

JAHRESBERICHT 2024/2025



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

JAHRESBERICHT 2024/25



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

VORWORT

Liebe Leserinnen und Leser,

wird Ihnen in letzter Zeit auch manchmal schwindelig? Und das, ohne vom Schreibtisch aufzustehen? Ich meine das so: Nach Beginn des Ukraine-Kriegs verdoppelten sich die Dieselpreise nahezu binnen Wochen und die Inflationsraten wurden zweistellig. Für die Bundeswehr wurde ein Sondervermögen in der – 2022 noch – astronomischen Höhe von 100 Mrd. Euro festgelegt. Dieses Jahr durften wir uns dann an eine neue Dimension gewöhnen: 500 Mrd. Euro Sondervermögen für Investitionen und Bundeswehr – plus X, denn Ausgaben für die Bundeswehr sollen nicht mehr vollständig durch die Schuldenbremse gedeckt werden. Danach setzte Brüssel noch einen drauf, wie man so schön sagt: EU-Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen möchte gerne in den Jahren 2028-2034 das EU-Budget von 1,2 Bio. Euro in der laufenden Rechnungsperiode um zwei Drittel auf 2,0 Bio. Euro hochfahren. Zwei Billionen Euro – das ist eine schwindelerregende Zahl mit zwölf Nullen: 2.000.000.000.000.

Das Jahr 2025 hat uns auch vorfristig eine neue Bundesregierung beschert. Die Anfänge der Zusammenarbeit gestalten sich aus Gewerbesicht vielversprechend. Pragmatische Lösungen, die sich an den tatsächlichen Problemlagen der Menschen und Unternehmen orientieren, sind wieder in Reichweite gerückt. Ein Beispiel: Die drei Förderprogramme »Ausbildung«, »Umweltschutz und Sicherheit (US)« und »Weiterbildung« sollten ursprünglich erst nach der Verabschiedung des Bundeshaushalts 2025 Mitte September starten – vor allem für die zahlreichen ausbildenden Betriebe eine Vollkatastrophe. In zahlreichen Gesprächen bis hinauf zur höchsten Ebene gelang es dem BGL in der Folge durch das nachdrückliche und überzeugende Vortragen von Sachargumenten, dass die Startzeitpunkte der Förderprogramme entscheidend nach vorne verlegt wurden: »Weiterbildung« auf den 11. August, »Umweltschutz und Sicherheit (US)« auf den 4. August und »Ausbildung« auf den



8. Juli 2025. Anderenfalls wäre faktisch die Förderung für einen kompletten Ausbildungsjahrgang entfallen. Viele Ausbildungsbetriebe hätten ohne die Förderung nicht den finanziellen Hintergrund gehabt, um die Ausbildungsaufwendungen allein zu stemmen; sie hätten ihren in Wartestellung befindlichen, unter großen Mühen rekrutierten Azubis wieder absagen müssen. An den dadurch ausgelösten Imageschaden für die ganze Branche wollen wir dabei gar nicht erst denken.

Maßgeblichen Anteil bei diesem außergewöhnlichen gewerbepolitischen Erfolg hatten wie so oft die vielen auf Landesverbands-, aber auch auf Unternehmensebene geführten Gespräche, die im Vorfeld für eine entsprechende Sensibilisierung an relevanter Stelle gesorgt haben. Hierfür ein herzliches Dankeschön!

Herzlichst Ihr

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

Prof. Dr. Dirk Engelhardt
Vorstandssprecher

INHALT

Berlin & Brüssel.....	4
Förderprogramme im Güterkraftverkehr.....	10
Recht & Praxis im Güterkraftverkehr	13
Verkehrssicherheit	17
Umwelt & Entsorgung.....	20
Nutzfahrzeugtechnik.....	23
Internationaler Verkehr.....	28
Deutsches Transportgewerbe auf Spezialmärkten	30
Berufsbildung.....	33
Neues aus dem Verbandsleben.....	35
Trusted Carrier Update.....	39
Highlights des Berichtsjahres in Bildern.....	40
Anhang.....	50

Autoren

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

Ak Imke Akkermann
HS Helmut Schgeiner
PR Philipp Rennert

© 2025 ERLING Verlag GmbH &
Co. KG, Clenze
mail@erling-verlag.com
www.erling-verlag.com

Satz/Layout: Anna-Lena Wahl

Gedruckt in der Europäischen
Union

Bildquellen:

S. 10 XtravaganT – stock.adobe.com;
S. 11 Ralf – stock.adobe.com; S. 12:
Nomad_Soul – stock.adobe.com;
S. 13: bilanol – stock.adobe.com;
S. 16: VDO Fleet Services; S. 22: bila-
nol – stock.adobe.com; S. 29 (unten):
I am from Mykolayiv – stock.adobe.
com; S. 33 Mediteraneo – stock.
adobe.com

NEUES AUS BERLIN

Der Berichtszeitraum war geprägt vom Aus der Ampelregierung im November 2024 und der damit einhergehenden Lähmung des Berliner Politikbetriebs aufgrund der Wahlen im Februar 2025. Der Haushalt 2025 konnte nicht rechtzeitig beschlossen werden und zahlreiche Förderprogramme konnten nicht wie gewohnt fortgeführt werden oder starten, beispielsweise die Weiterführung des Förderprogramms »Abbiegeassistenzsystem (AAS)«.

Im Januar 2025 veranstaltete der BGL in Berlin eine »Wahlarena« mit zahlreichen Teilnehmern aus der BGL-Unternehmerschaft und einer Podiumsdiskussion mit den Verkehrspolitikern, die mitten im Wahlkampf stehend, versuchten auf die Fragen der Unternehmer einzugehen und ihre Positionen klarzumachen.

Nach der Bundestagswahl veröffentlichte die zukünftige Regierung einen Koalitionsvertrag, den die Branche als positiv bewertet. BGL-Vorstandssprecher Prof. Dr. Dirk Engelhardt kommentiert den Koalitionsvertrag der neuen Regierung aus Sicht der Transportbranche: »Grundsätzlich bewerten wir das klare Bekenntnis zu einer leistungsfähigen Infrastruktur als positiv und sehen insbesondere in der Schließung der Finanzierungskreisläufe Potential, die drängenden Probleme unsere Branche anzugehen. Die Investitionen dürfen sich aber nicht auf Brücken und Tunnel beschränken, sondern müssen auch in den unmittelbaren Neubau von Parkplätzen und Ladeinfrastruktur fließen. Dass auf die seit langem erhobenen Forderungen des BGL nach einer Reform der Berufskraftfahrerqualifikation und besseren Kontrollen von Sozialstandards eingegangen wurde, ist wichtig und richtig.«

Anfang Mai wurde die neue Regierung gewählt und die neuen Minister ernannt. Patrick Schnieder (CDU) übernimmt im Kabinett von Bundeskanzler Friedrich Merz das Amt des Bundesministers für Verkehr. Der Jurist und langjährige Bundestagsabgeordnete war zuletzt Parlamentarischer Geschäftsführer der CDU/CSU-Bundestagsfraktion.

Mit der Regierungsbildung wurde das bisherige Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) in das Bundesministerium für Verkehr (BMV) umbenannt. Die Zuständigkeiten für Digital- und Datenpolitik sowie für digitale Infrastrukturen wurden an das neugebildete Bundesministerium für Digitales und Staatsmodernisierung übertragen, weitere Zuständigkeiten an das Bundesministerium für Forschung, Technologie und Raumfahrt.

Katherina Reiche übernahm das Amt der Bundeswirtschaftsministerin in der neuen großen Koalition aus SPD und Union. Die Diplom-Chemikerin aus Brandenburg zog bereits 1998 als jüngste Abgeordnete der CDU in den Bundestag ein und war bis 2015 in verschiedenen politischen Funktionen aktiv, unter anderem als Parlamentarische Staatssekretärin im Bundesumwelt- sowie Bundesverkehrsministerium. Zudem war Reiche stellvertretende Vorsitzende der Unions-Bundestagsfraktion und holte bei der Bundestagswahl 2013 das Direktmandat in Potsdam für die CDU.

Der BGL hat im Vorfeld der Benennung des neuen Kanzlers Friedrich Merz und seiner Minister mehrere Gespräche mit Entscheidungsträgern auf politischer Ebene in Berlin geführt. Dabei zeigte sich der Verband sehr zufrieden mit den geplanten Vorhaben im Verkehrsbereich, insbesondere mit der Absicht, geschlossene Finanzierungskreisläufe zu schaffen. Dies macht es möglich, die vielen Milliarden Einnahmen aus der Lkw-Maut zweckgebunden reinvestieren zu können – in intakte Straßen und Brücken, ausreichend Lkw-Stellplätze mit einer angemessenen Aufenthaltsqualität aber auch die Förderung der klimafreundlichen Transformation des Straßengüterverkehrs. Darüber hinaus hat der BGL aber auch auf die akute wirtschaftliche Situation in der mittelständischen Transportbranche hingewiesen, die von einer besorgniserregenden Anzahl von Unternehmensinsolvenzen und Unternehmensaufgaben geprägt ist.

Einen Monat nach Amtsantritt des neuen Bundesverkehrsministers Patrick Schnieder hatte

der BGL den ersten Antrittstermin. BGL-Vorstandssprecher Prof. Dr. Dirk Engelhardt und der Leiter des BGL-Hauptstadtbüros Jens Pawlowski trafen auf einen sehr interessierten Minister, der sich offen und engagiert gegenüber den Anliegen der mittelständischen Transportbranche zeigte.

Auftaktsitzung des Expertenforums für klimafreundliche Mobilität und Infrastruktur (EKMI)

Am 12. Juni 2025 fand die Auftaktsitzung des von Bundesverkehrsminister Schnieder ins Leben gerufenen Expertenforums klimafreundliche Mobilität und Infrastruktur (EKMI) in Berlin statt. Ziel des EKMI ist es, das Bundesverkehrsministerium kurzfristig und wirkungsvoll bei der Entwicklung von Maßnahmen für das Klimaschutzprogramm der Bundesregierung für den Verkehrssektor zu unterstützen.

Geleitet wird das Gremium von Staatssekretärin Dr. Claudia Elif Stutz. Der BGL ist Teil des Expertenforums, das aus 25 Expertinnen und Experten aus Wissenschaft und Wirtschaft besteht.

Der Arbeitsprozess des EKMI war zunächst für eine Dauer von rund fünf Wochen angesetzt. Hintergrund des eng getakteten Prozesses ist die Verpflichtung des BMV, bis Mitte September seinen Beitrag zum Klimaschutzprogramm der Bundesregierung an das federführende Bundesumweltministerium zu übermitteln. Der BGL bringt dabei folgende Kernanliegen des mittelständischen Transportgewerbes ein: KMU-gestaffeltes Förderprogramm für Kauf/Leasing für E-Lkw/H2-Lkw, Mehrgewichtskompensation für Gesamtgewicht, Achslasten und Fahrerlaubnisklassen, Förderprogramm für betriebliche Ladeinfrastruktur und Sicherstellung der Netzanschlüsse, Aufbau öffentlicher Ladeinfrastruktur mit zusätzlichen Lkw-Stellplätzen, Strompreisbremse/Industriestrom für E-Lkw-Laden, Anreize für regenerative Kraftstoffe, bessere Verzahnung der Verkehrsträger.



Der BGL traf sich mit dem neuen Parlamentarischen Staatssekretär beim Bundesverkehrsminister und Verantwortlichen für Güterverkehr und Logistik Christian Hirte (m.).

Kommission Straßengüterverkehr

Im Frühjahr 2024 fand die erste Sitzung der von Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing ins Leben gerufenen Kommission Straßengüterverkehr statt. Die Kommission Straßengüterverkehr war auf Anregung des BGL in der vergangenen Wahlperiode eingesetzt worden als Reaktion auf die von BGL und Bauernverband organisierten Proteste im Januar 2024. Ziel war, Maßnahmen zur Unterstützung der Branche und zur Bürokratieentlastung zu erarbeiten. Mitglieder der Kommission sind insgesamt 11 Branchenverbände.

Ende Juli 2024 wurde ein gemeinsames Maßnahmenpapier ausgearbeitet und veröffentlicht, das insbesondere Maßnahmen zum Bürokratieabbau umfasste. Im Juni 2025 wurde das erfolgreiche Dialogformat der Kommission Straßengüterverkehr unter dem neuen Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder mit BGL-Beteiligung fortgesetzt. Minister Patrick Schnieder kündigte zum Auftakt der Kommissionfortsetzung, an, der Kabinettsbeschluss zur Schließung des Finanzierungskreislaufes Straße soll noch in der Sommerpause 2025 vorliegen, ebenso die Novelle der Berufskraftfahrer-Qualifikation. Das wäre ein großer Erfolg für die Branche.

BGL-Positionspapier zum Lkw-Fahrverbot an gesetzlichen Bundesfeiertagen und an nicht bundeseinheitlichen Feiertagen

Der BGL hat in einem neuen Positionspapier zum wiederholten Male auf die dringend erforderliche Änderung des § 30 Absatz 4 StVO im Hinblick auf Lkw-Fahrverbote an nicht bundeseinheitlichen Feiertagen hingewiesen. Für die Transport- und Logistikbranche bedeuten Lkw-Fahrverbote an bundeseinheitlichen, aber insbesondere an bundesuneinheitlichen Feiertagen einen deutlichen Mehraufwand bei der Planung und Durchführung notwendiger Gütertransporte. Auch ist es für Lkw-Fahrer belastend, als einzige die Feiertage allein auf Autobahnrastplätzen zu verbringen, weil die Weiterfahrt nicht möglich ist, anstelle zuhause bei ihren Familien sein zu können. Langjährige Bemühungen um praktikablere Regelungen haben bislang keine Früchte getragen.

Wirtschaftspolitisches Spitzengespräch mit dem Bundesfinanzminister

Vor dem Bruch der Ampelkoalition fand im November 2024 noch ein wirtschaftspolitisches Spitzengespräch mit dem damaligen Bundesfinanzminister und FDP-Chef Christian Lindner statt. Erneut platzierte der BGL bei diesem Gespräch die Forderung nach einer Bürokratiebremse (nach der »one-in-two-out«-Regel) für echte Entlastungen der Mittelständler, Vereinfachungen bei der Fahrerqualifikation und leichtere Fachkräftezuwanderung sowie eine Zweckbindung der Lkw-Maut für Reinvestitionen in die Straße und klimafreundlichen Straßengüterverkehr.

Digitale Verkehrskontrollen mittels modernster Sensorik durch das BALM

Das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) setzt ab sofort die neueste Generation von Einsatzfahrzeugen für den bundesweiten Verkehrskontrolldienst ein. Eine Vielzahl digitaler Sensoren machen die Kontrollen noch effizienter. Mittels im Einsatzfahrzeug verbauter Sensorik und elektro-

nischer Abfragen kann das BALM nunmehr flächendeckend einen großen Teil seines Überwachungsauftrages im fließenden Verkehr ausüben. Während der Vorbeifahrt werden über digitale Schnittstellen wesentliche Überwachungsbereiche der Lenk- und Ruhezeitvorschriften, der Fahrtenstreifen sowie die Fahrzeugabmessungen überprüft. Dies hat zur Folge, dass Fahrzeuge nur dann aus dem Verkehr gezogen werden, wenn ein konkreter Verdacht auf Verstöße besteht. So werden unnötige Standzeiten für die Transport- und Logistikbranche reduziert, Kontrollabläufe verschlankt und die Eingriffe in den fließenden Verkehr minimiert. Damit trägt der Einsatz digitaler Sensorik auch zu einem fairen Wettbewerb bei.

Forderungspapier zum Energieeffizienzgesetz (EnEfG)

Der BGL hat zusammen mit dem BLU (Bundesverband Lohnunternehmen) ein gemeinsames Forderungspapier erstellt und im Juni an die neue Bundeswirtschaftsministerin Katherina Reiche sowie an das Bundesministerium für Verkehr und das Bundesministerium für Digitales und Staatsmodernisierung sowie zahlreiche Bundestagsabgeordnete versendet.

Das EnEfG und die EED sind aus Sicht des BGL zur Steigerung der Energieeffizienz im Straßengüterverkehr ungeeignet und sollten daher ersatzlos gestrichen werden. Zumindest bedürfen beide Regelungen der dringenden Überarbeitung.

BGL schreibt offenen Brief mit der Forderung u. a. nach Unabhängigkeit der Tarif- und Sozialpartner beim Thema Mindestlohn

Die Verbände BGL, Bundesverband Paket- und Expresslogistik (BPEX), Bundesverband Spedition und Logistik (DSL) und der Bundesverband für Eigenlogistik und Verlager (BWVL) appellierten in einem gemeinsamen offenen Brief Mitte Juni 2025 an die Sozialpartner in der Mindestlohnkommission, die wirtschaftlichen Rahmenbedin-



gungen und Möglichkeiten der Arbeitgeber maßgeblich zu berücksichtigen. Von den relevanten politischen Akteuren wird erwartet, die Entscheidung der Kommission zu respektieren und sämtliche Beeinflussungen der Arbeit der Kommission zukünftig zu unterlassen. Staatliche Interventionen schwächen die Sozialpartnerschaften und die Tarifautonomie.

BGL-Stellungnahme zum Gesetzesentwurf zur Errichtung eines Sondervermögens Infrastruktur und Klimaneutralität

Für das im Koalitionsvertrag angekündigte Sondervermögen »Infrastruktur und Klimaneutralität« hat das Bundesministerium für Finanzen (BMF) einen Referentenentwurf vorgelegt. Der BGL begrüßt in seiner Stellungnahme die Inhalte des Referentenentwurfs grundsätzlich als sehr wichtiges Instrument für eine langfristige und tragfähige Modernisierung der Infrastruktur und zur Erreichung der Klimaneutralität. Der Entwurf hebt den Verkehrssektor aus seiner bisherigen unterfinanzierten Position hervor – ein dringend notwendiger Schritt, da Investitionen in die Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur als Standortfaktor entscheidend die Wachstumsaussichten des Landes beeinflussen. Dies gilt besonders für die Straßeninfrastruktur, die von einem akuten Erhaltungs- und Erneuerungsstau betroffen ist und die die Hauptlast der Verkehre zu tragen hat. Insbesondere der Straßengüterverkehr leistet mit ca. 86% den Löwenanteil des Güterverkehrsaufkommens. Um ein weiteres Wachstum im Güterverkehrs bewältigen zu können, ist die Modernisierung der Straße daher von zentraler Bedeutung. Ein Güterverkehrsaufkommen von ca. 86% auf der Straße bedeutet aber zugleich,

dass effektiver Klimaschutz im Verkehr in erster Linie das Klimapotential auf der Straße heben muss. Für die Erreichung der Klimaziele ist daher die Dekarbonisierung der Lkw-Flotten entscheidend. Aus den Erfahrungen mit der Einführung der Lkw-Maut, die ursprünglich zusätzliche Mittel zur verlässlichen Finanzierung der Straßeninfrastruktur bereitstellen sollte, misst der BGL dem Kriterium der »Zusätzlichkeit« eine zentrale Bedeutung bei. Es ist also notwendig, dass die Mittel aus dem Sondervermögen zusätzlich zum regulären Investitionshaushalt kommen müssen.

Mindestlohn

Mit dem im Juni 2025 veröffentlichten Beschluss der paritätischen Kommission zur Anhebung des Mindestlohns auf 13,90 Euro ab dem 1. Januar 2026 und auf 14,60 Euro ab dem 1. Januar 2027 erwartet die Transportbranche weitere Kosten-sprünge. Angesichts der anhaltend schlechten wirtschaftlichen Lage wird es für viele Unternehmen der Logistikbranche äußerst herausfordernd, einen höheren Mindestlohn zu erwirtschaften. In einer gemeinsamen Presseerklärung haben die Spitzenverbände der Branche den Anstieg des Mindestlohns kritisiert und ein Absenken der Steuern und Sozialabgaben der Arbeitnehmer gefordert. Vorher haben die Verbände die Unabhängigkeit der Mindestlohnkommission gefordert und an die Bundesregierung appelliert, die erreichte Einigung der Mindestlohnkommission zu akzeptieren und nicht noch weiter politisch zu überbieten.

Preise im Straßengüterverkehr 2024 um 6 % gegenüber dem Vorjahr gestiegen

Das Statistische Bundesamt hat die Erzeugerpreise für Dienstleistungen für 2024 veröffentlicht. Stark gestiegen waren die Preise im Straßengüterverkehr mit +6,0% gegenüber 2023 (2023 zu 2022: +5,2%). Neben der Erhöhung der Lkw-Maut zu Jahresbeginn waren gestiegene Lohn- und Personalkosten dafür verantwortlich. (AJ)

NEUES AUS BRÜSSEL

Brüssel: BGL in Zeiten von politischen Neuorientierungen

Die Brüsseler Aktivitäten des BGL im vergangenen Jahr standen ganz im Zeichen der Neuwahlen von Europäischem Parlament und Europäischer Kommission.

Und in der Tat, die ersten Initiativen der neu gewählten EU-Institutionen scheinen der Kritik an beispielsweise der Bürokratie, den praxisfernen Zielen der Klimapolitik und an geringem bzw. ausbleibendem Wirtschaftswachstum Rechnung zu tragen.

Der viel zitierte »Draghi-Bericht« zur Wettbewerbsfähigkeit der EU dient bis heute als Inspiration für einen Wandel der Wirtschaftspolitik. So forderte der Bericht u.a. die Integration von Wettbewerbsfähigkeit und Klimapolitik.

Am Anfang der neuen Legislaturperiode standen eine Reihe von Gipfeln zur Automobilindustrie, die zur Veröffentlichung eines Aktionsplans am 5. März 2025 führte. Neben einer Flexibilisierung zur Erreichung der CO₂-Ziele schlug die Europäische Kommission mittlerweile z.B. vor, den Mitgliedsstaaten die Möglichkeit zu geben,



lokal emissionsfreie Fahrzeuge von Mautzahlungen bis Mitte 2031 zu befreien. Bisher war dies nur bis Ende 2025 möglich.

Gegenwärtig verfolgt die EU-Kommission das Ziel der Entbürokratisierung mit 35% weniger Berichtspflichten für KMU. Entsprechende Vorschläge zur Reduzierung dieser Pflichten in den Bereichen der Nachhaltigkeit wurden gemacht. Statt ab 250 Mitarbeitern sollen Unternehmen erst ab 1.000 Mitarbeitern betroffen sein.

BGL-Wahlveranstaltung mit Verkehrspolitikern

Viele dieser oben genannten Themen hat auch der BGL in Brüssel vorangetrieben. Vor den Parlamentswahlen im Juni 2024 veranstaltete der BGL eine Videokonferenz mit allen relevanten Verkehrspolitikern und Verkehrspolitikerinnen und stellte dabei seinen Forderungskatalog zur Diskussion. Dieser enthielt spezifische Anliegen zu den Dauerbrennertemen Lkw-Antriebswende, Kampf gegen Sozialdumping sowie Fahrermangel, Entbürokratisierung und Förderung des Binnenmarkts. Die Politik zeigte sich offen für eine praxisnahe Antriebswende und weniger Bürokratie z.B. auch mit Blick auf den Fahrermangel und praxisuntaugliche Ausbildungsverpflichtungen als (Mit)ursache.

Jungunternehmer/-innen des Common Road Transport Office (CRTO) in Brüssel

Im November 2024 trafen sich knapp 40 Jungunternehmer und Jungunternehmerinnen der drei Mitgliedsverbände des Common Office – BGL, FNTR (Frankreich) und NLA (nordische Staaten) in Brüssel. Zahlreiche Treffen mit Abgeordneten aus dem Europäischen Parlament, Vertretern aus der Europäischen Kommission und Industrieprepräsentanten zu den Themen der konsequenten Umsetzung des Mobilitätspakets, der Schaffung von fairen Wettbewerbsbedingungen sowie um die Gestaltung der Antriebswende standen im Mittelpunkt. Darüber hinaus berieten sich die Teilnehmer in kleinen Arbeitsgruppen intern zu die-

sen Themen und tauschten sich mit ihren durch- aus unterschiedlichen Erfahrungen aus dem Unternehmensalltag aus.

Parlamentarischer Abend

Im März 2025 veranstaltete der BGL einen parlamentarischen Abend in den Räumen des Europäischen Parlaments. Dieser brachte die Europaabgeordneten Markus Ferber und Stefan Köhler, sowie Vertreter der EU-Kommission und der Regierungen, von Wirtschaftsverbänden und der Presse zusammen, um zentrale Herausforderungen und Zukunftsaussichten des Straßengüterverkehrs zu diskutieren.

AK Alpentransit in Brüssel

Im Mai 2025 trafen sich die Mitglieder des Arbeitskreises Alpentransit in Brüssel zu Gesprächen mit dem Kabinett des Verkehrskommissars Apostolos Tzitzikostas und dem Europaabgeordneten Jens Gieseke. Hintergrund waren die Probleme auf der Brennerroute aufgrund von jahrelang andauernder Renovierung der Luegbrücke und allgemein die Auswirkungen der Anti-Transitmaßnahmen Tirols auf den Straßengüterverkehr und den europäischen Binnenmarkt.

Sommerempfang des Common Road Transport Office

Im Juni lud das CRTO zu einem Sommerempfang ein, dem zahlreiche Vertreter aus der Europäischen Kommission, dem Europäischen Parlament und vieler befreundeter Verbände gefolgt sind. Hauptsprecher war der Botschafter Dänemarks, der in seiner Ansprache die Grundzüge der dänischen Ratspräsidentschaft ab dem 1. Juli beschrieb. Die Verabschiedung einer gemeinsamen Position der EU-Verkehrsminister zu den Abmessungen und Gewichten von schweren Nutzfahrzeugen ist das Ziel bis Dezember 2025. Heavy is green« (»Schwer ist grün«) lautet dabei die dänische Überzeugung. (DS)

FÖRDERPROGRAMME IM GÜTERKRAFTVERKEHR

Verspäteter Bundeshaushalt sorgt für noch nie dagewesene Fördersituation 2025

Mit dem Aus der Ampelkoalition im November 2024 fehlte der Bundesregierung die Mehrheit, um den Bundeshaushalt 2025 zu verabschieden. Infolge einer andauernden, lediglich vorläufigen Haushaltsführung galt für alle Förderprogramme des Bundes ein Antragsstopp. Auszahlungen durften nur noch erfolgen, wenn Antragsteller bereits einen Bewilligungsbescheid hatten. Davon betroffen waren auch die Förderprogramme zur Mautharmonisierung Ausbildung, Weiterbildung sowie Umweltschutz und Sicherheit (US). Immerhin hatte der BGL vor Jahren erreichen können, dass die Förderprogramme zur Mautharmonisierung in § 11 Bundesfernstraßenmautgesetz (BFStrMG) gesetzlich verankert wurden. Insgesamt wurden 2024 in den Förderprogrammen Fördergelder i.H.v. 386,8 Mio. € bewilligt und 295,5 Mio. € ausgezahlt.

Für die Förderperiode 2025 war schnell klar, dass die Förderprogramme nicht zum Jahresanfang 2025 starten konnten, denn auch im Rahmen einer vorläufigen Haushaltsführung waren die Mittel nicht ausreichend gedeckt. Da zunächst nicht absehbar war, wann ein von Bundestag und Bundesrat verabschiedeter Bundeshaushalt 2025 vorliegt und die neu gewählte Bundesregierung Fördermittel für die Förderperiode 2025 bereitstellt, hat der BGL bereits frühzeitig darauf gedrängt, eine schnelle und pragmatische Lösung zu finden. U.a. wurden das BMV und das BALM gebeten, möglichst frühzeitig alle Informationen und Unterlagen bereitzustellen, damit sofort nach Beschluss des Haushalts im Schnellverfahren Anträge eingereicht und auch beschieden werden könnten. An sich ist das Abwarten des Förderbeginns bis zum Vorliegen des Bundeshaushaltes nach Neuwahlen nichts Ungewöhnliches – die seit 2009 bestehenden Förderprogramme zur Mautharmonisierung starteten aus diesem Grund bereits in einigen früh Förderperioden immer wieder später. Nicht absehbar war allerdings, dass bis zum Sommer 2025 noch keine verlässlichen Aussagen zum Antragsstart getroffen werden konnten – bis in den Juli wurde mit dem In-Kraft-Treten des Bundeshaushalts 2025 Mitte September 2025 gerechnet. Eine für den BGL untragbare Situation, da Antragsteller vor Antragsstart und vor durch das BALM bewilligter Förderzusage keine Maßnahmen beginnen dürfen: förderfähige Gegenstände können nicht bestellt/angeschafft, Verträge nicht vorher geschlossen werden. Besonders negativ wirkte sich die Situation im Förderprogramm Ausbildung aus, denn Ausbildungsbetriebe dürfen vor Antragstart und Förderzusage mit Auszubildenden noch keinen Ausbildungsvertrag schließen.

Worst-Case-Szenario in letzter Sekunde verhindert

Dank seines nachdrücklichen Einsatzes konnte der BGL schließlich erreichen, dass die Förderprogramme bereits im Juli und August 2025 und





damit deutlich vor In-Kraft-Treten des Bundeshaushaltes gestartet werden konnten. Nach vielen Gesprächen mit dem (ehemaligen) BMDV und dem BALM, hat sich der BGL in einem Schreiben an den neu im Amt eingesetzten Verkehrsminister Patrick Schnieder gewandt und angeregt, Förderanträge bereits vor Beschließen des Bundeshaushalts 2025 und damit vor offiziellem Programmstart zuzulassen sowie im Einvernehmen mit dem BMF einen vorzeitigen Maßnahmenbeginn nach erfolgter Antragstellung zu ermöglichen. Andernfalls wäre aus Sicht des BGL die gesamte Abwicklung der Förderprogramme, die bis zum Jahresende 2025 erfolgen muss, gefährdet gewesen. Darüber hinaus hatte der BGL nochmals die – mit der erfolgten annähernden Verdoppelung der Lkw-Maut und der Ausweitung der Maut auf Fahrzeuge über 3,5 t zGM – notwendige Erhöhung der Mautharmonisierungsmittel von 450 Mio. € auf 900 Mio. € gefordert. Die Bitte um einen schnellen Förderbeginn war zudem eines der zentralen Themen beim Antrittsbesuch des BGL beim Minister bereits kurz nach dessen Amtsübernahme. Der BGL hatte klargestellt, dass ohne eine rasche Lösung im Förderprogramm Ausbildung noch weniger Ausbildungsverträge als oh-

nehin geschlossen würden. Bewerber, die eine Berufsausbildung beginnen wollten, konnten verständlicherweise nicht auf einen unbestimmten Beginn des Förderprogramms »vertröstet« werden. Die wenig attraktiven Rahmenbedingungen im Güterkraftverkehrsgewerbe machen es ohnehin schwer, junge Menschen für der Beruf »Berufskraftfahrer« zu begeistern. Eine Blitzumfrage unter BGL-Mitgliedsunternehmen hatte ergeben, dass 73 Prozent der von den Unternehmen im Vorjahr angebotenen BKF-Ausbildungsstellen in 2025 bei nicht rechtzeitiger Bereitstellung des Fördertopfes nicht besetzt würden.

Daraufhin hatte sich Minister Schnieder an den Finanzminister mit einem entsprechenden Ausnahmeersuchen gewandt, einen vorzeitigen Antragsstart zu ermöglichen. Das BMF hatte im Anschluss die Möglichkeit einer vorläufigen Haushaltsführung eingeräumt, nach der die laufenden Haushaltsmittel bis zu 70 Prozent des 2. Regierungsentwurfs zum Bundeshaushalt 2025 sowie die Verpflichtungsermächtigungen für die Folgejahre in Höhe von bis zu 60 Prozent in Anspruch genommen werden können. Gerade beim Förderprogramm Ausbildung sind die Verpflichtungsermächtigungen notwendig, weil es sich um eine mehrjährige Förderung handelt. Mit Blick auf die Eilbedürftigkeit wurde – gerade noch rechtzeitig für das neue Berufsschuljahr – Anfang Juli 2025 das Antragsportal zunächst für Anträge auf Förderung von Ausbildungsverhältnissen freigeschaltet. Das BALM hatte Zuwendungsbescheide so zeitnah versendet, dass Auszubildende noch ins neue Ausbildungsjahr starten konnten. Anfang August wurde das Portal auch für die Förderprogramme US und Weiterbildung geöffnet. Allerdings müssen Antragsteller vor Beginn von Maßnahmen den Zuwendungsbescheid abwarten.

Geänderte Förderrichtlinie Umweltschutz und Sicherheit in Kraft

Für die Förderperiode 2025 musste die nationale Förderrichtlinie an die geänderte EU-Rechts-



grundlage (»EU-De-minimis-Verordnung«) angepasst werden, die in ihrer Neufassung u. a. eine deutliche höhere Budgetobergrenze für Beihilfen an Unternehmen des Straßengüterverkehrs vorsieht (300.000 € anstelle von 100.000 € pro Unternehmen in einem 3-Jahreszeitraum). Der BGL hatte zahlreiche Vorschläge zur neuen nationalen Förderrichtlinie eingebracht, von denen das BMV allerdings nur wenige übernommen hat. So sah das BMV beispielsweise die Bedenken über die Inanspruchnahme des Programms durch Handwerksbetriebe als unbegründet und lehnte sowohl die Verdopplung der Harmonisierungsmittel mit Blick auf die damit einhergehende Änderung des Mautgesetzes ab; ebenso die Beibehaltung eines vorzeitigen Maßnahmenbeginns, die am Widerstand von Finanzministerium und Bundesrechnungshof gescheitert ist. Argument von BMF und BRH: Wenn die Anschaffung von Maßnahmen noch vor Bewilligung erfolgt, bestünde offenbar kein Förderbedarf, sondern es handele sich um Mitnahmeeffekte, die nach der Bundeshaushaltsordnung unzulässig seien. Ebenfalls zu beachten ist, dass nicht im jeweiligen Haushaltsjahr abgerufene Fördermittel nicht in das nächste Haushaltsjahr übertragen werden können, sondern innerhalb des Mautkreislaufes

für anderweitige Ausgaben verwendet werden (z. B. Straßenbauprojekte). Geändert wurde auch der Maßnahmenkatalog an förderfähigen Maßnahmen.



Weitere Förderprogramme

Der BGL wird sich auch weiterhin für die Fortsetzung des Förderprogramms zur Schaffung von zusätzlichen Lkw-Stellplätzen einsetzen, das im Frühjahr 2024 ausgelaufen ist. Zwar sah die ursprüngliche Finanzplanung Mittel für die Jahre 2026 und 2027 vor, die allerdings durch die bisherigen Anträge gebunden sind, sodass die Bereitstellung neuer Mittel erforderlich wäre. In diesem Zusammenhang hat der BGL erneut gefordert, eine Beschilderung der Lkw-Stellplätze vorzunehmen, um diese besser finden zu können. Zudem plädiert der BGL, die Förderung für die Anschaffung und/oder Leasing von emissionsarmen Fahrzeugen sowie der zugehörigen Ladeinfrastruktur zu verstetigen – sowohl als Zuschuss als auch zinsvergünstigte Darlehen. (MS)

RECHT & PRAXIS IM GÜTERKRAFTVERKEHR

Lkw-Kartell

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, was der Europäische Gerichtshof (EuGH) in seiner Entscheidung gegen Scania im Jahr 2024 nochmals bestätigt hat, hatte sich der BGL mit verschiedenen Kooperationspartnern (Rechtsdienstleistern und Anwaltskanzleien) dafür engagiert, für betroffene Transportlogistikunternehmen Schadensersatzansprüche via Sammelklagen gegen das Lkw-Kartell geltend zu machen.

Aktueller Stand:

1. Sammelklage: Anhängig beim Bundesgerichtshof:

Die beklagten Lkw-Hersteller, haben gegen das für die Kläger positive Urteil des Oberlandesge-

richt München Revision beim Bundesgerichtshof im März 2024 eingelegt. Ein Termin für eine mündliche Verhandlung wurde noch nicht festgelegt.

2. Sammelklage: Anhängig beim Landgericht München I:

Zur bereits im Jahr 2018 bei Gericht eingereichten und 2019 erweiterten Klage, wurde vom Gericht ein neues ökonomisches Ergänzungsgutachten bestellt, das das vom Gericht zuvor eingeholte Gutachten ersetzt. Auch in diesem Ergänzungsgutachten wurde ein erheblicher Kartellschaden festgestellt. Voraussichtlich Ende 2025 soll dazu vor Gericht eine Expertenanhörung stattfinden.

3. Sammelklage: Einreichung beim Landgericht München I in Vorbereitung:

Weitere Sammelklagen wurden Ende Juni 2025 beim Landgericht München I eingereicht. (GB)





Lkw-Maut-Rückerstattung – aktueller Stand

- Nachdem der EuGH 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.

Aktueller Stand:

- Um die Mautrückerstattungsansprüche im Rahmen der Verbandslösung möglichst effizient durchzusetzen und die Verwaltungsgerichte nicht mit tausenden Einzelklagen zu belasten, hat der BGL-Kooperationspartner Hausfeld, nachdem ein Einvernehmen 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. Ein Termin für eine mündliche Verhandlung wurden noch nicht festgelegt.
- Kurze Zeit später urteilte das Verwaltungsgericht Köln in einem anderen Verfahren, dass die Polizeikosten auch in den Jahren 2016–2020 unrechtmäßig in die Kostenkalkulation der Maut aufgenommen wurden und der entsprechende Mautanteil den Mautzahlern zurückzuerstatten sei. Gegen diese Entscheidung hat die Bundesrepublik Deutschland einen Antrag auf Zulassung der Berufung beim Oberverwaltungsgericht NRW in Münster gestellt. Derzeit ist noch nicht absehbar, wann im Berufungszulassungsverfahren eine Entscheidung des OVG ergehen wird. (GB)



Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG) und Verkehrsunternehmerdatei-Durchführungsverordnung (VUDat-DV)

- Eigentlich sollte das GüKG an die Vorgaben des geänderten Unionsrechts bereits angepasst sein. Ein Entwurf eines »Vierten Gesetzes zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes und anderer Gesetze« lag bereits vor. Ferner lag auch ein Entwurf zur Überarbeitung der VUDat-DV vor. Zu beiden Entwürfen hat der BGL Stellungnahmen abgegeben. Aufgrund des Auseinanderbrechens der Ampel-Regierung und vorgezogener Neuwahlen, konnte die Änderung von GüKG/VUDat-DV aber nicht mehr beschlossen werden. Mit den vorgegebenen Änderungen ist in der aktuellen Legislaturperiode zu rechnen. (GB)



Pauschale Entschädigung für Android-Handy-Nutzer

- Ein vom BGL-Kooperationspartner Privacy ReClaim beauftragtes Expertengutachten ist zu dem Ergebnis gelangt, dass Android-Handys jeden Tag massenhaft Daten über ihre Nutzer an Google senden. Dazu gehören unter anderem Daten über die genutzten Apps und den Standort des Nutzers. Ein Großteil dieser Daten ist dabei nicht anonymisiert, sondern (indirekt) über das Handy mit dem Nutzer verknüpft, sodass sich zuordnen lässt, von welchem Nutzer die jeweiligen Daten tatsächlich stammen. Privacy ReClaim hält die umfangreiche Datensammlung durch Google nicht für

rechtens und will Google mit der Kanzlei Hausfeld auf Schadensersatz verklagen. Dafür kauft Privacy ReClaim privaten Android-Nutzern ihre Ansprüche gegen eine Sofortentschädigung in Höhe von 40 € ab.

- Der BGL unterstützt die Initiative von Privacy ReClaim zum Schutz der Privatsphäre im Zeichen des Datenschutzes und begrüßt die Möglichkeit einer pauschalen Sofortentschädigung. Dies ist eine interessante Gelegenheit, gerade auch für alle Beschäftigten in der Transport- und Logistikbranche, die privat ein Android-Handy nutzen, zeitnahe finanzielle Entschädigung von 40 € zu erhalten, ohne Kosten oder Risiken.
- Interessierte Android-Handy-Nutzer können sich auf der Online-Plattform registrieren, um sich zeitnah 40 € auszahlen zu lassen. (GB)



Führerschein-Richtlinie

- Im Rahmen der Überarbeitung der EU-Führerschein-Richtlinie (Entwurf der EU-Kommission vom März 2023) haben das Europäische Parlament (Fachausschuss) und der Rat der Europäischen Union nunmehr eine vorläufige Einigung über die geplanten Änderungen erzielt.
- Die Einigung beinhaltet u.a.:
 - Die Einführung eines digitalen Führerscheins (ohne Verpflichtung) bis Ende 2030
 - Die Einführung eines EU-weiten begleiteten Fahrens mit 17 Jahren. Die Mitgliedsstaaten können es für die Führerscheinklassen C, C1, C1E (nicht für CE) einführen, und wird dann EU-weit anerkannt.

- Eine EU-weit harmonisierte Liste von Drittstaaten, deren Führerschein in der EU prüfungsfrei umgetauscht werden kann (d. h. Abschaffung der Schlüsselzahl 70)
- Es wird keine generell verpflichtenden Gesundheitsprüfungen für Personen ab 70 Jahren geben.
- Keine Einigung wurde erzielt über die Einführung eines Fahrplans zur EU-weiten Anerkennung von Berufskraftfahrer-Qualifikationen, die in Drittstaaten erworben wurden.
- Über die vorgesehenen Reformen muss das Plenum des Europäischen Parlaments noch abstimmen. Dies wird für Herbst 2025 erwartet. Die Zustimmung gilt als sicher, sodass nicht mehr mit weitreichenden Änderungen zu rechnen ist.
- Nach Inkrafttreten der geänderten Führerschein-Richtlinie werden den Mitgliedsstaaten allerdings mehrjährige Umsetzungsfristen eingeräumt. (Dn)



Entwicklungen beim Intelligenten Tachografen (G2V2)

- Nach den Vorschriften des Mobilitätspakets 1 (VO (EU) 2020/1054) besteht die Pflicht, Fahrzeuge, die in einem anderen Mitgliedsstaat als ihrem Zulassungsmitgliedstaat betrieben werden (grenzüberschreitender Verkehr), und die noch mit einem digitalen nicht-intelligenten Tachografen oder mit einem intelligenten Tachografen v1 ausgestattet sind, auf die neueste Version (intelligenter Tachograf v2) umzurüsten.
- Für Fahrzeuge, die im Jahr 2024 noch mit einem analogen Tachografen oder einem digitalen nicht-intelligenten Tachografen ausgerüstet waren, endete die Frist



zur Umrüstung am 31.12.2024. Seitens der EU-Kommission wurde eine zweimonatige Kulanzfrist eingeräumt, die zum 28.02.2025 abgelaufen ist.

- Für Fahrzeuge, die mit einem intelligenten Tachografen v1 (G2V1) ausgestattet sind, endet die Umrüstpflicht am **18.08.2025**
- Ab dem **01.07.2026** müssen alle Fahrzeuge **ab 2,5t zGM** im grenzüberschreitenden Verkehr mit dem neusten intelligenten Tachografen (G2V2) ausgestattet sein.
- Die EU-Kommission hatte sich stets vorbehalten, den Ablauf der Umrüstmaßnahmen weiter zu beobachten. Abfragen der IRU wie auch des BGL gegenüber den Mitgliedsunternehmen haben nicht ergeben, dass bezüglich der Umrüstpflicht bis zum 18.08.2025 ein erneuter Aufschub oder die Gewährung einer Kulanzfrist notwendig ist. Daher wird es Stand heute bei dem genannten Zeitplan bleiben. (Dn)

Weiterführende Informationen auf der Homepage des BALM.



Entwicklungen bei der Kontrolle des Entsenderechts im Straßengüterverkehr

- Nach den Bestimmungen des Mobilitätspakets 1 (RL 2020/1057), umgesetzt im deutschen Arbeitnehmer-Entsendegesetz (AEntG), finden für bestimmte grenzüber-

schreitende Beförderungen (trilaterale Verkehre, Kabotage) durch Gebietsfremde die Regeln zur Entsendung von Arbeitnehmern Anwendung. Rechtsfolge ist, dass die Arbeits-/Beschäftigungsbedingungen von Berufskraftfahren 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.

- Anhand von Berichten von Mitgliedsunternehmen, aber auch aus eigener Erfahrung im Rahmen der Teilnahme an Schwerpunktkontrollen muss der BGL jedoch nach wie vor feststellen, dass eine Kontrolle der Bestimmungen des Entsenderechts und damit des deutschen Mindestlohngesetzes beim Einsatz von Fahrern, die von Unternehmen mit Sitz im Ausland beschäftigt werden, bisher nicht in adäquaten Umfang stattfindet. Illegale Praktiken im Straßenverkehr durch Nichteinhalten gültiger Lohn- und Sozialvorschriften und die damit einhergehenden Wettbewerbsverzerrungen sind daher nach wie vor Realität. Auch die Aufgabe, EU-weit transparente und allgemein zugängliche Informationen zu den Lohnbedingungen der einzelnen EU-Staaten zur Verfügung zu stellen, ist auf EU-Ebene bisher nicht gelöst.
- Der BGL steht diesbezüglich in Kontakt mit der Generalzolldirektion (GZD) und mit dem Arbeitsbereich Finanzkontrolle Schwarzarbeit (FKS). Die weitere Entwicklung bleibt abzuwarten. (Dn)

Weiterführende Informationen auf der Homepage des BALM oder der EU-Kommission



VERKEHRSSICHERHEIT

Unfallstatistik

Im Jahr 2024 wurden rund 2,51 Mio. Verkehrsunfälle polizeilich erfasst, was einem leichten Rückgang um 0,3 Prozent gegenüber 2023 mit 2,52 Mio. Verkehrsunfällen entspricht. Die Anzahl der Unfälle mit Sachschäden im Jahr 2024 betrug 2,22 Mio., was ebenfalls einem Rückgang von 0,3 Prozent gegenüber dem Jahr 2023 entspricht. Die Zahl der Unfälle, bei denen Menschen verletzt oder getötet wurden, sank gegenüber 2023 um 0,4 Prozent auf rund 291.000.

Im Jahr 2024 starben in Deutschland 2.770 Menschen bei Straßenverkehrsunfällen. Das waren 69 Getötete weniger als im Jahr 2023 (2.839) und in etwa so viele wie im Jahr 2022 (2.788). Laut Statistischem Bundesamt ist dies der drittniedrigste Wert seit Beginn der Erhebungen im Jahr 1953. Die niedrigsten Todesopfer waren in den durch die Corona Pandemie geprägten Jahren 2020 (2.719 Todesopfer) und 2021 (2.562 Todesopfer) festzustellen. Im Vergleich zu 1970 – mit dem bisherigen Höchststand von 21.332 Getöteten – ist dies ein Rückgang um 87%! Rund 314.000 Menschen wurden leicht verletzt (2023: 313.700), rund 50.600 Menschen wurden schwer verletzt (2023: 52.900). Dies ist der niedrigste Wert seit 1991, wo die statistische Erfassung der Verletzten als Gesamtes in die separate Erfassung der Schwerverletzten und Leichtverletzten unterteilt wurde.

Unfälle nach Ortslage

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes waren im Jahr 2024 auf Landstraßen die meisten tödlich Verletzten im Straßenverkehr mit einem Anteil von 57% zu verzeichnen. Innerorts waren dies 33%, auf Autobahnen betrug der Anteil etwa 10%.

Unfallursachen

Das Statistische Bundesamt thematisiert die Unfallursachen in den Rubriken »Fehlverhalten«, »Straßenverhältnisse«, »Witterungseinflüsse«, »Hindernisse« sowie »Technische Mängel« und »Falsches Verhalten von Fußgängern«. In seiner

Pressemitteilung vom 09. Juli 2025 teilte das Statistische Bundesamt mit, dass nach wie vor die überhöhte oder nicht angepasste Geschwindigkeit die Unfallursache Nummer 1 für tödliche Verkehrsunfälle ist. 30% der Verkehrstoten und 13% aller Verletzten kamen im Jahr 2024 bei Unfällen zu Schaden, bei denen mindestens eine beteiligte Person die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten hatte oder für die Straßen- oder Witterungsverhältnisse zu schnell fuhr (843 Getötete, 48.600 Verletzte). Bei 15% der Unfälle mit Personenschaden wurde einer bzw. einem Unfallbeteiligten vorgeworfen, den Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug nicht eingehalten oder die Vorfahrt nicht beachtet zu haben.

Unfallentwicklung im Straßengüterverkehr

Im Jahr 2024 kamen nach Angaben des Statistischen Bundesamtes vom 09. Juli 2025 103 Benutzer von Lastkraftwagen bei Verkehrsunfällen ums Leben. Dies ist ein begrüßenswerter Rückgang um 13 Todesopfer bzw. um 11,2% gegenüber dem Jahr 2023 mit 116 Todesopfern. Im Jahr 2022 waren 127, im Jahr 2021 waren 140, im Jahr 2020 waren 124 und im Jahr 2019 (Vor-Corona-Jahr) waren noch 152 Todesopfer zu beklagen. Gegenüber der ersten statistischen Unfallerfassung Gesamtdeutschlands im Jahr 1992 (222 Todesopfer) ist 2024 die Zahl der bei Lkw-Unfällen ums Leben gekommenen Lkw-Insassen um 53,6% zurückgegangen.

2024 betrug die Anzahl Verletzter bei Verkehrsunfällen unter Beteiligung von Güterkraftfahrzeugen 7.274. Dies ist ein erfreulicher Rückgang gegenüber den Jahren 2023 (7.543 Verletzte), 2022 (7.786 Verletzte) und 2021 (7.599 Verletzte). Die Anzahl der bei Verkehrsunfällen verletzten Benutzer von Güterkraftfahrzeugen ging im Jahr 2024 mit 25.032 Fällen deutlich gegenüber den Vorjahren 2023 (26.229 Verletzte), 2022 (26.650 Verletzte) und 2021 (25.679 Verletzte) zurück. Zum Anteil Getöteter und Schwerverletzter bei Unfällen unter Lkw-Beteiligung lagen zu Redaktionsschluss noch keine Daten des Statistischen

Bundesamtes für das Jahr 2024 vor. Aus diesem Grund sei auf die gegenwärtig aktuelle Datenlage aus dem Jahr 2023 verwiesen:

Die bei Unfällen mit Beteiligung von Güterkraftfahrzeugen tödlich Verletzten hat sich 2023 gegenüber 2022 von 600 Todesopfern auf 584 Todesopfer verringert. Der Anteil Getöteter bei Unfällen unter Lkw-Beteiligung an der Gesamtzahl aller Getöteten im Straßenverkehr hat sich damit von 21,5% (2022) auf 20,6% verringert.

Die Anzahl Schwerverletzter bei Unfällen mit Lkw-Beteiligung aller Größenklassen hat sich 2023 gegenüber 2022 von 5.628 um 11% auf 5.005 Personen verringert. Im Vergleich zu 1992 (13.345 Schwerverletzte) ist dies ein Rückgang um 62,5%.

Unfälle im Abgleich mit der Transportleistung

Im Zeitraum von 1992 bis 2023 verdoppelte sich nahezu die Transportleistung auf deutschen Straßen von 252,3 auf 480,7 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 vergleichbar mit den Tiefständen der Vorjahre 2022 und 2021 seit 1992 und entspricht einem Rückgang um 84% (vgl. Abb. 1).

Die auf die Transportleistung bezogenen Lkw-Unfälle mit Schwerverletzten führten 2023 erneut zu einem Tiefstand seit 1992 (rechnerisch 52,9 Personen pro 1 Mrd. tkm) mit rechnerisch 10,4 Personen pro 1 Mrd. tkm. Dies entspricht einem Rückgang um 80% (vgl. Abb. 2).



Verkehrssicherheitsarbeit des BGL

Im Rahmen seiner Verkehrssicherheitsarbeit bekannt sich der BGL zur Vision Zero und bringt

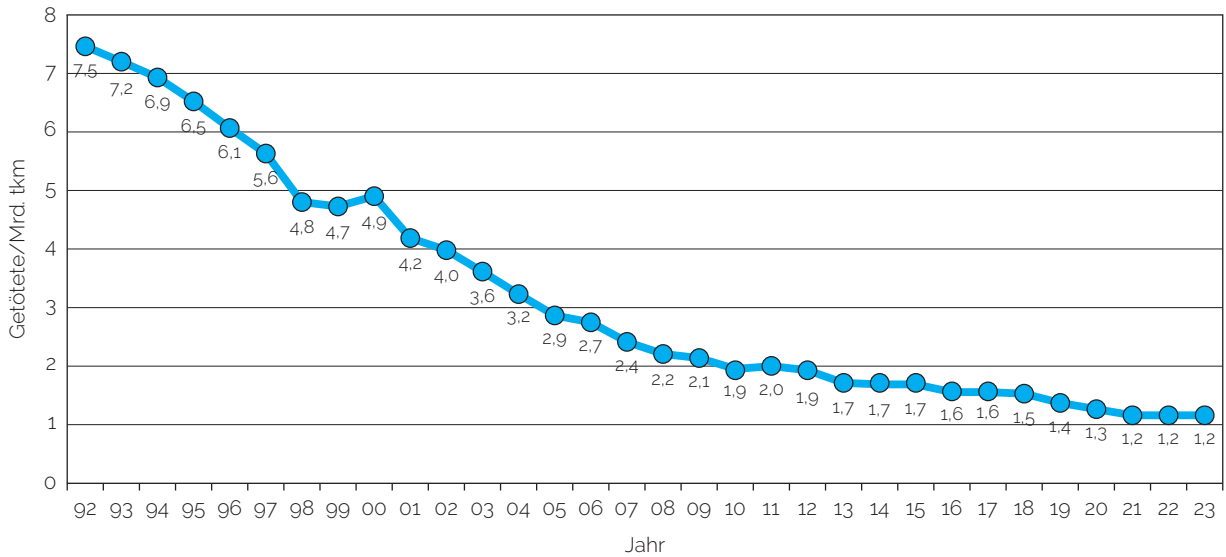
sich diesbezüglich in verschiedenen Gremien – u.a. des Verkehrsministeriums, des DVR (Deutscher Verkehrssicherheitsrat), DGUV (Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung) und der BG Verkehr (Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation) zur Erhöhung der technischen Fahrzeugsicherheit, zum sichereren Verhalten im Straßenverkehr und zu Aspekten des Arbeits- und Gesundheitsschutzes ein.

Im Folgenden werden beispielsweise einige Aspekte der BGL-Verkehrssicherheitsarbeit angeführt. So begleitet und unterstützt der BGL die DVR-Kampagne »Mehr Achtung« und den jährlich unter der Koordination des DVR stattfindenden bundesweiten »Tag der Verkehrssicherheit«. Im Rahmen des am 23. Juni 2025 in Berlin stattgefundenen DVR-Forums »Arbeitsplatz Straße«, das sich mit den Themenbereichen »Respekt und Wertschätzung«, »Fahrzeugtechnik«, »Menschliches Verhalten« und »Infrastruktur« befasste, brachte sich der BGL zu Aspekten und Belangen des gewerblichen Straßengüterverkehrs ein.

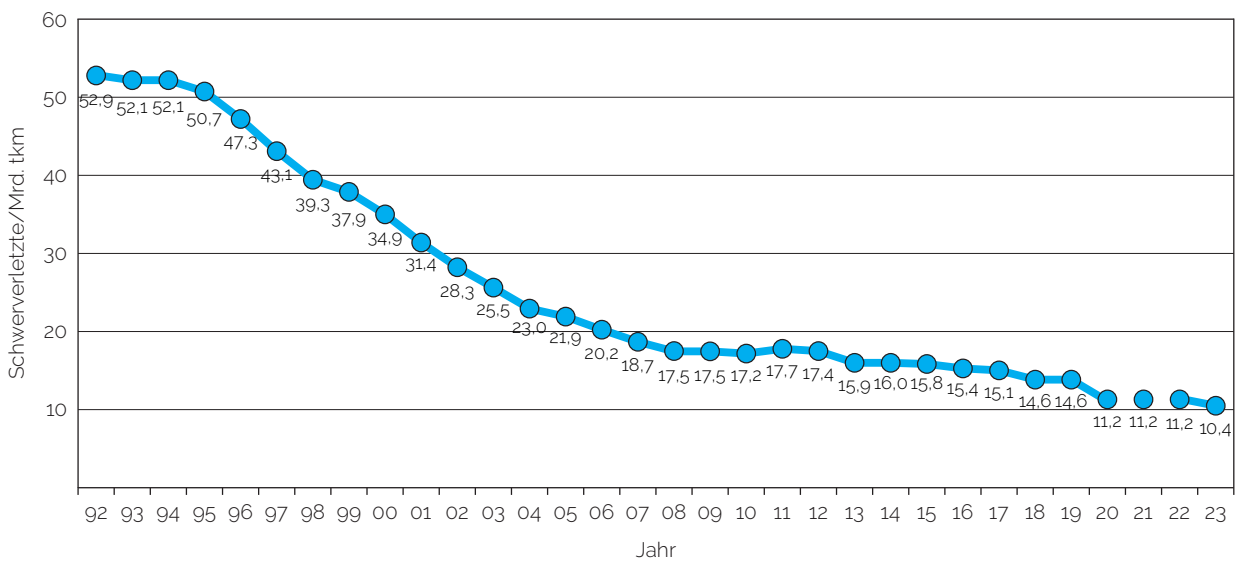
Im DVR-Vorstandsausschuss ist gegenwärtig eine DVR-Beschlussvorlage zur Thematik Lkw-Parkplätze an Autobahnen unter Mitwirkung des BGL in Bearbeitung. Die Beschlussvorlage zeigt Lösungsansätze zur Behebung des Lkw-Stellplatzmangels auf und adressiert darüber hinaus die zuständigen Stellen.

Im DVR-Vorstandsausschuss »Sichere Landstraße« wird gegenwärtig das Thema des Unfallgeschehens an Knotenpunkten auf Landstraßen bearbeitet, wozu sich der BGL entsprechend einbringt. (WA)





In Deutschland Getötete bei Lkw-Unfällen je 1 Milliarde Tonnenkilometer



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

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

UMWELT UND ENTSORGUNG

Nationale Kreislaufwirtschaftsstrategie (NKWS)

Die Initiative für eine Nationale Kreislaufwirtschaftsstrategie ist im Koalitionsvertrag der Legislaturperiode des 20. Deutschen Bundestages (September 2021 bis März 2025) hinterlegt. Die Zielsetzung besteht darin, Wirtschaftsprozesse zirkulärer und ressourcenschonender zu gestalten. Der Verbrauch primärer Rohstoffe soll gesenkt und geschlossene Stoffkreisläufe sollen realisiert werden. Dieses Leitbild steht im Einklang mit dem Kreislaufwirtschaftsaktionsplan der Europäischen Union (EU) und unterstützt die Ziele der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie (DNS).

Der BGL begrüßt nicht zuletzt aus Gründen des Schutzes der Umwelt, der Biodiversität, des Klimas und der Nachhaltigkeit die Einführung einer Nationalen Strategie zur Kreislaufwirtschaft. Die Schaffung einer Strategie zur Kreislaufwirtschaft ist nach Auffassung des BGL als sinnvolle logische Konsequenz anzusehen, die sich aus den Zielsetzungen der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie ableiten lässt. Der BGL hat im Rahmen zweier Stellungnahmen hinterlegt, dass die NKWS vielfachen Handlungsbedarf in verschiedenen Bereichen der Kreislaufwirtschaft aufzeigt und einen entsprechenden rechtssicheren, praxisgerechten Regulierungsbedarf erfordert. Dies stellt aus Sicht des BGL eine große Herausforderung dar, da die umzusetzenden Maßnahmen mit der politisch verankerten Maßgabe der Entbürokratisierung und Überregulierung abzugleichen sind. Die 160 Seiten umfassende NKWS wurde am 04. Dezember 2024 vom Bundeskabinett verabschiedet.



Gefährliche Abfälle – Neuerungen zum Transport

Die ab dem 01. Januar 2025 im Gefahrgutrecht in Kraft getretenen überarbeiteten und neuen Regelungen beinhalten auch Neuerungen zur Beförderung gefährlicher Abfälle. In Unterabschnitt 5.4.1.1.3.2 ist hinterlegt, dass die Schätzung der Abfallmenge, wenn vor Ort keine genaue Erfassung möglich ist, nunmehr erlaubt ist. Dies gilt jedoch nicht für bestimmte Ausnahmen wie bspw. bei der Anwendung mengenbezogener Freistellungen nach der 1.000 Punkte-Regel.

Die neue Sondervorschrift 678 regelt den Transport von Asbestabfällen, einschließlich Beschränkungen auf den direkten Transport vom Entstehungsort zur Entsorgungsanlage. (WA)



Ladungssicherung

Im Rahmen der Fortschreibung des Standes der Technik auf dem Gebiet der Ladungssicherung und den daraus abgeleiteten anerkannten technischen Regeln hat sich der BGL in entsprechenden Gremien des DIN (Deutsches Institut für Normung) und VDI (Verein Deutscher Ingenieure) aktiv eingebracht. Besonders erwähnenswert hierzu sind:

BGL/VDA-Fachveranstaltung »Ladungssicherung – aus der Praxis für die Praxis« auf der IAA Transportation 2024

Am Freitag, 20. September 2024, fand im Rahmen der Messe IAA Transportation 2024 die BGL/VDA-Fachveranstaltung »Ladungssicherung – aus der Praxis für die Praxis« im Conventions Center der Messe statt. Hier wurde u.a. auf die Richtlinienarbeit des VDI sowie auf Aspekte bei der praktischen Umsetzung der Ladungssicherung – darunter der richtigen Anwendung von Zurrgurten – eingegangen.



Ladungssicherung bei Fahrzeugtransportern gemäß VDI 2700 Blatt 8ff.

Am 01. September 2024 sind drei VDI-Richtlinien in Kraft getreten, die sich mit der Ladungssicherung bei Fahrzeugtransportern befassen:

VDI 2700 Blatt 8 (Prüfanforderungen an Fahrzeugtransporter), VDI 2700 Blatt 8.1 (Sicherung von Pkw und leichten Nfz auf Fahrzeugtransportern) und VDI 2700 Blatt 8.2 (Sicherung von schweren Nfz auf Fahrzeugtransportern). Bei den Richtlinien VDI 2700 Blatt 8.1 und Blatt 8.2 handelt es sich um überarbeitete Richtlinien, die an die Fortentwicklung an den Stand der Technik angepasst wurden. Die Überarbeitung erfolgte nicht anlässlich einer Zunahme des Unfallgeschehens bei diesen Transporten. Die Richtlinie VDI 2700 Blatt 8 hat keine Vorgängerrichtlinie und wurde im Rahmen der Überarbeitung der Richtlinien VDI 2700 Blatt 8.1 und Blatt 8.2 neu erstellt.

Neu an der Richtlinienreihe ist, dass die Fahrzeugaufbauten/Baugruppen von Fahrzeugtransportern hinsichtlich ihrer Eignung zu Zwecken der Ladungssicherung zertifiziert sein müssen.



Aufgrund der Vielzahl an grenzüberschreitenden Fahrzeugtransporten wurde vorgeschlagen, die VDI-Richtlinien in eine europäische Norm zu überführen. Der BGL unterstützt dieses Anliegen.

Ladungssicherung von Schüttgütern in flexiblen Verpackungen – VDI 2700 Blatt 18.

Die Bearbeitung dieser Richtlinie konnte Ende 2024 abgeschlossen werden. Die Veröffentlichung



als so genannter Weißdruck ist für Sommer 2025 geplant. Das besondere bei diesem nicht formstabilen Ladegut besteht darin, dass eine Ladungssicherung nur durch formschlüssige Verfahren möglich ist. Die Richtlinie wurde auch im Rahmen der zuvor genannten BGL/VDA-Fachveranstaltung Ladungssicherung thematisiert.



Entwurf VDI 2700 Blatt 2.1 – Berechnung von Sicherungskräften – Sonderfälle

Im Juli 2025 wurde der Entwurf für die VDI 2700 Blatt 2.1 mit einer Einspruchsfrist bis zum 31.12.2025 veröffentlicht. Sie ergänzt die Richtlinie VDI 2700 Blatt 2 aus dem Jahr 2014 und zeigt Berechnungsgrundlagen für besondere Anwendungsfälle, wie bspw. unbestimmte Systeme oder Umschlingungen von Ladegütern mit Zurrwinkeln von mehr als 180° auf. Der BGL war bei der Erstellung der Richtlinie beteiligt. (WA)

Gefahrgutrecht

Rechtfortentwicklung bei der Beförderung gefährlicher Güter – ADR 2025

Das Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der



Straße (ADR) wird alle zwei Jahre einer Revision und Anpassung an den technischen Fortschritt unterzogen. Das neue ADR 2025 tritt am 01. Januar mit einer Übergangsfrist bis zum 01. Juli 2025 in Kraft. Der BGL hat sich aus Sicht der Beförderer über die Gefahrgutgremien des BMDV in die Fortschreibung des ADR eingebracht.

Im Rahmen des gemeinsamen Online-Seminars von BGL und VVWL (Verband Verkehrswirtschaft und Logistik Nordrhein-Westfalen) wurde bereits im November 2024 ein umfassender Überblick über die Neuerungen und Übergangsfristen in den verschiedenen Bereichen des ADR-Regelwerks im Hinblick auf die Bedeutung für die Beförderer gegeben. Referent: Herr Dipl.-Verw. Betriebswirt (FH) Jörg Holzhäuser aus dem Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau, Mainz.

Die Änderungen berücksichtigen auch Entwicklungen im Bereich der Elektromobilität, insbesondere auf dem Gebiet der Batterie-Technologien, wo neue UN-Nummern eingeführt wurden. 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.



Dreißigste Verordnung zur Änderung des ADR-Übereinkommens

Am 26. Februar 2025 wurde im Teil II (Nr. 57) des Bundesgesetzblatts die 30. Verordnung zur An-

derung der Anlagen A und B zum ADR-Übereinkommen (30. ADR-Änderungsverordnung – 30. ADRÄndV) vom 19.02.2025 veröffentlicht. Diese Verordnung tritt rückwirkend mit Wirkung vom 1. Januar 2025 in Kraft. Sie enthält alle im ADR 2023 vorgenommenen Änderungen für das ADR 2025. Die 30. ADRÄndV ist im Internet abrufbar (deutsche Textfassung ab Seite 44):



VCI-Checkliste: Maßnahmen und Best Practices zur Steigerung der Attraktivität von Standorten und Ladestellen der chemisch-pharmazeutischen Industrie für Lkw-Fahrpersonal

Vor dem Hintergrund des zunehmenden Fahrpersonalmangels ist das Ziel der VCI-Checkliste, diejenigen Hebel aufzuzeigen, die die Chemieunternehmen selbst in der Hand haben, um die Zufriedenheit des Fahrpersonals zu verbessern. Die in der Liste aufgeführten Maßnahmen und Best Practices sind dabei von jedem Chemieunternehmen individuell zu bewerten und schließen die Möglichkeit einer Befragung des Fahrpersonals ein.



Der BGL begrüßt diese Initiative seitens der Verlager und hat sich bei der Erstellung der Checkliste mit Vertretern des BGL-Ausschusses für Gefahrgutbeförderung und des BGL-Arbeitskreises Chemielogistik eingebracht.

Die VCI-Checkliste steht beim VCI zum Download zur Verfügung: (WA)



NUTZFAHRZEUGTECHNIK

Lang-Lkw

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

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 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 unauffälligen 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 seinen Partnerverbänden konnte die Versuchsphase bis Dezember 2026 um drei Jahre verlängert werden. Der BGL appelliert weiterhin mit Hochdruck an das BMV und das BMUKN, 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.

Das BMDV hat mittlerweile die 13. Änderungsverordnung veröffentlicht. Diese Verordnung und somit das neue Positivstreckennetz ist seit dem 31. Januar 2025 Kraft.



Verlängerte Fahrerhäuser beim Lang-Lkw und im Großraum- und Schwertransport

Verlängerte Fahrerhäuser gemäß Verordnung (EU) Nr. 1230/2012 werden schon 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; ihre Zusatzlänge wird bei den aktuell zulässigen Längen für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen nicht berücksichtigt. DAF TRUCKS war der erste Hersteller, der solche Fahrerhäuser in seiner Produktpalette aufnahm – mittlerweile sind diese auch bei Mercedes-Benz Lkw/Daimler Truck AG bei VOLVO Trucks Gegenstand der Produktpalette – weitere werden nun sukzessive folgen. Bei der Begutachtung dieser Fahrzeuge im Rahmen der Erstellung des Gutachtens gemäß der LKWÜberStVAusnV sind die zulässigen Abmessungen als Absolutmaß definiert und führen zu Irritationen. Der BGL hat bereits vor der 12. ÄVO zur LKWÜberStVAusnV an das BMDV appelliert auch in der LKWÜberStVAusnV 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.

Aktuell befinden sich BGL, VDA, VDIK und die betroffenen Hersteller mit dem BMV im engen Austausch und arbeiten an einer gemeinsamen Lösungsfindung bzgl. des Einsatzes der neuen Nutzfahrzeuggeneration mit verlängerten Fahrerhäusern im Transportalltag. Hier insbesondere im Einsatz als Lang-Lkw und auch im

Bereich der Sondernutzung (Großraum- und Schwertransport).

Nachfolgendes Beispiel aus der Praxis:

Ein Transportunternehmer investiert in seinen Fuhrpark, beschafft neue Sattelzugmaschinen mit verlängertem Fahrerhaus (weiterer Beitrag zur CO₂-Einsparung (Energieeffizienz, Sicherheitsaspekte sowie bessere Arbeitsbedingungen für die Lkw-Fahrer). Er bedient – wie üblich – mehrere Segmente und ist bei der Einsatzplanung des neuen Fahrzeuges mit nachfolgenden Situationen konfrontiert:

- Einsatz als konventionelles Sattelkraftfahrzeug mit max. Gesamtzuglänge von 16,50 m → Überschreitung der 16,50 m bedingt durch das verlängerte Fahrerhaus ist europaweit zulässig
- Einsatz als Sattelkraftfahrzeug und Lang-Lkw Typ1:
 - **zulässig** bis max. Gesamtzuglänge von 17,88 m als Absolutmaß
 - **nicht zulässig** nach Auffassung des BMDV bei Nutzung der mittlerweile gebräuchlichen verlängerten Sattelanhängerverhältnisse (Teillänge vom Sattelzapfen bis zur hinteren Begrenzung = 13,38 m), da die bedingt durch das verlängerte Fahrerhaus entstandene Überlänge hier nicht wie in der Richtlinie 96/53/EG unberücksichtigt bleibt und somit die 17,88 m überschritten werden.
- Einsatz als Sattelkraftfahrzeug z.B. im Großraumtransport:

Mit einer Ausnahmegenehmigung nach § 70 StVZO einschl. einer allgemeinen Dauererlaubnis gem. §29 StVO mit einer Gültigkeitsdauer von drei Jahren flächendeckend für das gesamte Bundesgebiet für unteilbare Ladung (gemäß VwV-StVO und Empfehlungen zu § 70 StVZO anhefungsfrei) möglich

 - **zulässig** bis 20 m Gesamtzuglänge bei Einhaltung der Kurvenlaufeigenschaften gem. § 32 d StVZO
 - **zulässig** bis 23 m Gesamtzuglänge bei Einhaltung der Kurvenlaufeigenschaften in einer Teilkreisfahrt gem. § 32 d StVZO

Abschätzung des BGL:

Aktuell sind schätzungsweise mehrere Tausend aktive Ausnahmegenehmigungen/Dauererlaubnisse mit Gültigkeit für bis zu drei Jahre für Sattelkraftfahrzeuge bis zu 20 m bzw. 23 m Gesamtzuglänge für das gesamte Bundesgebiet erteilt. Als Lang-Lkw Typ 1 sind aktuell schätzungsweise von 4.000 in Betrieb. Von diesen 4.000 müssten nun beginnend mit der zunehmenden Inbetriebnahme der neuen Fahrerhaus- und Fahrzeuggeneration immer mehr Sattelzugmaschinen mit verlängertem Fahrerhaus in Betrieb gehen. Eine Überschreitung von bis aktuell maximal 65 cm – je nach Sattelzugmaschinenhersteller – würde für den Lang-Lkw Typ 1 ein Absolutmaß von ca. 18,53 m bedeuten. Hiermit würden wir noch deutlich unter den oben genannten 20 m im Großraum- und Schwertransport liegen.

Appell an das BMV:

Unbenommen vom Lang-Lkw Typ 1 bitten wir darum, für die Problematik des Einsatzes der neuen Lkw-Generationen mit verlängerten Fahrerhäusern auch bei den restlichen Lang-Lkw Typen sowie auch für den Einsatz im Bereich der Sondernutzung (Großraum- und Schwertransport) gemeinsam Lösungsansätze zu erarbeiten.

BMV-Position:

Das BMV sieht mit der Verlängerung der Fahrerhäuser von Lang-Lkw eine nicht unerhebliche Erhöhung der höchstzulässigen Gesamtlänge, deren Auswirkungen bisher gänzlich unerforscht sind. Aufgrund dessen wurde ein entsprechendes Forschungsprojekt bei der BAST initiiert, an welchem der BGL und die o.g. Verbände auch entsprechend beteiligt sind, um möglichst praxistaugliche Ergebnisse zu erzielen. Mit den Ergebnissen ist voraussichtlich im September 2025 zu rechnen.

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 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 Wiegesystemen (OBWSysteme)

Die gesamten Antworten auf die EU-Konsultation, das BGL-Positionspapier und die Stellungnahme zu OBW-Systemen finden auf der Mitgliederplattform myBGL.

Die Thematik befindet sich immer noch in der Überarbeitung, aktuell unter der Ratspräsidentschaft von Dänemark.

On-Board Wiegesysteme (OBWD) zukünftig für BEV-/H₂ Fahrzeuge?

Im Zuge der aktuell in Überarbeitung befindlichen europäischen Richtlinie 96/53/EG (Abmessungen und Massen von Nfz) wird eine Erhöhung der Mehrgewichtskompensation für sog. ZEV-Nfz (Zero-Emission-Fahrzeuge) von aktuell bis zu 2t auf zukünftig pauschal 4 t diskutiert.

Das BMV sieht dies aufgrund des aktuellen Zustandes der Straßen- und Brücken als unrealistisch an und stimmt diesem Änderungsantrag in Brüssel bislang nicht zu.

Das BMV sieht aber die Notwendigkeit, als Deutschland einen positiven Impuls für Nutzfahrzeuge der ZEV-Kategorie (Zero Emission Vehicle) zu geben und will einen entsprechenden Alternativvorschlag erarbeiten.

Hierzu hatte das BMV gemeinsam mit der BAST VDA/VDIK und BGL eingeladen, um gemeinsam über deren Ansätze zu sprechen.

Gegenstand der Diskussion waren:

- Derzeit besteht in Brüssel im Rat eine Sperrminorität bez. des aktuellen Kommissionsvorschlages → strittig sind insb. die vorgeschlagenen 4t Mehrgewichtskompensation für ZEV-Nfz
- Das BMV möchte hier gern einen Vorschlag unterbreiten, um OBWD für ZEV-Nfz verpflichtend zu machen, insbesondere bei den zukünftigen Versionen, die schwerer als 40t werden; Fokus soll auf dem sogenannten Fzgtyp 98 (2-Achs-Sattelzugmaschine (SZM) mit 3-achsigen Sattelanhänger (SANH)) liegen
- Die BAST zeigte Präsentation zum Zustand der Brücken in Deutschland und betonte die Bedeutung max. zulässiger Gewichte im Hinblick auf Brückenerhalt
- Angeblich seien ca. 10% der Lkw auf deutschen Autobahnen um ca. 10% überladen

(Durchschnittswerte). Problematisch wird die Antriebsachse gesehen, weshalb auch immer wieder die dreiaxsiges Sattelzugmaschine in den Fokus der Diskussionen geraten ist (Vermehrt intermodale Verkehre und die Differenzierung der Sattelkraftfahrzeuge bzgl.

- 2-Achs-SZM und 3-Achs-SANH mit max 42 t (+ bis zu 2t für ZEV) und
- 3-Achs-SZM und 2- bzw. 3-Achs-SANH mit max. 44 t (+ bis zu 2t für ZEV)

- Der BGL hat hinterlegt, dass es unter keinen Umständen auf dem Rücken der Fahrer ausgetragen werden darf. Auch eine aktuell in Diskussion befindliche Genauigkeit der OBWD-Systeme von 5-10 % entspricht nicht den Sanktionsgrenzen, die bereits bei 2 % greifen. Auch muss vermieden werden, dass OBWD-Systeme mit großen Unwägbarkeiten den Fahrer in eine »Vorsatzsituation« bei Überschreitung zulässiger Massen versetzen.

Was ist zu erwarten:

- Das BMV sieht sich in der Rolle, im Rat einen Lösungsvorschlag zu den 4t Mehrgewicht zu erarbeiten; Fokus soll auf einer Art von OBWD für alle ZEV liegen; Technologie und Toleranz derzeit offen (Achslast und/oder Gesamtzuggewicht)



BEV-/H₂-Fahrzeuge: Fuhrparkumstellung auf neue Antriebstechnologien-Mehrgewichtskompensation und was dabei zu beachten ist: »Die Last mit der Last«!

BEV-/H₂-Fahrzeuge sind in der Regel deutlich schwerer als unsere heutigen Dieselfahrzeuge. Dies hat die EU auch erkannt und entsprechende Mehrgewichtskompensationen für alternative Antriebskonzepte durch eine Erhöhung der zulässigen Gesamtmassen – je nach Antriebsart

– um bis zu 2 t umgesetzt. Diese Erhöhung betrifft die zulässige Gesamtmasse der Einzelfahrzeuge und auch der Fahrzeugkombinationen – allerdings ohne eine Erhöhung der zulässigen Achslasten! Grundsätzlich sind aber immer die zulässigen Achslasten und Gesamtmassen der Einzelfahrzeuge und der Fahrzeugkombination einzuhalten!

Wir möchten daher dafür sensibilisieren, vor der Investition in die neuen Technologien, bei vor der Kaufentscheidung & Konfiguration des neuen Nutzfahrzeuges neben den Themen Reichweiten & Tank-/Stromladeinfrastruktur auch die Gewichtsthematik, gerade im Hinblick auch auf die Veränderungen bei den Achslasten zu achten.

Bei BEV-Sattelzugmaschinen erhöhen sich, je nach Reichweite (Batteriekapazität) und Hersteller, die Leergewichte der Antriebsachse um z.B. 1.500 kg und mehr. Aber auch die Fahrzeuggeometrien verändern sich, z.B. durch verlängerte Radstände u.a. in Verbindung mit dem jeweiligen Sattelvormaß und letztlich auch durch den zunehmenden Einsatz von verlängerten Fahrerhäusern.

Der BGL rät daher unbedingt, vor der Kaufentscheidung die geplanten Einsatzprofile für diese Fahrzeuge im Vorfeld mit dem jeweiligen Nutzfahrzeughersteller abzuklären, um die optimale Fahrzeugkonfiguration zu generieren. Lastverteilungsdiagramme für die einzusetzenden Fahrzeugkonfigurationen sind hier hilfreich!

Besonderheiten hier sind bei intermodalen Beförderungen/Kombinierten Verkehren zu beachten. Der BGL ist in dieser Thematik gemeinsam mit VDA und VDIK und den jeweiligen Nutzfahrzeugherstellern, dem BMV sowie auf EU-Ebene im Austausch, um Lösungsansätze und idealerweise eine Ausweitung der Mehrgewichtskompensationen auf die Achslasten zu erreichen. Dies ist aber gerade aufgrund der aktuell eingeschränkten Infrastruktur ein herausfordernder und wahrscheinlich leider auch langwieriger Weg.



Verkehrssicherheitspaket der EU

Die EU-Kommission präsentiert Vorschläge zur Aktualisierung nachfolgender Richtlinien

- regelmäßige technische Kontrolle von Fahrzeugen (PTI bzw. HU),
- technische Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen und
- Zulassungsdokumente für Fahrzeuge (digitale Fahrzeugdokumente)

Kernelemente der neuen Vorschriften sind:

- Anpassung der Prüfung an neue Fahrzeuggenerationen
- Neue Emissionsprüfungen
- Betrugsbekämpfung
- Anpassung der Prüffristen
- Digitalisierung der Dokumente und Verbesserung der Datensicherheit
- Gegenseitige Anerkennung der Bescheinigungen über die regelmäßige technische Kontrolle und verbesserte Datensicherheit
- Straffung des Zugangs zu technischen Fahrzeugdaten für Prüfstellen.

Die Vorschläge werden nun vom Europäischen Parlament und vom Rat im Rahmen des ordentlichen Gesetzgebungsverfahrens geprüft. Sobald dies vereinbart ist, wird die Kommission die erforderlichen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte für bestimmte Aspekte der Durchführung der Vorschriften ausarbeiten. (RS)



INTERNATIONALER VERKEHR

Alpenquerender Verkehr

Die ohnehin untragbare Situation im alpenquerenden Verkehr durch Österreich hat sich seit Anfang des Jahres 2025 weiter verschärft. Auf Grund der anstehenden Erneuerung der Luegbrücke auf der Brennerautobahn wird der Verkehr auf dieser Strecke in den kommenden Jahren überwiegend nur einspurig möglich sein. Zusätzliche Lkw-Fahrverbote wurden erlassen. Dies führt zu einer erheblichen Kapazitätseinschränkung für den Güterverkehr auf dem wichtigsten alpenquerenden Korridor. Bereits zuvor war die Situation im alpenquerenden Verkehr durch Österreich extrem angespannt. So bestehen seit vielen Jahren zahlreiche – zum Teil EU-rechtswidrige – Verkehrsbeschränkungen wie das Sektorale Fahrverbot, Nachtfahrverbot, Blockabfertigungen, Euroklassen-Fahrverbot, Fahrverbotskalender und Wochenendfahrverbote.

Der BGL hatte in der Vergangenheit gemeinsam mit anderen europäischen Verbänden immer wieder die EU-Kommission aufgefordert, gegen die Verkehrsbeschränkungen Österreichs vorzugehen. Letztendlich hat die italienische Regierung Anfang 2024 ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Österreich beim EuGH eingeleitet. Anschließend hat die EU-Kommission beschlossen, die Klage als Streithelferin zu unterstützen. Der BGL begrüßt diesen längst überfälligen Schritt der EU-Kommission.



Angesichts der aktuellen Notsituation im alpenquerenden Verkehr im Zusammenhang mit Kapazitätseinschränkungen, die auf Grund der Luegbrücken-Sanierung zu den bereits existierenden Verkehrsbeschränkungen Österreichs hinzukommen, hatte der BGL im Mai 2025 Ge-

sprächstermine gemeinsam mit anderen europäischen Verbänden in Brüssel mit der EU-Kommission und Abgeordneten des Europäischen Parlaments organisiert. Dabei wurden mögliche Lösungsansätze besprochen, wie beispielsweise eine Entzerrung des Verkehrs durch eine Aufweichung des Nachtfahrverbots und anderer Lkw-Fahrverbote für besonders umweltfreundliche und leise Fahrzeuge. (To)



Zollversandverfahren: Seit dem 1. Juni 2025 sind Zollverschlussanerkennnisse drei Jahre lang gültig

Für den Transport unter Deckung des Zollversandverfahrens Carnet TIR müssen grundsätzlich zollverschlusssichere Fahrzeuge eingesetzt werden, d.h. Fahrzeuge oder Transportbehälter, die mit Zollschnur und -plomben so gesichert werden können, dass eine unberechtigte Entnahme der beförderten Waren nicht unbemerkt möglich ist. Der entsprechende Nachweis, das sogenannte Zollverschlussanerkennnis (ZVA), hatte bislang eine Gültigkeit von zwei Jahren. Nach Ablauf musste das Fahrzeug zur Verlängerung bei der zuständigen Behörde vorgestellt werden. In Deutschland erfolgt die Verlängerung durch das regional für das Transportunternehmen zuständige Hauptzollamt.

Anlässlich der Prüfung durch das Hauptzollamt stehen Fahrzeug und Fahrer nicht für Transportdienstleistungen zur Verfügung. Daher begrüßen betroffene Unternehmer eine am 1. Juni 2025 in Kraft getretene Änderung des TIR-Übereinkommens, die die Gültigkeitsdauer von ZVAs auf drei Jahre verlängert.

Die Neuregelung betrifft alle ab dem 1. Juni 2025 ausgestellten ZVAs. Für Zollverschlussanerkennnisse, die vor dem 1. Juni 2025 ausgestellt



oder verlängert wurden und daher noch eine zweijährige Gültigkeitsfrist ausweisen, verlängert sich die Gültigkeit nicht automatisch um ein weiteres Jahr. Diese Fahrzeuge oder Transportbehälter profitieren erst bei der nächsten Erneuerung des ZVA von der neuen verlängerten Gültigkeit. Die deutsche Generalzolldirektion (GZD) hat dem BGL bestätigt, dass die deutschen Zolldienststellen angewiesen werden, ab dem 1. Juni 2025 bei der Neuausstellung bzw. Verlängerung von Verschlussanerkennnissen eine Gültigkeitsdauer von drei Jahren festzulegen. Neue Formulare werden derzeit von der GZD ausgearbeitet und werden vom BGL nach Fertigstellung vorgestellt.

- Der multimodale International North-South Transport Corridor (INSTC) verbindet über drei Hauptrouten die Staaten der Eurasischen Wirtschaftsunion (EAEU) mit Zentral- und Südasien, der Golfregion und dem Indischen Ozean; auch hier kommt das TIR-Verfahren zum Einsatz.
- Schließlich hofft die IRU, das TIR-Verfahren in Südamerika als Schlüssel für den geplanten »Bioceanic Corridor« zu etablieren, der über Brasilien, Paraguay, Argentinien und Chile führen und eine effiziente Straßenverbindung zwischen Atlantik und Pazifik herstellen soll. (Ni)

Internationale Bedeutung des TIR-Verfahrens

Während die Bedeutung des TIR-Verfahrens für Transportunternehmer in der EU insbesondere durch die Ausweitung der EU-Zollunion abgenommen hat, wächst die Zahl der TIR-Teilnehmerstaaten in anderen Regionen stetig weiter:

- Seit dem 1. April 2025 können auch im Irak Transporte unter Deckung von Carnet TIR durchgeführt werden, was auch die Anbindung der Golfstaaten erheblich vereinfacht.
- Im Rahmen der »Belt and Road Initiative« (BRI) baut China seine TIR-Hubs und Anlaufstellen für TIR-Transporte weiter deutlich aus.



DEUTSCHES TRANSPORTGEWERBE AUF SPEZIALMÄRKTEN

Bundesverband Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK) e.V.

Jahreshauptversammlung in Berlin

Die Jahreshauptversammlung 2024 fand am 18./19. Oktober 2024 in Berlin statt. Mit rund 460 Teilnehmern erwies sich die Veranstaltung erneut als der zentrale Treffpunkt der deutschen Schwergutlogistik mit vielfältigen Informationsangeboten und der Verleihung der BSK Awards.

CCS und VI GST

Die Bündelung der Interessen der Schwergutlogistik erfolgt zusammen mit dem BGL und dessen Landesverbänden im CCS Competence Center Schwergut, mit Federführung durch den BSK. Mit der weiteren Gründung der Verbändeinitiative Großraum- und Schwertransporte (VI GST) hat sich ein breit angelegtes Verbändebündnis der deutschen Wirtschaft entwickelt, in dem sich BSK und CCS intensiv einbringen, so z.B. in der zentralen Steuerungsgruppe der VI GST. Zusammen mit den Schwergewichten der Wirtschaftsverbände, wie BDI, VDMA und der deutschen Bauindustrie, können die Forderungen der Branche kraftvoll an die Politik adressiert werden. Erfreuliches Ergebnis waren die im Herbst 2024 von Bund und Ländern verkündeten Punkte zur Verbesserung der GST Rahmenbedingungen. Deren Umsetzung gilt es nun engmaschig zu begleiten und zugleich den politischen Druck weiter aufrecht zu erhalten. Die zentralen Forderungen der Schwergutlogistik sind im aktuellen Positionspapier enthalten:

1. Verkehrsinfrastruktur bedarfsgerecht ausbauen und nachhaltig finanzieren
2. Wirtschaftlichere Großraum- und Schwertransporte durch Entbürokratisierung
3. Antrags- und Genehmigungsverfahren beschleunigen, vereinfachen und digitalisieren
4. Enge Kooperation für gemeinsame Lösungen fördern



Schwerpunkt Bildung

Um dem branchenweiten Fachkräftebedarf und der Mitarbeiterqualifizierung im Bereich der Schwergutlogistik nachzukommen, wird der BSK den Bereich der Berufsbildung als Schwerpunktthema weiter entwickeln. Nach einer Überprüfung der bestehenden Bildungsangebote werden in einem weiteren Schritt darauf aufbauende, branchenspezifische Qualifizierungsbausteine entwickelt.

BF3 Schulungen

Die Schulungen des Fahrpersonals der Begleitfahrzeuge mit Wechsel-Verkehrszeichenanlage wurden konzeptionell überarbeitet. Somit ist nun gewährleistet, dass an allen Schulungsstandorten einheitliche Schulungsinhalte vermittelt werden. Ergänzend wurde das Angebot der Standorte um Schwäbisch Hall (Baden-Württemberg) und Zeven (Niedersachsen) erweitert und der Pool von Referenten entsprechend vergrößert.

Transportbegleitung

Mit dem Thementag Transportbegleitung am 21. Juni 2025 bei Weimar wurde ein neues Veranstaltungsformat geschaffen für die Branche der Begleitunternehmen. Neben Fachvorträgen und einer bundesweit einmaligen Fachausstellung war die Beteiligung des Thüringer Verkehrsministers Steffen Schütz ein besonderer Höhepunkt, was insbesondere die Partnerschaft zwischen Verwaltung und BSK hervorhob.

Team der Geschäftsstelle

Ein Jahr der Veränderung liegt hinter dem BSK. Canan Nürnberger trat die ruhestandsbedingte Nachfolge für Marion Seeger-Ilic an als Assistenz der Geschäftsführung. Neu eingerichtet wurde die Stelle der Referentin für Berufsbildung mit Kristina Oestemer. Zusammen mit Wahib Aallat als neuem Referenten für Technik ist das Team der Geschäftsstelle nun umfassend neu aufgestellt. (HS)

TRANSFRIGORROUTE DEUTSCHLAND

TRANSFRIGORROUTE/VDA-FACHVERANSTALTUNG IAA-Transportation 2024

Die CO₂-Zielvorgaben der EU betreffen natürlich auch den Güterkraft- und somit den Kühlverkehr. Die durchschnittlichen CO₂-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge müssen im Vergleich zu 2019 stufenweise ab 2030 um 45%, 2035 um 65% und bis 2040 um 90% reduziert werden.

Einbezogen sind nun auch Anhänger, bei denen ab 2030 die durch sie verursachten Emissionen um 7,5% und bei Sattelanhängern um 10% gesenkt werden müssen. Als »Competence Center für Thermo- & Lebens-

mittellogistik« im BGL gibt die TRANSFRIGORROUTE mit der Fachveranstaltung einen Einblick über die wesentlichen Herausforderungen und aktuellen Lösungsansätze.



TRANSFRIGORROUTE zu Gast bei Schmitz Cargobull

Am 15. & 16. Mai 2025 tagte die TRANSFRIGORROUTE auf Einladung der Schmitz Cargobull AG

TRANSFRIGORROUTE zu Gast bei Schmitz Cargobull – Themen & Referenten

Impulsvortrag

Ralph Kleideiter – Vorstand für das Vertriebsressort (CSO), Schmitz Cargobull AG	Aktuelle Marktentwicklung im temperaturgeführten Transport aus Sicht von SCHMITZ Cargobull
Andreas Schmid – Vorsitzender des Industrieausschusses der TRANSFRIGORROUTE/FRIGOBLOCK GmbH ThermoKing	ATP-/DIN-/CEN-Aktivitäten; Leise Logistik E-Ladeinfrastruktur Lkw: Stromanschlüsse für Transportkälte
Frank Rövekamp – stellv. Vorsitzender des Industrieausschusses der TRANSFRIGORROUTE/SCHMITZ CARGOBULL AG	VECTO/VECTO-Trailer: Konsequenzen für temperaturgeführte Transporte
Christian Specht, EIPL – European Institute for Pharma Logistics e.K.	Neue Entwicklungen in der Pharmalogistik
Jonathan Steckel – Produktmanager, Cargobull Cool GmbH	Effizient, transparent, profitabel – Der temperaturgeführte Transport der Zukunft
Roger Schwarz – TRANSFRIGORROUTE/BGL	- Abmessungen – Massen von Nutzfahrzeugen in Europa – Überarbeitung der Richtlinie 96/53/EG - Mehrgewichtskompensation für die neuen Antriebstechnologien – »die Last mit der Last« und was ist dabei zu beachten?
Bernd Adelsbach, Carrier Transicold Europe	Auf dem Weg zur CO ₂ -Neutralität im Kühltransport
Fabian Weber, Cargobull Telematics GmbH	Von der Vielfalt zur Einheit: Transparenz und Netzwerkintegration für Kühltransporte
Linda Wagner, TÜV Rheinland Consulting GmbH	Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) Nachhaltigkeitsberichterstattung und Treibhausgasbilanzierung für KMU
Tobias Wolf, Kanzlei C5 Unternehmensberatung	Das Geheimrezept für den Mittelstand. Mehr Netto vom Brutto für Ihre Mitarbeitenden – Trotzdem 1.000 EUR pro Mitarbeiter und Jahr einsparen.
Dr. Maik Schürmeyer, MANSIO GmbH	Gemeinsam sind wir stark: Speditionsübergreifende Begegnungsverkehr im Kühltransport – Effizienz steigern und die Attraktivität für Lkw-Fahrer erhöhen

in deren neuem Event Campus in Vreden. Nachfolgende Themenschwerpunkte waren Gegenstand der Diskussionen:



Aufbau E-Ladeinfrastruktur – TRANSFRIGORROUTE fordert Berücksichtigung des temperaturgeführten Transportes

TRANSFRIGORROUTE hat – auch in ihrer Funktion als Competence Center für Thermo- & Lebensmittellogistik im BGL – im Austausch mit der NOW und der »Nationalen Leitstelle der Infrastruktur« erfolgreich auf die Besonderheiten und die Notwendigkeit der Berücksichtigung des temperaturgeführten Transportes beim Aufbau der E-Ladeinfrastruktur hingewiesen.

TRANSFRIGORROUTE begrüßt die Berücksichtigung der Transportkälte bei der Ausschreibung für den Aufbau der Schnelllade-Infrastruktur für E-Lkw! Jeder im öffentlichen Bereich der Autobahn GmbH aufzustellende MCS-/CCS-Ladeplatz ist mit einer Stromversorgung für z. B. elektrisch betriebene Transportkältesysteme bei Sattelaufliegern auszustatten. Konkret sollen AC-Ladepunkte mit dreiphasiger, fünfpoliger CEE-Steckervorrichtungen für die Versorgung der Transportkälteag-

gregate mit einer Spannung von 400 Volt (32A) installiert werden.

Die TRANSFRIGORROUTE fordert schon seit vielen Jahren die Installation von Stromanschlüssen auf öffentlichen Lkw-Parkplätzen und begrüßt beim Aufbau der E-Ladeinfrastruktur den ganzheitlichen Ansatz der Autobahn GmbH und der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur.

Mit der Berücksichtigung der Transportkälte durch die Bereitstellung der CEE-Steckdosen können direkt mit jeder Inbetriebnahme eines MCS-/CCS-Ladeplatzes sofort auch die Kühlfahrzeuge aus der Bestandsflotte versorgt und entsprechend sofort die CO₂-Emissionen reduziert werden. Und dies unabhängig von der Antriebsart des Zugfahrzeuges. Positiver Nebeneffekt ist hierbei auch eine deutliche Lärmreduktion, da der zusätzlich vorhandene Dieselantrieb des Transportkälteaggregates aufgrund des Netzbetriebes nicht genutzt werden muss. Dies freut den Fahrer und das Umfeld auf dem Rastplatz.

TRANSFRIGORROUTE DEUTSCHLAND/INTERNATIONAL appelliert an die anderen EU-Mitgliedsstaaten, dem beispielhaften Ansatz Deutschlands zu folgen und auch bei deren Aufbau der Schnellladeinfrastruktur für E-Lkw die Transportkälte durch Bereitstellung der entsprechenden CEE-Steckdosen mit zu berücksichtigen. (RS)



BERUFSBILDUNG

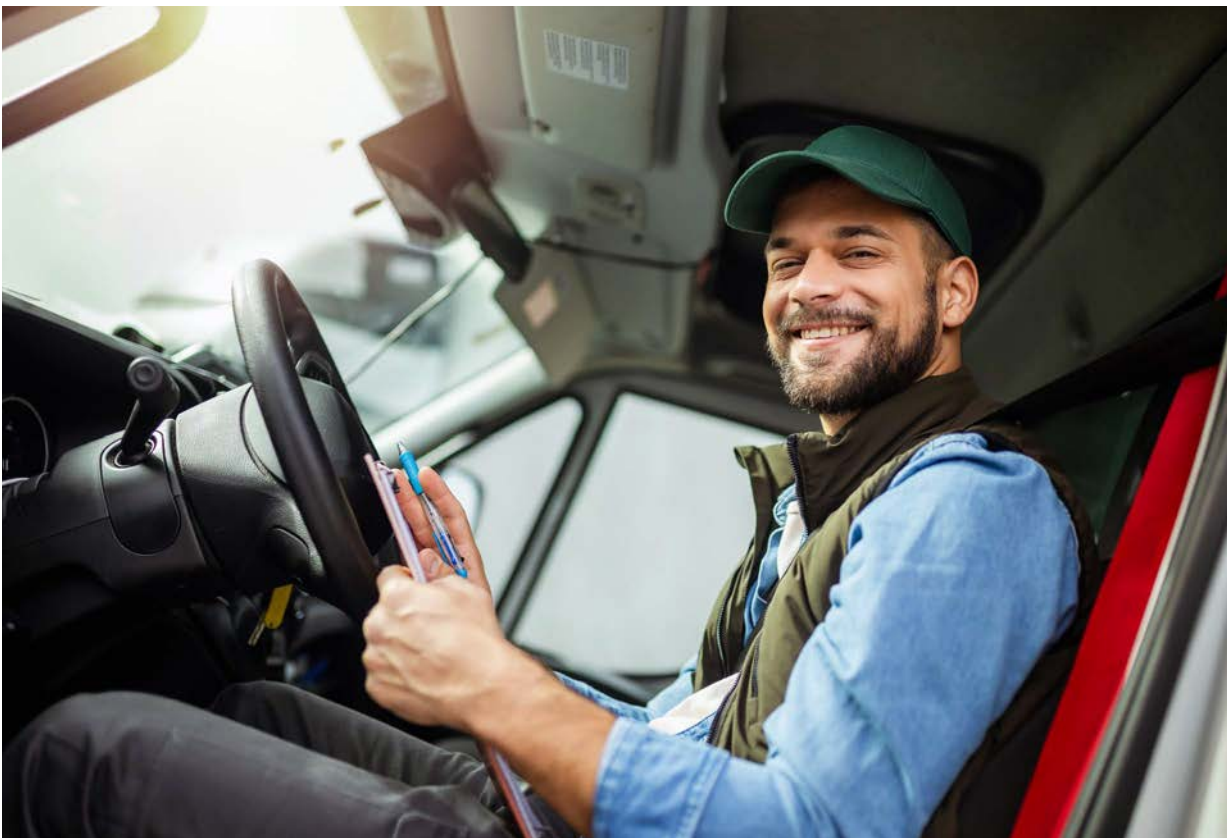
BKrFQV, BKrFQG und Ukraine-Verordnung

- Die vom Transportlogistikgewerbe und von vielen ausbildenden Betrieben schon seit langer Zeit erwartete Umsetzung der überarbeiteten BKrFQV, des BKrFQG und der europäischen Ukraine-Verordnung (VO (EU) 2022/1280) steht nach wie vor aus. Grund waren politische Streitigkeiten innerhalb der Ampel-Regierung.
- Folgende sehr wichtige rechtliche Änderungen des Berufskraftfahrer-Qualifikationsrechts warten daher immer noch auf das Inkrafttreten:
 - Ukraine-Verordnung
Die Einführung einer Ergänzungsqualifikation für ukrainische Fahrer (35 Stunden zu je 60 Minuten) mit mind. 2,5 Stunden Führen eines Kraftfahrzeugs. Die Abschlussprüfung soll schriftlich oder elektronisch, auch

in ukrainischer oder russischer Sprache möglich sein. Außerdem die Einführung einer neuen Schlüsselzahl 95.01 für Ukrainer. Diese soll allerdings nur für die Dauer des Schutzstatus gelten. Der Schutzstatus für Ukrainer ist bis mindestens März 2026 verlängert worden.

– BKrFQV

- Die Ermöglichung der Prüfung zur beschleunigten Grundqualifikation in mehreren Fremdsprachen. Hierzu zählen Englisch, Hebräisch, Kroatisch, Polnisch, Rumänisch, Russisch, Türkisch und Ukrainisch.
- Das fernmündliche Lernen (E-Learning) im Umfang von bis zu 12 Stunden im Rahmen der obligatorischen Weiterbildung.



- Auch die Abschaffung von § 28 Abs. 4 S. 1 Nr. 7 FeV ist bisher leider noch nicht in Kraft. Noch immer ist es daher so, dass Führerscheine aus Drittstaaten, die in einem EU-Mitgliedsstaat prüfungsfrei umgetauscht wurden, in Deutschland nicht anerkannt werden (Schlüsselzahl 70)
- Zum Stand des Redaktionsschlusses konnte dem BGL seitens des BMV kein verbindliches Datum für ein mögliches Inkrafttreten dieser für das Transportlogistikgewerbe so wichtigen Vorschriften genannt werden.



Anerkennung von Berufskraftfahrern aus Drittstaaten

- In den letzten Jahren wurden auf nationaler Ebene einige gesetzgeberische Änderungen vorgenommen, um Transportunternehmen die Anstellung von Fahrern aus Drittstaaten zu ermöglichen (insb. § 24a Beschäftigungsverordnung).
- Auf EU-Ebene wurde im Berichtsjahr im Rahmen der Überarbeitung der EU-Führerschein-Richtlinie diskutiert, die Grundlagen für eine Anerkennung von BKF-Qualifikationen, die in einem Drittstaat erworben wurden, zu schaffen. Ein entsprechender Vorschlag wurde, nicht zuletzt auf Eingaben des BGL, durch das EU-Parlament unterbreitet. Leider fand dieses Vorhaben bis dato beim Rat der Europäischen Union sowie bei der Kommission noch keine erforderliche Mehrheit.

- Allerdings hat sich in jüngster Zeit die IRU der Auffassung angeschlossen, dass eine Ergänzung der EU-Qualifikations-Richtlinie im Interesse des Transportlogistikgewerbes notwendig ist. Die Ergänzung der Richtlinie könnte sich so gestalten, dass die EU-Kommission nach einem entsprechenden Prüfungsverfahren eine Liste von Drittstaaten erstellt, deren ausgestellte Führerscheine EU-weit anerkannt würden. Der BGL wird an dieser Stelle die Positionierung der IRU gegenüber der EU-Kommission nach allen Möglichkeiten unterstützen.
- In einer Antwort auf eine Kleine Anfrage der CDU/CSU-Fraktion zum Thema »Anerkennung von Berufskraftfahrern aus Drittstaaten« hat auch die Bundesregierung signalisiert, dass sie eine EU-weit harmonisierte Anerkennung von Drittstaatenqualifikation unterstützen würde. Die Bundesregierung wird hier aber die Entwicklung auf EU-Ebene abwarten.
- In der gleichen Antwort auf die Anfrage der CDU/CSU-Fraktion machte die Bundesregierung außerdem deutlich, dass es in Zusammenhang mit den zu langen Bearbeitungszeiten bei Visa-Anträgen nach ihrer Einschätzung durch den »Aktionsplan Visabeschleunigung« zu einer vermehrten Bearbeitung nationaler Visa gekommen sei. Allerdings ist die Zahl der erteilten Arbeitsvisa für die Aufnahme einer Beschäftigung als Berufskraftfahrer vor dem Hintergrund von mindestens 100.000 fehlenden Berufskraftfahrern weiterhin nicht sehr hoch. (Dn)



NEUES AUS DEM VERBANDSLEBEN

Der Verband in den Medien

BGL-Vorstandssprecher Prof. Dr. Dirk Engelhardt kam im Berichtszeitraum in zahlreichen Medien und TV-Formaten zu den aktuellen Themen der Transportbranche zu Wort.

Exemplarisch seien hier einige Erscheinungen ausgewählt:

- September 2024: Warum in Deutschland so wenige E-Laster fahren – Prof. Engelhardt im MDR-Info Interview
- September 2024: Prof. Engelhardt in der WELT und im WDR zu den neuen bundesweiten Grenzkontrollen
- September 2024: 100 % Grünstrom im Verkehr braucht noch 187.000 Windräder oder 61 Atomkraftwerke – Prof. Engelhardt im Reuters-Interview, veröffentlicht u.a. in der Frankfurter Rundschau.
- September 2024: Prof. Engelhardt im SPIEGEL zu »Starkstrom auf der rechten Spur« über Elektro-Lkw
- Oktober 2024: FAZ: »Viele neue Lkw-Antriebsformen – aber keine ist ideal«
- Prof. Engelhardt informierte im Oktober 2024 zur besten Sendezeit in ZDF-«Berlin direkt« über die Probleme der Elektrifizierung des Lkw-Verkehrs
- November 2024: Weihnachtsgeschäft: Prof. Engelhardt in der Mitteldeutschen Zeitung: »Zu wenig Lkw für Geschenke« (auch beim MDR und der Tagesschau als Nachricht)
- November 2024: Weil 100.000 Lkw-Fahrer fehlen! – Weihnachten drohen Liefer-Engpässe – Prof. Engelhardt im großen BILD-Interview, zitiert von SPIEGEL, NTV, FAZ.
- Dezember 2024: Sehr guter Artikel in der WELT zur Vorstellung des 100-Tage Programms des BGL für die neue Wahlperiode: »Das stille Sterben des Mittel-

standes im Straßentransport« DIE WELT

- Januar 2025: Prof. Engelhardt in der Schwäbischen Zeitung zur aktuellen Entwicklung der Brenner-Problematik
- Januar 2025: Prof. Engelhardt fordert von der Politik Green Lanes bei möglichen Grenzkontrollen via dpa und Reuters auf n-tv, tageschau.de, SPIEGEL und Handelsblatt:
- Februar 2025: Prof. Engelhardt erteilt im RBB-Radio der Forderung der Mercedes-Benz AG (nicht zu verwechseln mit der Daimler Truck AG), die Frachtraten um 10 % abzusenken, eine deutliche Abfuhr:



- März 2025: Prof. Engelhardt richtet in der WirtschaftsWoche Forderungen zur Bekämpfung des Fahrermangels an die Politik:



Der BGL in verschiedenen Pressemeldungen



- April 2025: Prof. Engelhardt in der Berliner Zeitung zu den von Friedrich Merz in Aussicht gestellten CO₂-Preiserhöhungen: »Irgendwann kommen diese Kostensteigerungen beim Endkunden – also uns allen – an.«
- Mai 2025: Prof. Engelhardt im Deutschlandfunk und im Handelsblatt zu verschärften Grenzkontrollen



- Mai 2025: BGL in der 20 Uhr-Tagesschau vom 24.05.2025 zum Thema E-Lkw
- Ab 07:48 min finden Sie den Beitrag über das Thema E-Lkw und Ausbau der Ladeinfrastruktur



Neues Social Media Format »Dirks Dienstag« auf LinkedIn

tur mit einem Statement von BGL-Vorstandssprecher Prof. Dr. Dirk Engelhardt:

- Juni 2025: Zum Thema Mangel an Lkw-Stellplätzen wird BGL-Vorstandssprecher Prof. Dr. Dirk Engelhardt in verschiedenen Medien zitiert, u. a. in der FAZ, im MDR und in der MAZ:
- Der Leiter der BGL-Hauptstadtrepräsentanz @Jens Pawlowski (BGL e.V.) kam in einem ARD-MoMa-Beitrag über den Mangel an Lkw-Stellplätzen zu Wort.

Im September 2024 startete eine sehr erfolgreiche laufende Reihe in der Social Media-Arbeit des BGL – »Dirks Dienstag«. Jeden Dienstag veröffentlicht BGL-Vorstandssprecher Prof. Dr. Dirk Engelhardt einen persönlichen Kommentar zu aktuellen oder allgemeinen Ereignissen auf seinem LinkedIn-Kanal und initiiert damit oft spannende Diskussionen und Austausche mit Mitgliedsunternehmen und anderen Persönlichkeiten.

Podcast

Der BGL hat mittlerweile mehr als 25 Folgen seiner Podcast-Reihe JUST-IN-TIME (kurz JIT) veröffentlicht. Dabei kamen bekannte Größen der Transportbranche zu Wort, aber auch ein junger Berufskraftfahrer der Kautetzky Internationale Spedition. Jung, dynamisch und Berufskraftfahrer – das ist Lkw-Fahrer Philipp Bässler. In einer weiteren Folge diskutiert BGL-Vorstandssprecher





Prof. Dr. Dirk Engelhardt mit dem damaligen Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing im Elektro-Lkw eActros 600 über die Zukunft der Transportbranche und die E-Mobilität. In einer weiteren Folge war Dr. Sigrid Evelyn Nikutta, Vorstand Güterverkehr der Deutschen Bahn AG und Vorsitzende des Vorstands der DB Cargo AG zu Gast im BGL-Podcast. Den Podcast zum Nachhören finden Sie überall, wo es Podcasts gibt.

myBGL-direkt-Online-Veranstaltungen

Auch in den vergangenen 12 Monaten hat der BGL zahlreiche Online-Veranstaltungen für seine Mitgliedsunternehmen angeboten. Zum Beispiel fanden drei Seminare zum Energieeffizienzgesetz in Kooperation mit dem TÜV Rheinland und der SVG statt, um die Unternehmen über die Pflichten des Energieeffizienzgesetzes EnEfG zu informieren und mit Hilfestellungen beim Erfüllen der gesetzlichen Pflichten zu unterstützen.

Unterlagen zu den einzelnen Online-Seminaren und die Links zu den Aufzeichnungen finden Sie in unserem Verbandsnetzwerk myBGL.

Erfolgreiche Gründungssitzung des BGL-Sachsen!

Am 16. Januar 2025 wurde offiziell die Regionaldirektion »BGL-Sachsen« gegründet. Wir freuen uns, insgesamt bereits 27 Gründungsmitglieder aus Sachsen als bundesunmittelbare Mitglieder im BGL begrüßen zu dürfen! Damit haben die sächsischen Unternehmer die Möglichkeit, ihre Interessen innerhalb der BGL-Familie auf Landes-, Bundes- und Europaebene einbringen und mitgestalten zu können. Sprecher des BGL-Sachsen ist Mathias Schuster von der Spedition Schuster Transportgesellschaft mbH, Geschäftsführer der Spedition Schuster aus Oelsnitz im Erzgebirge. Die Neumitglieder haben vereinbart, sich regelmäßig 1x im Monat zu Unternehmerstammtischen zu treffen – sowohl im Raum Chemnitz/Erzgebirge als auch in den Regionen Dresden und Leipzig. (AJ)

Kampagne #ichfahrfürdich

Die Kampagne #ichfahrfürdich hat im vergangenen Jahr weiter an Reichweite, Aufmerksamkeit und Rückhalt gewonnen. Mit dem Ziel, mehr Sichtbarkeit und Anerkennung für die mittelständische Transportbranche zu schaffen, haben wir zahlreiche Maßnahmen umgesetzt, von Social Media bis auf die Straße.

#ichfahrfürdich bringt auf den Punkt, was viele nicht sehen: Ohne die Menschen in der Logistik bewegt sich nichts. Die Kampagne schafft Identifikation, zeigt ganz klar auf, wie wichtig die Transportunternehmen für die Wirtschaft und Gesellschaft sind und gibt der Branche ein Gesicht.

Hier ein Überblick über die stärksten Meilensteine:

- **Social Media:**

Unzählige Beiträge in den sozialen Medien haben Einblicke in den Alltag der Transportunternehmen gegeben und gezeigt, was die Branche alles leistet.

- **Lkw auf Mission:**

Immer mehr Unternehmen statten ihre Fahrzeuge mit #ichfahrfürdich-Aufklebern oder großflächigen Folierungen aus, mittlerweile sind schon über 30 Lkw-Auflieger mit #ichfahrfürdich-Folierungen in ganz Deutschland unterwegs. So wird die Botschaft der Kampagne wortwörtlich auf die Straße gebracht.

- **Kampagnen-Merch im Einsatz:**

Die #ichfahrfürdich-Kleidung aus dem Brummi Shop ist nicht nur ein optisches Statement, sondern schafft auch ein starkes Wir-Gefühl in den Teams. Es gibt bereits T-Shirts, Poloshirts, Pullover, Caps, Arbeitshandschuhe und vieles mehr im Kampagnen-Design.



Für das kommende Jahr planen wir:

- Neue Videoformate
- Mehr Sichtbarkeit auf der Straße durch neue Folierungen
- Fotowettbewerb für die Lkw-Fahrerinnen und Fahrer
- Neuer Kampagnen-Merch in noch mehr Farben

Gemeinsam mehr bewegen:

Wir wollen #ichfahrfürdich noch weiter voranbringen. Damit das gelingt, sind wir auf die breite Unterstützung unserer Mitgliedsunternehmen angewiesen. Ob mit Posts auf Social Media, folierten Lkw-Aufliegern oder einem finanziellen Beitrag für neue Projekte, jede Unterstützung zählt. Die Kampagne lebt vom Mitmachen. Denn nur gemeinsam machen wir Logistik sichtbar. (Ak)

BGL-Unternehmerinnen-Netzwerk

Im vergangenen Jahr haben wir einen wichtigen Schritt hin zu mehr Sichtbarkeit und Austausch von Unternehmerinnen in der Logistikbranche

gemacht: Unser Unternehmerinnen-Netzwerk ist entstanden – und es wächst kontinuierlich weiter.

Heute vereint das Netzwerk bereits über 60 engagierte Unternehmerinnen aus unterschiedlichen Bereichen der Transportbranche. Ziel ist es, Frauen bundesweit miteinander zu vernetzen, den Austausch von Wissen zu fördern und gegenseitige Unterstützung zu stärken.

Begegnungen, die verbinden

Das Highlight des Jahres war der zweitägige Workshop zu Jahresbeginn in Frankfurt. Hier stand nicht nur die fachliche Weiterbildung im Fokus, sondern auch das persönliche Kennenlernen und der intensive Austausch untereinander. Darüber hinaus haben sich viele Unternehmerinnen im Juni auf der transport logistic-Messe in München getroffen, was eine gute Möglichkeit war, bestehende Kontakte zu vertiefen und neue Verbindungen zu knüpfen.

Digitaler Cappuccino

Ein weiteres Format hat sich in diesem Jahr erfolgreich etabliert: der »Digitale Cappuccino«. In lockerer Atmosphäre treffen die Unternehmerinnen sich online für eine halbe Stunde, hören kurze Impulsvorträge und tauschen sich zu verschiedensten aktuellen Themen aus. Dieses Format kommt sehr gut an, besonders weil es Raum für spontane Begegnungen, neue Ideen und gegenseitige Inspiration schafft.

Für das kommende Jahr planen wir:

- Fortsetzung der »Digitalen Cappuccino«
- Unternehmerinnen-Treffen in Hamburg

Gemeinsam weiter wachsen

Das Engagement und die Dynamik im Netzwerk zeigen uns, wie relevant dieses Angebot ist. Wir freuen uns darauf, das Netzwerk im kommenden Jahr weiter auszubauen, neue Impulse zu setzen und die Stimme von Unternehmerinnen im Verband und darüber hinaus weiter zu stärken. (Ak)

TRUSTED CARRIER UPDATE

Messbare Erfolge, neue Branchen und stetige Weiterentwicklung

Das Rundum-Sorglos-Paket zur Digitalisierung

Wo Digitalisierung durch EU-Regulierungen zur Pflicht wird, endet es schnell in Überforderung und einem Überangebot an Lösungen. Um den Einstieg für Verbandsmitglieder zu vereinfachen, entstand aus der Zusammenarbeit des BGL mit Trusted Carrier eine branchenübergreifende Lösung für Standorte und Transportunternehmen. Als Schnittstelle und zentraler Partner zu allen Services, Softwareprodukten und Verladern agiert Trusted Carrier als Rundum-Sorglos-Paket für einen schnellen Start in die Digitalisierung. Durch das vorab Erfassen und Prüfen von Fahrer- und Fahrzeugdaten können diese gemäß den EU-Vorgaben in sämtlichen operativen Prozessen verwendet werden.

Digitalisierung für messbare Zeitersparnis

Trusted Carrier setzt seinen Erfolgskurs fort und konnte mit dem Produkt Fast Lane im ersten Halbjahr 2025 bereits über 20.000 voll digitale Einfahrten an verschiedenen Standorten verzeichnen. Die Vorteile der Software-Nutzung sind dabei klar messbar: Nutzerfeedback und Daten-

analysen belegen mit einer durchschnittlichen Zeitersparnis von 30 Minuten pro Einfahrt einen enormen Effizienzgewinn für alle Beteiligten.

Chemie- und Mineralölbranche nehmen Fahrt auf

Die Chemiebranche bleibt Vorreiter bei der Digitalisierung logistischer Prozesse. Die Ausweitung auf weitere Standorte ist bereits in vollem Gange, und die Fast Lane Lösung wird seit Anfang des Jahres auch erfolgreich in der Mineralölbranche eingesetzt. Auch hier zeigen sich die Vorteile: Weniger Wartezeiten, reibungslosere Abläufe und eine deutliche Entlastung für Disponenten, Fahrer und Standortpersonal.

Innovation durch Digitalisierung von Gefahrgutbegleitpapieren

Ein weiterer Meilenstein wurde mit dem ersten erfolgreichen Testlauf digitaler Gefahrgutbegleitpapiere erreicht. Durch die Einbindung von Partneranwendungen konnte gezeigt werden, dass die Digitalisierung den Arbeitsalltag aller Beteiligten spürbar vereinfacht. Die allgemeine Schnittstelle zur Erweiterung um digitale Dokumente – darunter Gefahrgutbegleitpapiere, eCMR und digitale Reinigungszertifikate – ermöglicht eine nahtlose Kommunikation zwischen Verladern, Transportpartnern und Fahrern und sorgt so für zusätzliche Transparenz und Sicherheit.

Ausblick – Trusted Carrier steht für Vertrauen

Die nächsten Entwicklungsschritte stehen bereits fest: Fast Lane wird weiter ausgebaut, um Speditionen als vertrauenswürdige Partner in der digitalen Logistik zu stärken und den Anforderungen der elektronischen Frachtbeförderungsinformationen-Verordnung (eFTI) gerecht zu werden – insbesondere durch eine zentrale Authentifizierung von vertrauenswürdigen Transportpartnern und Fahrern. Ziel ist es, die Digitalisierung der gesamten Transportbranche voranzutreiben und so den Beteiligten, speziell den Mitgliedern des BGL und deren Landesverbänden, hierzu bestmögliche Voraussetzungen schaffen. (PR)



HIGHLIGHTS DES BERICHTSJAHRES IN BILDERN

26. und 27. September 2024 BGL-Mitgliederversammlung und Netzwerk der Logistik in Potsdam



BGL-Mitgliederversammlung und Netzwerk der Logistik in Potsdam mit Rede von Bundesverkehrsminister Volker Wissing und Versteigerung des »Ich fahre für dich«-Gemäldes

26. September 2024 Gründung des BGL-Unternehmerinnen-Netzwerks



18. und 19. November 2024
Internationales Jungunternehmer/-innen-Treffen in Brüssel



An zwei Tagen am 18. und 19. November haben sich knapp 40 Jungunternehmer und Jungunternehmerinnen der drei Mitgliedsverbände des Common Office – BGL, FNTR (Frankreich) und NLA (nordischen Staaten) – in Brüssel zum Austausch mit den politischen Institutionen getroffen.

24. Dezember 2024

Weihnachtsgruß mit BGL-Vorstandssprecher Prof. Dr. Dirk Engelhardt



30. Januar 2025

BGL Wahlarena



Anlässlich der Bundestagswahl 2025 hat der BGL als Spitzenverband der Transportbranche zusammen mit seinen Mitgliedsorganisationen und Fördermitgliedern eine »Wahlarena« in Berlin veranstaltet. Gemeinsam mit ca. 200 Gästen im Saal und weiteren 200 Online-Teilnehmern diskutierte BGL-Vorstandssprecher Prof. Dr. Dirk Engelhardt mit fünf Bundestags-Verkehrspolitikern Fragen und Forderungen aus der Transportbranche.

Januar 2025

Stimmen zur Bundestagswahl 2025

Stimmen zur Wahl

Guido Borning

Geschäftsführer des VDV Rheinland e.V.

„Der Finanzierungskreislauf Straße muss dringend geschlossen werden! Die jährlichen 15 Mrd. € Lkw-Maut müssen zweckgebunden in Brückensanierung, Straßeninstandhaltung, Stellplätze, Ausbau und die klimafreundliche Transformation des Straßengüterverkehrs fließen. Denn der wächst – egal, wie viel in die Schiene fließt! Nur so entsteht ein echter ökologischer Effekt!“



Stimmen zur Wahl

Stephan Doppelhammer

Geschäftsführer vom Landesverband Bayerischer Transport- und Logistikunternehmen (LBT) e.V.

„Sozialdumping konsequent bekämpfen und faire Wettbewerbsbedingungen schaffen.“

Mehr Parkplätze schaffen und das Thema „klimafreundlichen Verkehr“ angehen.“



Stimmen zur Wahl

Tobias Lang

Geschäftsführer vom Verband des Verkehrsgewerbes Baden e.V.

„Die Wahlarena war eine sehr wichtige Veranstaltung. Man hat die Unterschiede der Parteien in Bezug auf unsere Branche gemerkt. Einer der wichtigsten Punkte:

Finanzierungskreislauf Straße – das Geld aus den Mauteinnahmen muss zwingend wieder in die Straße zurückfließen!“



Stimmen zur Wahl

Stefanie Koch-Jahan

Geschäftsführerin des Landesverbands

Verkehrsgewerbe Saarland e.V.

„Die Wahlarena war eine sehr gelungene Veranstaltung und bot eine einmalige Gelegenheit, sich einen Überblick über die Haltung der einzelnen Parteien zu wichtigen gewerbspolitischen Themen zu verschaffen.“

Unsere Forderung: Ein Wachstumspaket für den Mittelstand, um das schleichende Sterben im mittelständischen Transportgewerbe zu verhindern.“



Stimmen zur Wahl

Susanne Stubbe

Referentin Güterverkehr beim Verband des Verkehrsgewerbes Rheinland e.V.

„Auch wenn es in Deutschland einen flächendeckenden Mindestlohn gibt, so treten immer wieder Fälle auf, in denen Unternehmen versuchen, diesen zu umgehen, insbesondere bei Entsendearbeitnehmern, die aus anderen EU-Ländern kommen. Das Ziel ist, dass alle, die im Inland tätig sind, zu gleichen Mindestbedingungen arbeiten, damit es keinen unfairen Wettbewerb und Dumpingpreise gibt.“

Wenn sich nicht darangehalten wird, schaffen wir keine fairen Bedingungen auf dem Transportmarkt und auf der Strecke bleibt der deutsche Mittelstand. Wir wünschen uns verstärkte Kontrollen und harte Konsequenzen bei Nichteinhaltung!“



BGL hat anlässlich der Bundestagswahl Stimmen eingesammelt und auf den Sozialen Medien veröffentlicht.

16. Januar 2025
Gründung des BGL-Sachsen



Am 16. Januar wurde in Chemnitz der BGL-Sachsen gegründet. Zuvor war der LSV aus dem BGL ausgetreten.

4. März 2025
Gespräche in Brüssel



In Brüssel trafen sich die Verbandschefs des Common Road Transport Office von BGL, FNTR und NLA mit den Mitgliedern des Europäischen Parlaments, Christophe Grudler (Renew), Marianne Vind (S&D), Asger Christensen (Renew) und anschließend bei der Europäischen Kommission mit der Generaldirektorin der GD MOVE, Magda Kopczykńska. Während der Sitzungen forderten die Verbandschefs Prof. Dr. Dirk Engelhardt (BGL), Florence Berthelot (FNTR), Erik Østergaard (NLA), eine Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Antriebswende im Straßengüterverkehr

6. März 2025
#ichfahrfürdich



Das Unternehmen Herbst-Transporte GmbH Spedition & Logistik von BGL-Aufsichtsrätin Sandra Herbst hat einen Anhänger im #ichfahrfürdich-Look foliert. Am 6. März war Videodreh. Im Laufe des Berichtsjahres kamen immer mehr Unternehmen hinzu, die ihre Fahrzeuge im Look der Kampagne »#ichfahrfürdich« gestaltet haben.

17. März 2025
Ausschuss Technik & Verkehr zu Gast bei Mercedes Benz Trucks



Am 17. März 2025 fand auf Einladung von Mercedes Benz Trucks die Sitzung des BGL-Ausschusses Technik & Verkehrssicherheit im Mercedes-Benz Trucks Branchen-Information-Center in Würth statt.

17. März 2025
Parlamentarischer Abend in Brüssel



Am 17. März 2025 veranstaltete der BGL einen parlamentarischen Abend in Brüssel. Bei dieser wichtigen Veranstaltung kamen die Europaabgeordneten Markus Ferber und Stefan Köhler, sowie Vertreter der EU-Kommission und der Regierungen, von Wirtschaftsverbänden und der Presse zusammen, um zentrale Herausforderungen und Zukunftsaussichten des Straßengüterverkehrs zu diskutieren.

20. März 2025
Ausschuss für Digitales zu Gast bei Vodafone



Der BGL-Ausschuss für Digitales war zu Gast im Campus VODAFONE in Düsseldorf. Neben zahlreichen digitalen Themen, wie KI-Tools in der Logistik, Anwendung von MS Copilot in der Tagesarbeit, die Auswirkungen der NIS2-Verordnung war ein besonderes Erlebnis der Besuch des VODAFONE Innovation LAP, in dem die Zukunft der Digitalisierung bereits heute zum Anfassen gezeigt wurde.

4. April 2025

Fernfahrerstammtisch mit der Autobahn GmbH



Anfang April fand ein gemeinsamer Fernfahrerstammtisch von der Autobahnpolizei, der Autobahn GmbH des Bundes und dem BGL in der Raststätte Ostetal Süd an der BAB 1 statt. Neben Vertretern der Polizei nahmen Dr. Michael Güntner, Vorsitzender der Geschäftsführung der Autobahn GmbH, sowie BGL-Vorstandssprecher Professor Dr. Dirk Engelhardt teil. Es gab einen offenen Austausch mit den anwesenden Lkw-Fahrern und Transportunternehmern.

13. Mai 2025

Arbeitskreis Alpentransit in Brüssel



Der BGL hatte für den 13. Mai 2025 Gesprächstermine des Arbeitskreises Alpentransit mit der EU-Kommission und Abgeordneten des Europäischen Parlaments organisiert.



23. Mai 2025
Gespräche in Brüssel



Der BGL führt in Brüssel mehrere Gespräche zu den aktuell drängendsten Problemen der Transportbranche mit den Entscheidungsträgern. Gesprächspartner waren u. a. das Kabinett des EU-Klimakommissars Wopke Hoekstra.

6. Juni 2025
Antrittsbesuch beim Bundesverkehrsminister:

Einen Monat nach Amtsantritt des neuen Bundesverkehrsministers Patrick Schnieder hatte der BGL seinen Antrittstermin. BGL-Vorstandssprecher Prof. Dr. Dirk Engelhardt und der Leiter des BGL-Hauptstadtbüros Jens Pawlowski trafen auf einen sehr interessierten Minister, der sich offen und engagiert gegenüber den Anliegen der mittelständischen Transportbranche zeigte.



12. Juni 2025

Expertenforum klimafreundliche Mobilität und Infrastruktur



EKMI: Auftaktsitzung des vom Bundesverkehrsminister Schnieder ins Leben gerufenen Expertenforums klimafreundliche Mobilität und Infrastruktur (EKMI) in Berlin

25. Juni 2025

Fortführung der Kommission Straßengüterverkehr



Kommission Straßengüterverkehr setzt auch unter Verkehrsminister Schnieder den Dialog fort.

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. Eur.

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

BGL Baden

Vorsitz:

Oskar Dold

Hauptgeschäftsführung:

RA Tobias Lang

Bayern

Landesverband Bayerischer Transport- und Logistikunternehmen (LBT) e.V.

Vorsitz:

Reinhold Fisel

Geschäftsführung:

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 Mittelmann

Hamburg

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

Vorsitz:

Bianca Poppe, Stefan Wurzel

Geschäftsführung:

Hans Stapelfeldt

Hessen

BGL Hessen

Vorsitz:

Anja Blieder-Hinterlang

Geschäftsführung:

Dipl.-Kfm. Klaus Poppe

Mecklenburg-Vorpommern

BGL Mecklenburg-Vorpommern

Vorsitz:

Thomas Heinbokel

Geschäftsführung:

Nadine Dreier

Niedersachsen

BGL Niedersachsen

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:

Willi Scheidweiler

Geschäftsführung:

Guido Borning LL. M.

Saarland

Fachvereinigung Güterkraftverkehr im Landesverband Verkehrsgewerbe Saarland e.V.

Vorsitz:

Ingo Jungels

Geschäftsführung:

Stefanie Koch-Jahan

Sachsen bis 31.12.2024

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 (LVSA) e.V.

Vorsitz:

Danilo Ebel

Geschäftsführung:

Tobias Hinze

Bundesunmittelbare Mitglieder

BGL Sachsen (seit 16.01.2025)

Sprecher:

Mathias Schuster

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

**Entsorgungsgemeinschaft
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

