzen.

Lang-Lkw und verlängerte Fahrerhäuser: Verlängerte Fahrerhäuser gemäß Verordnung (EU) Nr. 1230/2012 werden bereits in der Richtlinie 96/53/EG berücksichtigt und sind auch bereits in die StVZO eingeflossen. Sie wurden insbesondere im Hinblick auf:

- die Verbesserung der Aerodynamik und somit der CO₂-Emissionen der Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen,
- schutzbedürftige Straßenverkehrsteilnehmer und die Verbesserung ihrer Sichtbarkeit für Fahrer, insbesondere indem tote Winkel für die Fahrer verringert werden,
- die Verringerung von Schäden oder Verletzungen, die anderen Straßenverkehrsteilnehmern im Fall einer Kollision zugefügt werden,
- die Sicherheit und den Komfort der Fahrer

eingeführt, und deren Zusatzlänge werden bei den aktuell zulässigen Längen für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen nicht berücksichtigt. DAF TRUCKS war der erste Hersteller, der solche Fahrerhäuser in seine Produktpalette aufnahm, weitere werden nun sukzessive folgen. Bei der Begutachtung dieser Fahrzeuge im Rahmen der Erstellung des Gutachtens gemäß der LKWÜberlStVAusnV ist die zulässige Länge als Absolut-Maß definiert und führt zu Irritationen. Der BGL appelliert an das BMDV, auch in der LKWÜberlStVAusnV die Analogie zur EG-Richtlinie 96/53/EG und zu § 32 Absatz 4 der StVZO herzustellen und somit den uneingeschränkten Einsatz

der Lkw mit verlängerten Fahrerhäusern auch als Lang-Lkw im Sinne der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes zu ermöglichen.

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, zuletzt 2019 geändert und befindet sich seit 2022 im Revisionsprozess. Bei der von der Kommission durchgeführten Konsultation im Rahmen der Überarbeitung hat der BGL in seiner Stellungnahme und zusätzlich bei zahlreichen Gesprächen mit Kommissions- und Parlamentsvertretern u.a. nachfolgende wesentliche Punkte hinterlegt:

- Sicherung der Multi- und Intermodalität
- Sattelkraftfahrzeug mit verlängertem Sattelanhängen: 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)



Position der EU-Kommission (KOM)

Bereits im Juli 2023 wurden von der EU-Kommission nachfolgende Änderungsvorschläge formuliert:

- **Emissionsfreie Fahrzeuge:**
 - Anhebung der zulässigen Gesamtmasse (zGM) bei Kombinationen von derzeit »bis zu 42 t« auf pauschal 44 t unabhängig vom Gewicht der tatsächlichen emissionsfreien Technologie.
 - Anhebung der zulässigen Antriebsachslast von 11,5 t auf max. 12,5 t
- **Neue Fahrzeugkategorie:**
Kraftfahrzeuge mit mind. 5 Achsen und max. zGM von 40 t – bei 2 Lenkachsen – bislang max. 32 t bei mind. 4 Achsen
- Grenzüberschreitender Verkehr zwischen benachbarten Mitgliedsstaaten, die höhere zGM als die 40 t-Grenze zulassen, soll mit dem höheren zGM möglich sein.
Die Grenze bildet dann die niedrigere zGM der zwei betroffenen Mitgliedsstaaten.
- EMS (Europäisches Modulares System) soll grundsätzlich grenzüberschreitend möglich sein

Position des Europäischen Parlamentes (EP) vom 12. März 2024

unterstützt die zuvor genannten Punkte der KOM und hat nachfolgende zusätzliche Punkte in die Diskussion eingebracht:

- Verlängertes Sattelkraftfahrzeug mit bis zu 18,00 m Gesamtzuglänge mit einer Verknüpfung zum Kombinierten Verkehr;
- Prüfung eines Konzepts, das zusätzlichen Platz in den Kabinen für den Einbau von Sanitäranlagen an Bord ermöglicht.

- Zustimmung zum Vorschlag der Kommission, der den grenzüberschreitenden Einsatz von Fahrzeugen mit 44 t zwischen Mitgliedsstaaten, die innerstaatlich diese höheren zulässigen Gesamtmassen zulassen, erlaubt.
Diese Vorschrift soll bis Ende 2034 gelten.
- EMS: Grenzüberschreitender Einsatz von EMS nur mit einigen Zusatzbedingungen erlaubt

Position der EU-Verkehrsminister vom 18. Juni 2024

Die EU-Verkehrsminister nahmen lediglich den Fortschrittsbericht der belgischen Ratspräsidentschaft zur Kenntnis. In diesem wird festgestellt, dass die Mitgliedsstaaten sich nicht auf ein »Mehrgewicht für emissionsfreie Technologien« einigen konnten. In diesem Zusammenhang wurde ein Positivnetz für schwerere Fahrzeuge zwar geprüft, weitere Arbeiten sind allerdings noch vonnöten



Auch bei den Fragen zu höheren Achslasten bzw. größeren Abständen der Achsen sowie zu der Frage des grenzüberschreitenden Einsatzes von Fahrzeugkombinationen mit mehr als 40 Tonnen zwischen Mitgliedsstaaten, die diese im innerstaatlichen Verkehr zulassen, wurde keine Einigkeit erzielt.

Der BGL fordert jetzt die EU-Verkehrsminister auf, schnellstmöglich eine Strategie mit einem Zeitplan zu entwickeln, wie ohne Nutzlastverluste die Attraktivität alternativer Antriebe gestärkt wird. Darüber hinaus ist es für den BGL nicht nachvollziehbar, warum ohne zusätzliche Infrastrukturbelastung sofort umsetzbare CO₂-Einsparpotenziale, wie durch das verlängerte Sattelkraftfahrzeug um ca. 10%, nicht dauerhaft erschlossen werden. (RS)

Der BGL hat hierzu eine Pressemitteilung veröffentlicht: (RS)



Gefahrgutrecht

Rechtefortentwicklung bei der Beförderung gefährlicher Güter

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 01.01.2025 treten entsprechende Neuerungen in Kraft. Der BGL hat sich aus Sicht der Beförderer von Gefahrgut über die Gefahrgutgremien des BMDV in die Fortschreibung des ADR eingebracht. Die Neuerungen des ADR 2025 werden im Herbst 2024 im Rahmen eines BGL-Workshops im Online-Format vorgestellt.



Eine wesentliche Änderung betrifft die Erweiterung der Anwendung alternativer Antriebe.

Alternative Antriebe im ADR 2025

Gemäß Kapitel 9.2 des ADR 2023 wird der rein batterieelektrische Antrieb (BEV) sowie der BEV-Hybridantrieb (Diesel, Benzin) unter bestimmten Voraussetzungen lediglich für Fahrzeuge der ADR-Fahrzeugkategorie AT (Tankfahrzeuge) ermöglicht. 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).

Für das ADR 2025 ist vorgesehen, dass nunmehr auch batteriebetriebene Fahrzeuge des Typs FL (für entzündbare Gase und Flüssigkeiten), Brennstoffzellenfahrzeuge (FCV) der Typen AT und FL sowie Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor, die Wasserstoff als Kraftstoff verwenden, der Typen AT und FL aufgenommen und mit alternativen Antrieben zulassungsfähig werden. Die ADR-Vertragsparteien müssen dieser Änderung noch formal zustimmen. Zur Beförderung von explosiven Stoffen oder Gegenständen mit Explosivstoff mit Fahrzeugen der Typen EXII/EXIII gilt unverändert, dass diese Fahrzeuge nur mit Diesel-Verbrennungsmotoren betrieben werden dürfen.

Deutsch-Chinesischer Dialog zum Gefahrguttransport

Die Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) wurde vom BMDV mit dem Vorhaben »Beratung zur Transformation im Verkehrssektor in Asien und Deutschland« beauftragt. Das auf Mitte 2025 befristete Projekt umfasst u.a. die Thematik »Deutsch-Chinesischer Dialog zum Gefahrguttransport«. Hierbei soll ein Austausch zwischen den relevanten Akteuren von Industrie, Wissenschaft und Behörden erfolgen. Neben der Unterstützung der Harmonisierung der chinesischen Gefahrgutvorschriften mit internationalen Regelwerken sollen auch Informationen für die deutschen Akteure zu den neuesten Entwicklungen in den Bereichen Regulierung und technische Standards in China bereitgestellt werden. Die Auftaktveranstaltung fand am 05.09.2023 im Rahmen eines BMDV-Online-Workshops statt. Der BGL unterstützt nicht zuletzt aus Gründen der Wettbewerbsharmonisierung und des barrierefreien globalen Handels diesen Austausch und bringt sich entsprechend ein. Weitere Informationen: (WA)



INTERNATIONALER VERKEHR

Alpenquerender Verkehr

Seit vielen Jahren leiden Transportwirtschaft und Fahrpersonal unter der untragbaren Situation im alpenquerenden Verkehr durch Österreich. Durch die zahlreichen einseitigen Maßnahmen Österreichs wie das Sektorale Fahrverbot, Nachtfahrverbot, Blockabfertigungen, Euroklassen-Fahrverbot, Fahrverbotskalender und Wochenendfahrverbote bestehen erhebliche Schwierigkeiten bei der Durchführung von Transporten von und nach Italien.

Der BGL hat gemeinsam mit anderen europäischen Verbänden immer wieder die EU-Kommission aufgefordert, gegen die EU-rechtswidrigen Verkehrsbeschränkungen Österreichs vorzugehen. So u.a. in Bezug auf die Anfang 2024 eingeführten Fahrverbote auf der Tauernautobahn.



Nach zahlreichen ergebnislosen politischen Treffen der betroffenen Staaten und der EU, hat die italienische Regierung Anfang 2024 die Grundlagen für ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Österreich gelegt und die EU-Kommission mit den Verstößen gegen das EU-Recht befasst. Die EU-Kommission kam daraufhin im Mai 2024 in einer Stellungnahme zu der Auffassung, dass die Maßnahmen Tirols einen klaren Verstoß gegen EU-Recht darstellen. Nun ist formal der Weg für eine Klage Italiens gegen Österreich vor dem EuGH frei.

Der BGL hat die Bundesregierung aufgefordert, sich als Streithelfer der EuGH-Klage Italiens anzuschließen. (To)





Carnet TIR

Während das TIR-Versandverfahren im asiatischen Raum weiter expandiert, verliert es für EU-Transportunternehmer auch angesichts des Ukrainekriegs weiter an Bedeutung. Vor diesem Hintergrund wird es in Zukunft auch in Deutschland nur noch einen TIR-Verband geben: Der BGL übernimmt voraussichtlich zum 01.01.2025 die Bürgenhaftung und die Ausgabe von Carnets TIR für das gesamte deutsche Territorium und für alle in Deutschland angesiedelten Transportunternehmen. Die dafür nötigen Vorbereitungen laufen aktuell in Zusammenarbeit mit dem bisherigen zweiten deutschen TIR-Verband AIST, der International Road Transport Union (IRU) und den deutschen Zollbehörden.

Aufrechterhaltung wichtiger Transitrouten bei Protesten und Blockaden

Der freie Warenverkehr und offene Grenzen sind die Grundlagen für ein Funktionieren des Europäischen Binnenmarktes. In den vergangenen Monaten kam es zu erheblichen Störungen bei der Aufrechterhaltung der europäischen Lieferketten. Diese wurden vielfach durch Protestaktionen und

Straßenblockaden, vor allem von Landwirten in ganz Europa verursacht.

So kam es über einen längeren Zeitraum zu Blockaden u.a. an den Grenzübergängen zu Spanien, Frankreich und Polen. Vor allem Lkw, die landwirtschaftliche Produkte beförderten, wurden tätlich angegriffen. Dabei wurden Waren vernichtet und Lkw beschädigt. Die Verzögerungen und Beschädigungen verursachten der Transportwirtschaft Schäden in Höhe von mehreren hundert Millionen Euro. Der BGL und andere europäische Transportverbände hatten die EU-Kommission dringend aufgefordert, den freien Warenverkehr in der europäischen Union sicherzustellen und Fahrzeuge, Waren und Fahrer vor Übergriffen zu schützen. Verkehrskommissarin Vălean forderte u.a. die französische Regierung daraufhin auf, die Sicherheit von Fahrern und deren Ladung auf dem französischen Territorium sicherzustellen. (Ni)



DEUTSCHES TRANSPORTGEWERBE AUF SPEZIALMÄRKTEN

TRANSFRIGORROUTE DEUTSCHLAND

Jahreshauptversammlung 2024

Am 25. und 26. April 2024 veranstaltete die TRANSFRIGORROUTE DEUTSCHLAND ihre Jahreshauptversammlung 2024 in Frankfurt am Main.



»TRANSFRIGORROUTE digital«

Am Mittwoch, den 22. November 2023 fand unser Online-Format »TRANSFRIGORROUTE digital« statt. In der Online-Veranstaltung wurde – auch für alle interessierten Mitglieder der BGL-Familie – über aktuelle Themen aus unserer Branche informiert:

- »VECTO«: CO₂-Zertifizierung von Nfz für die CO₂-Ziele der EU: Nach dem Zugfahrzeug folgt nun der Anhänger
- Update über ATP/DIN/CEN
- F-Gase: Aktuelle Neuregelungen der EU & deren Einfluss auf den temperaturgeführten Transport



TRANSFRIGORROUTE INTERNATIONAL in Brüssel mit neuem Zuhause

In Brüssel wurde die langjährige Zusammenarbeit der TI mit Grayling Ende 2023 beendet.

Grayling war bislang für die TI der Dienstleister in Brüssel, der die Sekretariatsaufgaben und die Lobbyarbeiten für die TI ausführte. Grayling hatte Mitte 2023 deutliche Preiserhöhungen angekündigt, die für die TI nicht akzeptabel waren, woraufhin die Geschäftsbeziehung mit dem 31.12.2023 endete.

TRANSFRIGORROUTE DEUTSCHLAND hat nun seit 2024 die Aufgaben von Grayling übernommen. Mit Unterstützung des BGL haben TRANSFRIGORROUTE DEUTSCHLAND + INTERNATIONAL ihr Büro in Brüssel ca. 150 m entfernt vom alten Office bei Grayling, unter dem Dach des BGL im »Common Office«.

TRANSFRIGORROUTE auf Social Media

TRANSFRIGORROUTE DEUTSCHLAND ist nun auch auf »Social Media« aktiv. (RS)



transfrigorroute-deutschland-hauptgruppe



transfrigorroute_ev



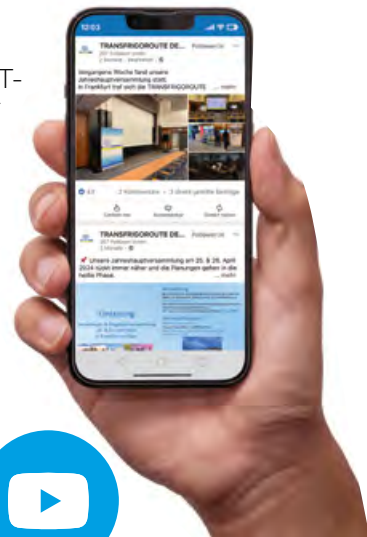
transfrigorroute-deutschland-td-ev



channel/0029VaQ1uV705MUjcn-Cn650g



TRANSFRIGORROUTE-DEUTSCHLAND-eqqqm



BERUFSBILDUNG

BKrFQV, BKrFQG und Ukraine-Verordnung

- Die vom Transportlogistikgewerbe und von den ausbildenden Betrieben schon seit langer Zeit erwarteten Vorschläge zur Überarbeitung BKrFQV, BKrFQG und der Umsetzung der europäischen Ukraine-Verordnung (VO (EU) 2022/1280) liegen inzwischen als Kabinetts-vorschläge vor. Mit einem Inkrafttreten wird allerdings erst gegen Ende des Jahres 2024 gerechnet.
- Für den Rechtsstatus von Ukrainern als potenzielle Berufskraftfahrer ist vorgesehen: Die Einführung einer Ergänzungsqualifikation (35 Stunden zu je 60 Minuten) mit mind. 2,5 Stunden Führen eines Kraftfahrzeugs. Die Abschlussprüfung ist schriftlich oder elektronisch, auch in ukrainischer oder russischer Sprache möglich. Außerdem ist vorgesehen die Einführung einer neuen Schlüsselzahl 95.01 für Ukrainer. Diese soll allerdings nur für die Dauer des Schutzstatus gelten.
- Die Prüfung zur beschleunigten Grundqualifikation kann künftig auch in mehreren Fremdsprachen absolviert werden. Hierzu zählen Englisch, Hocharabisch, Kroatisch, Polnisch, Rumänisch, Russisch, Türkisch und Ukrainisch.
- In der BKrFQV soll bei der Weiterbildung fernmündliches Lernen (E-Learning) im Umfang von bis zu 12 Stunden möglich sein. In diesem Zusammenhang ist positiv zu vermerken, dass entgegen der ursprünglichen Intention des BMDV ein weiteres Anerkennungsverfahren für die Räumlichkeiten, in denen fernmündliches Lernen durchgeführt wird, nicht mehr vorausgesetzt werden soll. Der BGL hatte sich mit Erfolg dagegen ausgesprochen.
- Durch die Abschaffung von § 28 Abs. 4 S. 1 Nr. 7 FeV werden Führerscheine aus Drittstaaten, die in einem anderen EU-Mitgliedsstaat prüfungsfrei umgetauscht wurden, auch in Deutschland als gültig anerkannt.
- Nicht entsprochen wurde dem Wunsch des Transportlogistikgewerbes, neben der Ukraine auch Bosnien-Herzegowina in die Anlage 11

FeV aufzunehmen, um einen prüfungsfreien Umtausch der Führerscheine in Deutschland zu ermöglichen.

Fachkräfteeinwanderung

Nachdem bereits im Jahr 2020 mit § 24a eine spezielle Vorschrift in die Beschäftigungsverordnung eingefügt wurde, welche eine Einstellung von Berufskraftfahrern aus Drittstaaten auch ohne bereits vorhandene Qualifikation möglich machte, hat der Gesetzgeber im Jahr 2023 eine Verordnung zur Weiterentwicklung der Fachkräfteeinwanderung auf den Weg gebracht.

Diese brachte, anwendbar ab dem 18.11.2023 folgende administrative Erleichterungen:

- für den Fall, dass der BKF aus einem Drittstaat die Fahrerlaubnis und die BKF-Qualifikation schon hat (§24a Abs. 1 BeschV), wird dies im Rahmen des Visa-Erteilungsverfahrens nicht mehr geprüft. (Ziel: Verfahrensbeschleunigung) Die Voraussetzungen werden von den einstellenden Unternehmen eigenverantwortlich beurteilt.
- Die sog. Vorrangprüfung ist gestrichen, d.h. es wird nicht mehr geprüft, ob die konkrete Stelle mit einer in Deutschland arbeitsuchend gemeldeten Person besetzt werden kann.
- Wichtig ist aber vor allem, dass im Rahmen des Verfahrens zur Zustimmung der Bundesagentur keine Sprachkenntnisse mehr vorausgesetzt werden. Dies entspricht einer mehrfach geäußerten Forderung des BGL. In der Vergangenheit wurde seitens der Bundesagentur die Zustimmung für die Beschäftigung vom Vorliegen eines hohen Sprachniveaus Deutsch (B1) abhängig gemacht. Dies führte in der Vergangenheit dazu, dass § 24a Abs. 2 BeschV faktisch leer lief.
- Aus Sicht des Transportlogistikgewerbes wünschenswert bleibt jedoch eine noch breitere Anwendung des sog. Beschleunigten Fachkräfteverfahrens sowie eine flexiblere Handhabung der Mindestverdienstgrenze bei der Einstellung von älteren BKF über 45 Jahren.

(Dn)

NEUES AUS DEM VERBANDSLEBEN

Öffentlichkeitsarbeit und der BGL in der Presse

Das Jahr 2023 stand im Zeichen der massiven Mauterhöhung, die zum 1.12.2023 in Kraft getreten ist. Im Vorfeld hatte der BGL mit seiner Kampagne #mauteverest – so kommen wir nicht über den Berg Politik und Verwaltung gemacht und in der Bevölkerung über die versteckte Steuererhöhung Aufmerksamkeit erzeugt. Mehr zur Kampagne siehe S. 4.

Pressekonferenzen

Der BGL hatte zu drei Pressekonferenzen eingeladen. Am 20. September 2023 veranstaltete der BGL eine Pressekonferenz zusammen mit der MIT (Mittelstandsorganisation der CDU) bzw. der MIT-Vorsitzenden Gitta Connemann MdB) zum Thema CO₂-Maut.

Die Jahrespressekonferenz des BGL fand am 5. Oktober 2023 im Rahmen der BGL-Mitgliederversammlung statt. Neben den Ergebnissen der jährlichen BGL-Mitgliederversammlung (u.a. Wahl einiger neuer Mitglieder des Aufsichtsrates) gab der BGL einen Überblick über die aktuell wichtigsten Themen der Branche, u.a. Lkw-Mautverdopplung, klimafreundliche Transformation des Straßengüterverkehrs und Lkw-Fahrermangel.

Am 8. November 2023 folgte eine gemeinsame Pressekonferenz mit DSLV, MAN und Daimler Trucks unter dem Titel »Falsche Rahmenbedingungen verhindern Klimaneutralität des Straßengüterverkehrs«. Hierzu hat der BGL ein Factsheet und gemeinsame Forderungen veröffentlicht mit dem Fazit: Es besteht ein enormes Missverhältnis zwischen staatlichen CO₂-Einnahmen (Lkw-Maut und BEHG) und staatlichen Investitionen in klimafreundliche Transformation des Straßengüterverkehrs. Hier ist die Politik aufgerufen, die Rahmenbedingungen anzupassen, damit die Klimaziele im Straßengüterverkehr erreicht werden können.



BGL in den Medien

Der BGL war im vergangenen Berichtsjahr wieder in zahlreichen regionalen und überregionalen Medien vertreten. Die Top-Themen waren dabei das Verfehlen der Klimaziele im Verkehrssektor bei den derzeitigen Rahmenbedingungen sowie die Einführung der CO₂-Maut und die Folgen für das Gewerbe. Exemplarisch sollen hier zwei Artikel und die Hauptsendung der Tagesschau genannt werden:



Der neue BGL-Podcast

BGL-Podcast JUST-IN-TIME ist online! Mit »JUST-IN-TIME« will der BGL wichtige Themen der Logistik mit wichtigen Persönlichkeiten der Branche besprechen und Lösungen für die Transportbranche der Zukunft diskutieren. Im Dialog mit Vertretern der Branche sowie aus Politik, Wirtschaft und dem öffentlichen Leben möchte der BGL über die Leistung des Transportwesens aufklären und für deren Relevanz sensibilisieren. Dabei werden spannende Inhalte aus Verbandswesen, Unternehmertum und Politik vermittelt. JUST-IN-TIME wird unterstützt von MAN Truck & Bus SE und KRONE Trailer.



Veranstaltungen

Der BGL hat auch im abgelaufenen Berichtsjahr wieder zahlreiche Online-Veranstaltungen für Mitgliedsunternehmen angeboten, u. a.

- myBGL-direkt – Unternehmerdialog mit Toll Collect – Alle wichtigen Infos zur Maut über 3,5 t am 13. Juni 2024
- BGL-VVWL Workshop »TRANSFORMATION für Klimaschutz in der Transportlogistik: Was kann der Beitrag der Transportunternehmer sein?« am 12. Juni 2024
- myBGL-direkt – »Fahrtenschreiber und Nachrüstung: Dialog mit Continental zu den aktuellen Entwicklungen« am 3. Juni 2024
- myBGL direkt: »Wahl zum EU-Parlament: BGL im Dialog mit EU-Verkehrspolitikern« am 16. Mai 2024
- myBGL-direkt – Unternehmerdialog zu BGL-Forderungen zur Europawahl 2024 am 23. April 2024

- myBGL-direkt – »BALM-Förderprogramme: Was muss die Branche wissen?« am 9. April 2024
- myBGL-direkt – Wirtschaftliche Unterbringung von Lkw-Fahrern in Wohneinheiten aus Holzmodulen am 26. März 2024
- LBT-BGL-Süd: »Verträge sind einzuhalten – oder doch nicht? – Möglichkeiten der Vertragsanpassung in der Krise« am 7. Dezember 2023
- myBGL-direkt: »Wasserstoff-Fahrzeuge, Tankstellen und Fördermöglichkeiten – eine Alternative zu Diesel-Lkws« am 5. Dezember 2023
- myBGL-direkt »Rechtliche Vertragsgestaltungsmöglichkeiten bei sich ändernden wirtschaftlichen Rahmenbedingungen« am 29. November 2023
- myBGL-direkt – zur CO₂-Maut: Einflussfaktoren zur optimalen Fahrzeugkonfiguration und die Rolle der Fahrerliege am 13. November 2023
- Online-Veranstaltung zu den betriebswirtschaftlichen Folgen der Mauterhöhung am 26. Oktober 2023
- BGL und MAN – Pressegespräch »Wie kommen die e-Lkw auf die Straße?« am 19. Oktober 2023
- myBGL-direkt – Intelligenter Fahrtenschreiber Version 2 am 4. September 2023
- myBGL-direkt zur BGL-Maut- und Imagekampagne: Wie kann ich mich an der Kampagne #mauteverest beteiligen? am 7. August 2023
- myBGL-direkt zur CO₂-Maut: Dialog mit Toll Collect – Was kommt auf Unternehmer und Fahrer zu? am 25. Juli 2023
- myBGL-direkt – Intelligenter Fahrtenschreiber Version 2 am 20. Juli 2023
- myBGL-direkt zur CO₂-Maut – Fakten, Fahrplan und was tut der BGL? am 17. Juli 2023 (AJ)



TRUSTED CARRIER UPDATE

Trusted Carrier 2024: Erfolgreicher Start der zweiten Projektphase bei BASF in Ludwigshafen und vertiefte Zusammenarbeit mit dem BGL

Die BGL-Initiative Trusted Carrier konnte zusammen mit den Partnern BASF und star/trac Anfang Q3/2024 einen wichtigen Meilenstein erreichen. Die seit Mai 2023 bestehende volldigitale Abfertigung mit direkter Werkszufahrt bei BASF in Ludwigshafen wurde erfolgreich auf alle Transporte mit flüssiger und loser Ware im Rahmen des dTEX Projektes (digital Transport EXecution) erweitert. Unternehmen und deren Fahrpersonal können nun auch für diese Transporte digital via Trusted Carrier und der Wallet-App mit dem Yard-Management System (»flow«) der BASF kommunizieren – und so alle für den Auftrag benötigten Daten vorab geprüft und validiert zur Verfügung

stellen, abgleichen und somit automatisiert, ohne nochmals anhalten zu müssen einfahren.

Ende 2024 werden über 1.000 Transportunternehmen erfolgreich bei Trusted Carrier registriert sein und ca. 20.000 Nutzende die Lösung Einsatz haben. Für die Disposition und volldigitale Einfahrt werden diese Transportunternehmen dann über 100.000 validierte Fahrzeugkomponenten auf der Trusted Carrier-Plattform zur Verfügung stehen. Und weitere Ausbaustufen, wie die Einbindung von Ladestellen über den Trusted Carrier Partner Loady, die Erweiterung auf die Werksausfahrt sowie die Nutzung der Lösung bei Warenanlieferungen sind bereits geplant.

Mit der Branchenlösung Chemical Trusted Carrier hat sich BASF ganz bewusst für ein offenes branchenweites System entschieden, das insbesondere auch den Transportpartnern administ-





rativen 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 im Jahr 2024 weiterhin aufgrund von über auf Papier basierenden Prozessen Ressourcen zu verschwenden.

Neben der weiteren Implementierung der Lösung innerhalb der Chemiebranche liegt der Fokus auf der Ausweitung in weitere Branchen. So ist die erste Projektumsetzung mit Betreibern von Tanklagern der Petrochemie für Q3/2024 geplant. Zudem werden Möglichkeiten erörtert, wie digitale Dokumente (aus am Markt verfügbaren Lösungen) in der App abgebildet werden können. Hier soll insbesondere der BGL-Community eine Nutzung mit sehr geringen Einstiegshürden ermöglicht werden, indem die gängigsten Dokumente direkt über die App bedient werden können. Tausenden Fahrerinnen und Fahrern ist die App dank der Brummi-Card bereits bekannt.

Im Hinblick auf die technischen Weiterentwicklungen ist insbesondere die erfolgreiche Integ-

ration in führende Fleet-Management-Systeme (u.a. Trimble, Spedion, ZF, Astrata) zu nennen. Diese ermöglicht die Endgeräte-unabhängige Nutzung der Wallet App unter Einhaltung der hohen Sicherheitsanforderungen an die Authentifizierung und Identifikation des Fahrpersonals in Störfallbetrieben.

Mit der zu diesem Zweck entwickelten Wallet API ist es nun auch möglich, die Verwaltung des Fahrpersonals über Schnittstelle durchzuführen. Die Wallet API komplettiert damit die bereits im Web-Frontend vorhandenen Funktionen zur Anlage und Pflege von Fahrerkonten, die für den TC Asset-Service schon länger zur Verfügung stehen.

Die seit Anfang 2023 digital in der Trusted Carrier App abgebildete Brummi-Card konnte ihre Akzeptanz weiter ausbauen und zeigt die enge und erfolgreiche Zusammenarbeit zwischen Trusted Carrier und dem BGL e.V. Der Fokus hier liegt nun neben der weiteren Verbreitung hauptsächlich in der Vereinfachung der Nutzung, Erweiterung mit zukünftigen Services sowie der Vermeidung des Missbrauchs dieses attraktiven Exklusiv-Angebots für BGL-Mitgliedsunternehmen. (LM)

HIGHLIGHTS DES BERICHTSJAHRES IN BILDERN

20. September 2023

Pressekonferenz von BGL und MIT: Der versteckte Inflationstreiber Lkw-Mautverdopplung



Der BGL und die Mittelstands- und Wirtschaftsunion (MIT) haben angesichts der am 21.09.2023 stattfindenden Einbringung des Lkw-Mautgesetzes in den Bundestag in einer Pressekonferenz am Vortag gemeinsam Stellung zur geplanten Erhöhung der Lkw-Maut ab dem 01.12.2023 durch die Ampelregierung genommen.

22. September 2023
»Fachdialog Berufskraftfahrermangel« im BMDV



Am 22.09.2023 fand auf Einladung des Verkehrsstaatssekretärs und Logistikbeauftragten der Bundesregierung Oliver Luksic ein breit angelegter »Fachdialog Berufskraftfahrermangel« im Bundesverkehrsministerium statt.

25. September 2023
Anhörung zur Lkw-Maut – »Sinnloser Inflationstreiber«



Am 25. September 2023 wurde der Gesetzentwurf noch in einer Öffentlichen Anhörung im Bundestag-Verkehrsausschuss diskutiert, zu der BGL-Vorstandssprecher Prof. Dr. Dirk Engelhardt als Sachverständiger eingeladen war.

September 2023

Prof. Engelhardt schickt 150 Briefe an die Bundespolitik zur Lkw-Maut



Im Vorfeld der Parlamentarischen Beratungen zur neuen Lkw-Maut haben der BGL, und seine Mitgliedsverbände und Mitgliedsunternehmen zahlreiche Briefe an die Mitglieder des Bundestages verschickt.

17. Oktober 2023

Parlamentarischer Abend mit der CDU/CSU-Bundestagsfraktion



Im Oktober 2023 fand ein Parlamentarischer Abend des BGL mit der CDU/CSU-Bundestagsfraktion statt. Inhaltlich ging es hauptsächlich um die drei wichtigen Themen: Fahrermangel, CO₂-Maut und Klimaschutz im Straßengüterverkehr.

8. November 2023

Pressekonferenz »Falsche Rahmenbedingungen verhindern Klimaneutralität des Güterkraftverkehrs«



Am 8. November 2023 fand in der Bundespressekonferenz eine gemeinsame Pressekonferenz von BGL, DSLV, MAN und Daimler zum Thema »Falsche Rahmenbedingungen verhindern Klimaneutralität des Güterkraftverkehrs« statt. Teilnehmer waren:

- Prof. Dr. Dirk Engelhardt, Vorstandssprecher, Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.
- Frank Huster, Hauptgeschäftsführer, Bundesverband Spedition und Logistik (DSLV)
- Alexander Vlaskamp, Vorstandsvorsitzender, MAN Truck & Bus SE
- Dr. Manfred Schuckert, Leiter Regulierungsstrategie, Daimler Truck Holding AG

20. November 2023

Oberster Wirtschaftspolitiker der SPD informiert sich bei Spedition Eggers in Hildesheim über Auswirkungen der Lkw-Maut

Was bedeutet die Einführung der CO₂-Maut ab 1. Dezember 2023 für die Transport- und Logistikbranche in der Praxis und was kann bzw. sollte die Politik jetzt tun, um die Folgen abzumildern? Darum ging es in einem Gespräch des wirtschaftspolitischen Sprechers der SPD-Bundestagsfraktion Bernd Westphal, MdB, beim Hildesheimer Familienunternehmen Eggers Spedition GmbH auf Vermittlung des BGL-Hauptstadtbüros und des GVN.



13. Dezember 2023

BGL-Chef Prof. Engelhardt bei der DVR-Arena in Berlin am 13. Dezember 2023



Thema: »Arbeitsbedingungen auf Europas Straßen: Zeitdruck, knappe Parkplätze, Fahrpersonalmangel – eine Herausforderung für die Verkehrssicherheit« – Bei der diesjährigen Abschlussveranstaltung des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) – der »DVR Arena« in Berlin – standen die Arbeitsbedingungen von Berufskraftfahrern auf der Agenda.

15. Januar 2024

BGL demonstriert in Berlin gegen die Wirtschaftspolitik der Ampelregierung



Der BGL, und seine Landesverbände und Mitgliedsunternehmen nahmen mit zahlreichen Fahrzeugen an der großen Demonstration in Berlin teil. BGL-Vorstandssprecher Prof. Dr. Dirk Engelhardt sprach auf der Kundgebung über die Forderungen der Transportbranche, u.a. die Abschaffung der Doppelbelastung aus CO₂-Maut und CO₂-Aufschlag an der Zapfsäule. Es war eine tolle Stimmung bei den teilnehmenden Transportunternehmen zu spüren und ein großer Zusammenhalt.

15. Januar 2024

Demo zeigt erste Wirkung bei der Politik



Der überwältigende Protest im Rahmen der Großdemo zeigt in der Berliner Politik erste Wirkung. Der Partei- und Fraktionschef der CDU/CSU Friedrich Merz hat sich noch am Tag der Großdemo Zeit für einen Austausch mit BGL-Vorstandssprecher Prof. Dr. Dirk Engelhardt genommen.

1. Februar 2024

BGL im Gespräch mit FDP-Fraktionsspitze

Anfang Februar 2024 hatte der BGL ein wichtiges Gespräch mit der Fraktionsspitze der FDP und Carina Konrad über die existenzbedrohende Lage im mittelständischen Transportgewerbe.



29. Februar 2024

Wichtiges Gespräch des BGL mit dem verkehrspolitischen Sprecher der FDP-Bundestagsfraktion Bernd Reuther



Es war ein sehr offener Austausch, bei dem der FDP-Verkehrspolitiker nicht nur seine Unzufriedenheit mit der Arbeit innerhalb der Koalition geäußert, sondern im Rahmen des Machbaren auch die Unterstützung seiner Fraktion aus dem Bundestag zugesagt hat. Thematisch ging es u. a. um die Anti-Transit-Maßnahmen Österreichs gegen Lkw am Brenner und der Tauernautobahn.

21. März 2024

Hintergrundgespräch der BGL-Spitze mit Bundesverkehrsminister Wissing

In einem informellen Hintergrundgespräch im März 2024 mit Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing hat BGL-Vorstandssprecher Prof. Dr. Dirk Engelhardt noch einmal auf die sehr angespannte Situation im Transportgewerbe hingewiesen und dringend schnelle Maßnahmen zur Entlastung der Branche eingefordert.



20. Mai 2024
Kontrolle mit dem BALM

Am Pfingstmontag, den 20. Mai 2024, durfte der BGL eine koordinierte Kontrolle des BALM begleiten, deren Fokus auf der Überwachung der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit lag.



Mai 2024
Kampagne #ichfahrfürdich



Krone unterstützt die BGL-Kampagne #ichfahrfürdich. Mit dem plakativen Digitaldruck möchte man die rollende Werbebotschaft in die Öffentlichkeit tragen.

31. Juli 2024

Abschlussbericht der Kommission Straßengüterverkehr offiziell an Verkehrsminister Wissing übergeben und in Pressekonferenz vorgestellt



Am 31. Juli 2024 wurde der Abschlussbericht der Kommission Straßengüterverkehr an Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing offiziell übergeben und in einer anschließenden Pressekonferenz in Berlin der Öffentlichkeit vorgestellt. Vorausgegangen waren insgesamt 3 intensive Arbeitssitzungen der Kommission, die Minister Dr. Wissing am 19. Januar 2024 als Reaktion auf die von BGL und Bauernverband organisierten Proteste ins Leben gerufen. Ziel der Kommission war es, das mittelständische Transportgewerbe in den aktuell schwierigen Zeiten und nach den enormen Belastungen der Vergangenheit endlich auch einmal zu entlasten und sie nachhaltig auf dem Weg zur klimafreundlichen Transformation des Straßengüterverkehrs zu begleiten. Es wurde ein Sofortprogramm mit einem Gesamtvolumen i.H.v. 354 Mio. € aufgelegt und Maßnahmen zur Bürokratieentlastung erarbeitet. Die Mitglieder der Kommission werden Anfang 2025 erneut zusammenkommen.

DER BGL TRIFFT BEI JUST-IN-TIME AUF INTERESSANTE PERSÖNLICHKEITEN AUS TRANSPORTBRANCHE, WIRTSCHAFT UND POLITIK.



JUST-IN-TIME
DER TRANSPORT PODCAST



ZU HÖREN SIND DIE SPANNENDEN GESPRÄCHE UNTER:



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 25720-480

E-Mail: bgl@bgl-ev.de

Internet: www.bgl-ev.de

Aufsichtsrat

Horst Kottmeyer

Vorsitzender

Thomas Heinbokel

Stellvertretender Vorsitzender

Klaus Akkermann

Reinhold Fisel

Sandra Herbst

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

Hauptgeschäftsführung:

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, Stefan Wurzel

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
Vorstandsvorsitzender: Michael Wanken
Geschäftsführer: Werner Baumann

BGL Infoservice GmbH
Breitenbachstraße 1
60487 Frankfurt am Main

Geschäftsführung: Horst Kottmeyer,
Prof. Dr. Dirk Engelhardt

BGL-ORGANISATIONSPLAN

Telefon +49 6925720 – 480
E-Mail bgl@bgl-ev.de

Vorstand -816

Repräsentanz
Berlin +49 30 202409 – 0

Repräsentanz
Brüssel +32 2 2301082

Internationaler Verkehr
und Carnet TIR -870 / -871

Rechts- und
Versicherungsfragen -832

Wirtschaftliche Grundsatzfragen
und Berufsbildung -812

Betriebswirtschaftliche
Informationssysteme und EDV -892

Sozialpolitik -831

Öffentlichkeitsarbeit und
Wirtschaftsbeobachtung -840

Technik -860

Verkehrssicherheit -815

Umwelt, Gefahrgut
und Entsorgung -815

Mitgliederakquisition und
-betreuung -850

