



100 Tage-Programm der Transport- und Logistikbranche für die Wahlperiode 2025-2029

Eckdaten zur Branche und Lagebericht

- Die Logistikwirtschaft ist mit ca. 3 Mio. Beschäftigten der drittgrößte Wirtschaftsbereich in Deutschland. Allein im Straßengüterverkehr sind ca. 650.000 Mitarbeiter beschäftigt, davon ca. 480.000 Berufskraftfahrer. 80% ist Mittelstand mit weniger als 20 Mitarbeitern.
- Ca. 85% aller Güter werden auf deutschen Straßen transportiert mit ca. 800.000 Lkw pro Tag. Das bedeutet: Das mittelständische Transportgewerbe versorgt Deutschland. ABER: Diese Versorgungssicherheit ist gefährdet, da die Existenz der Unternehmen in Schieflage gerät, Unternehmensinsolvenzen und Betriebsaufgaben immer mehr zunehmen!
- Zentrale Herausforderungen sind: Akuter Lkw-Fahrermangel, massiver Dumpingwettbewerb im europäischen Straßengüterverkehr mit 43% gebietsfremden Transportdienstleistern (v.a. aus Mittel- und Osteuropa), überbordende Bürokratie für Unternehmen und Fahrpersonal sowie utopische Klimaschutzanforderungen/ -ziele, deren Erreichen aufgrund fehlender geeigneter Rahmenbedingungen unrealistisch ist.

Vorschläge für ein 100-Tage-Programm nach der Wahl

Um die Zukunftsfähigkeit der mittelständischen Transport- und Logistikunternehmen zu sichern, schlägt der BGL in den nachfolgenden 5 Punkten Maßnahmen vor, die dringend in den ersten 100 Tagen nach der Bundestagswahl angegangen werden müssen.

1. Finanzierungskreislauf Straße schließen, Lkw-Mauteinnahmen reinvestieren

Der Finanzierungskreislauf Straße muss dringend geschlossen werden, um die Lkw-Mauteinnahmen i.H.v. ca. 15 Mrd. € p.a. zweckgebunden zu reinvestieren in: Brückensanierung, Lkw-Stellplätze, Instandhaltung der Straßen, bedarfsgerechten Neu- und Ausbau sowie die klimafreundliche Transformation des Straßengüterverkehrs. Dadurch kann ein Ausspielen der Verkehrsträger gegeneinander verhindert sowie die Akzeptanz der Lkw-Maut und die Glaubwürdigkeit in die Politik gestärkt werden.

2. Bekämpfung des Fahrermangels

Um dem dramatischen Lkw-Fahrermangel zu begegnen (derzeit fehlen ca. 100.000 bis 120.000 Lkw-Fahrer) müssen dringend die Arbeitsbedingungen verbessert, bei den bürokratischen Anforderungen im Fahrerlaubnis- und Berufskraftfahrer-Qualifikationsrecht muss eine Systemumkehr angestoßen und die Fachkräftezuwanderung muss deutlich erleichtert werden. Konkret geht es dabei vorrangig um folgende Punkte:

- Umsetzung der Ukraine-Verordnung für den Einsatz ukrainischer Fahrer in Deutschland,
- E-Learning und Fremdsprachenausbildung bei der Berufskraftfahrerqualifikation sowie Digitalisierung der Fahrausbildung (digitaler Theorieunterricht als Regelfall),

- Sehtest beim Optiker statt beim Augenarzt wie für Pkw-Fahrer,
- Grundsätzliche Überarbeitung der EU-Richtlinie zur Berufskraftfahrerqualifikation,
- Initiative für mehr und attraktivere Lkw-Stellplätze starten (aktuell fehlen ca. 40.000),
- Parkgebühren für exzessive Nutzung öffentlicher Stellplätze an BAB (>24 h),
- Sofortige Arbeitserlaubnis für Flüchtlinge und Geduldete i.V.m. Streichung von Sozialleistungen bei Verweigerung zumutbarer Arbeitsaufnahme.

3. Bürokratiebremse One-in-two-out

Die enorm hohe nationale und europäische Regulierungsdichte lähmt das mittelständische Transportgewerbe. Eine besondere Belastung stellen die zahlreichen Berichtspflichten dar.

Kurzfristig müssen daher im Energieeffizienzgesetz (EnEFG) Ausnahmen für Kraftstoffe von Fahrzeugenflotten der Transportunternehmen sowie ein KMU-Faktor eingeführt werden. Mittelfristig ist eine Abschaffung aller Berichtspflichten anzustoßen, soweit diese der Einhaltung gesetzlicher Vorschriften dienen. Stattdessen braucht es behördliche Kontrollen.

Da der Vielzahl bürokratischer Maßnahmen bislang nicht wirksam durch einzelne Bürokratieentlastungspakete begegnet werden konnte, muss außerdem eine strukturelle Reform für eine echte Bürokratieentlastung angestoßen werden. Der BGL fordert eine Bürokratiebremse in Gestalt eines One-in-two-out-Mechanismus.

4. Schleichendes Sterben im mittelständischen Transportgewerbe verhindern

Zusätzlich zu steigenden Insolvenzen im mittelständischen Transportgewerbe gibt es immer mehr Betriebsaufgaben. Diesem schleichenden Sterben muss entschieden begegnet werden mit einem Wachstumspakt für den Mittelstand. Dazu fordert der BGL:

- Faire Wettbewerbsbedingungen schaffen und Sozialdumping konsequent begegnen.
- Verdopplung der sog. Mautharmonisierungsmittel aus der Lkw-Maut auf 900 Mio. € zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Transportunternehmen.
- Sofortige Aufhebung der CO₂-Doppelbelastung durch Emissionshandel plus CO₂-Maut.
- Einsetzung einer interministeriellen Arbeitsgruppe sowie Fortsetzung der Arbeit der Kommission Straßengüterverkehr.

5. Richtige Rahmenbedingungen für klimafreundlichen Straßengüterverkehr

85% Güterverkehrsaufkommen auf der Straße heißt zugleich: Wer Klimaschutz erfolgreich machen will, muss in erster Linie den Lkw klimafreundlich machen! Dazu fordert der BGL:

- Reinvestition der ca. 30 Mrd. € Mehreinnahmen durch die CO₂-Maut bis 2027,
- Nutzfahrzeuggipfel im Bundeskanzleramt für bessere Koordinierung der Ressorts,
- Planungssicherheit bei allen politischen Maßnahmen,
- Unbürokratisches Kaufförderprogramm zur Anschaffung von E-Lkw und H₂-Lkw,
- Unbürokratisches Förderprogramm zum Aufbau betrieblicher Ladeinfrastruktur,
- Sicherstellung erforderlicher Netzanschlüsse für öffentliches und betriebliches Laden,
- Strompreissicherheit durch Strompreisbremse sowie statistische Erfassung der Strompreise, H₂-Preise, HVO100-Preise und LNG-Preise für Preisgleitklauseln,
- Anreize zum Einsatz biogener und synthetischer Kraftstoffe,
- Regelzulassung des Lang-Lkw Typ 1