



Situationsbericht und Kernanliegen der mittelständischen Transport- und Logistikbranche

Wie ist die Lage?

Die mittelständische Logistikbranche ist mit enormen Herausforderungen konfrontiert. Hierzu gehören v.a. Dumpingwettbewerb im europäischen Straßengüterverkehr, ein akuter Lkw-Fahrermangel, der die Versorgungssicherheit gefährdet, sowie sehr ambitionierte Klimaschutzanforderungen, für deren Erreichen aktuell weder Technologien noch Infrastruktur vorliegen. Um die Rahmenbedingungen für die Branche zukunftssicher zu gestalten, ist dringender Handlungsbedarf geboten! Vor allem muss die Bundesregierung wieder damit aufhören, die Verkehrsträger Straße und Schiene gegeneinander auszuspielen. Der Güterverkehr kann nur im Miteinander aller Verkehrsträger funktionieren!

Was muss passieren?

1. Bekämpfung des Fahrermangels!

- **Verbesserung der Arbeitsbedingungen** (Sozialdumping konsequent begegnen und faire Wettbewerbsbedingungen herstellen, v.a. durch entschiedenes Durchsetzen bestehender Vorschriften. Kabotageregeln auf den KV anwenden, um Schlupflöcher für Sozialdumping zu schließen. Autarkes Führerhaus ermöglichen für mehr Fahrerkomfort. Aufstockung der De-Minimis-Fördermittel bei Lkw-Mautausweitung.)
- **Entschlossener Bürokratieabbau** v.a. im Führerschein- und BKF-Qualifikationsrecht (Umsetzung Ukraine-VO, E-Learning, digitale Fahrausbildung, Fremdsprachenausbildung, Sehtest beim Optiker statt Augenarzt, ärztliche Pflichtuntersuchung durch Hausarzt statt Arbeitsmediziner, Pkw-Führerschein bis 7,5 t erweitern, Beschleunigung von Verwaltungsverfahren, insb. bei Verlängerung von Führerscheinen, kritische Überprüfung der Anforderungen an die BKF-Qualifikation und das Qualifikationsniveau, Vorübergehender Berufszugang für Rentner, Beschleunigung von A1-Bescheinigungen)
- **Leichtere Fachkräftezuwanderung** (schnellere Visaerteilung, Herabsetzung des Sprachniveaus für Visa bei Fahrpersonal, Pilotprojekte zur Qualifikation in Drittstaaten nach deutschen/europäischen Standards, EU-weit einheitliche Anerkennung von Führerscheinen und BKF-qualifikationen aus Drittstaaten, Aufhebung Wohnortprinzip für Führerscheinerwerb und BKF-Qualifikation, stärkere Förderung von Deutschkursen)

2. Infrastrukturprobleme und v.a. Lkw-Stellplatzproblem lösen

- **Lkw-Verkehrsleistung** wird nach Verkehrsprognose 2051 um **54 % zunehmen**, Modal Split **Anteil der Straße steigt von 86 % auf 89 %**, Anteil der Schiene sinkt von 9 % auf 8%
- **Daher Stellplätze ausbauen** (aktuell fehlen 40.000 Lkw-Stellplätze) **plus Ladeinfrastruktur**. Hierzu Einschränkung der Klagemöglichkeiten gegen zusätzliche Lkw-

Stellplätze, Förderung von Stellplatzkapazitäten abseits der BAB. Verbesserung der sanitären Situation, Sicherheitssituation und Aufenthaltsqualität auf Rastplätzen.

- **Brücken sanieren, Planungen beschleunigen**

3. Rahmenbedingungen zur Optimierung logistischer Abläufe verbessern

- **Besseres Miteinander/ Verzahnung der Verkehrsträger** Straße und Schiene, Förderung eines Anschlussprojektes „Truck2Train II“
- **BAST-Studie** erstellen über optimale Nutzfahrzeugkombination (Länge, Gesamtgewicht Achszahl, Achsabstände, Achslast), ggf. mit neuer Mautkategorie.
- **Planungssicherheit für Lang-Lkw** Typ1 schaffen und über 2023 hinaus verlängern; neue Strecken ausweisen (11./12. Lang-Lkw-ÄndVO)
- **Genehmigungsverfahren für Großraum- und Schwertransporte (GST)** auf allen Ebenen beschleunigen – wichtig v.a. für Transport von Windrädern. Hierzu Runden Tisch GST fortsetzen unter Beteiligung von Bund, Ländern, Industrie, Logistikwirtschaft
- Vertragsverletzungsverfahren gg. Österreich unterstützen wg. Antitransitmaßnahmen

4. Klimaschutz

- **Planungssicherheit** durch verlässliche Politik und verlässlichen Fahrplan
- Aktuell kaum Zero-Emission-Fahrzeuge (ZEV) verfügbar, Hochlauf erst ab 2026/27
- Aktuell keine **alternative Tank- und Ladeinfrastruktur, keine Stromnetze** für Laden von E-Lkw verfügbar - zügiger Aufbau dringend notwendig!
- **Verlässlichkeit und Planbarkeit sowie weniger Bürokratie bei Förderprogrammen** – aktuell kaum gegeben, großer Frust bei den Unternehmern über lange Bearbeitungszeiten und bürokratische Anforderungen.

5. Lkw-Maut

- **Planungssichere Lkw-Mautreform** notwendig, d.h. Verkündung des Gesetzes ein halbes Jahr vor Inkrafttreten, nicht nur einen Monat!
- **Vermeidung einer Doppelbelastung** durch CO₂-Preis über Zapfsäule plus CO₂-Maut. Wurde im Koalitionsvertrag zugesagt, bislang nicht eingehalten!
- **Zweckbindung** der Mauteinnahmen für die Straße, die Schaffung der 40.000 fehlenden Lkw-Stellplätze und die Transformation eines klimafreundlichen Straßengüterverkehrs! Kein Auspielen der Verkehrsträger durch Quersubventionierung der Schiene, deren Investitionshochlauf aus dem normalen Haushalt finanziert werden muss!
- **Petition für Stufenmodell bei CO₂-Maut:** Die CO₂-Maut sollte der Marktverfügbarkeit von Elektro- und Wasserstoff-Lkw sowie der Verfügbarkeit entsprechender Tank- und Ladeinfrastruktur gerecht werden. Da ab 2024 noch kaum Fahrzeuge und keine Infrastruktur vorhanden sein werden, folgender Vorschlag:
 - Jahr 2024: Mautsätze bleiben konstant, CO₂-Spreizung auf derzeitigem Mautniveau
 - Jahr 2025: CO₂-Aufschlag um 8 ct. (entspricht 100 €/t CO₂)
 - Jahre bis 2028: progressiver Anstieg auf 200 €/t CO₂
- **Berücksichtigung von alternativen Kraftstoffen:** Einsatz biogener Kraftstoffe (Bio-LNG/CNG, HVO100) und synthetischer Kraftstoffe sollte entsprechend dem tatsächlichen CO₂-Einsparpotential privilegiert und mit emissionsfreien Fahrzeugen gleichgestellt werden.