



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



Breitenbachstraße 1, 60487 Frankfurt am Main • Telefon: (069) 7919-0 • Telefax: (069) 7919-227
bgl@bgl-ev.de • www.bgl-ev.de

Positionspapier

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

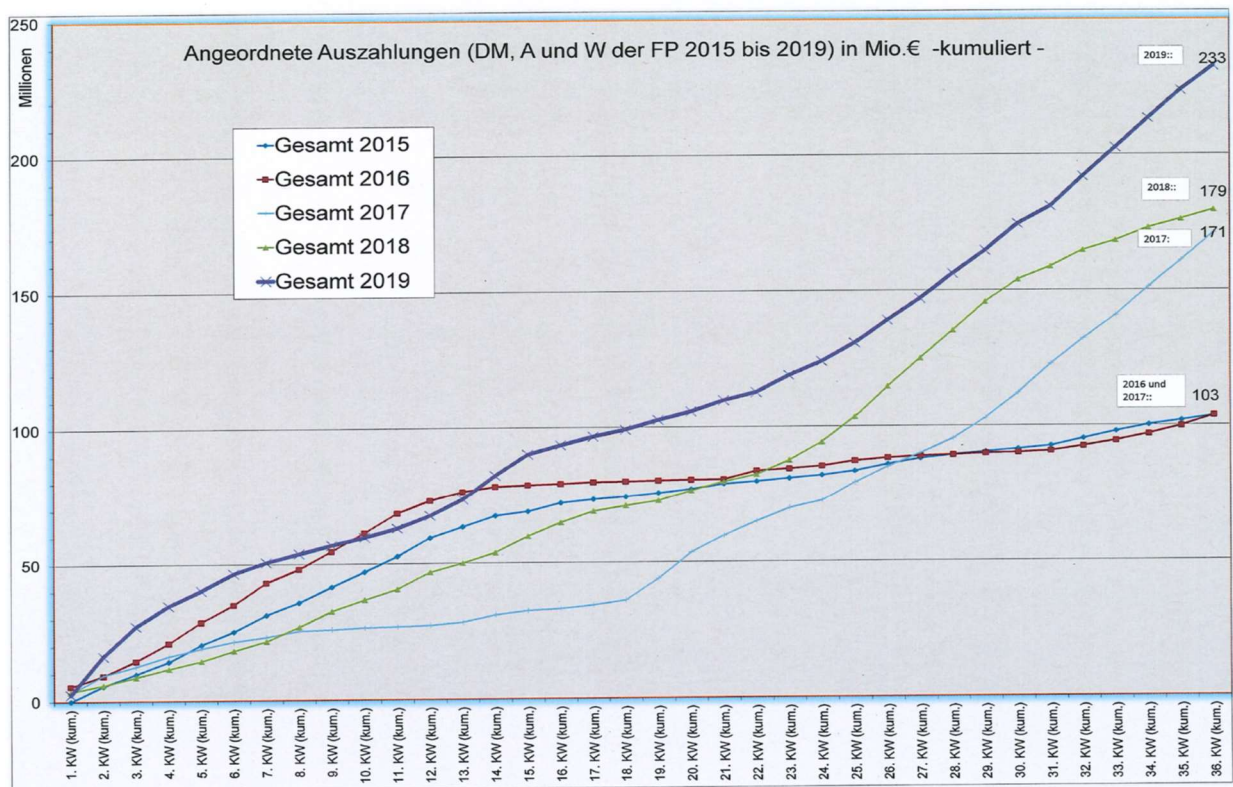
**zur geplanten Mittelkürzung bei der Mautharmonisierung:
BGL fordert Erneuerung statt Mittelkürzung**

Frankfurt am Main, den 15.10.2019

Einleitung

Nach Beschluss des Bundeskabinetts vom Juni sieht der Entwurf für den Bundeshaushalt 2020 eine Kürzung der Fördermittel für das De-Minimis Programm um 50 Mio. € vor. Begründet wird die geplante Kürzung damit, dass bislang jedes Jahr nur etwa 75 % der Mittel abgeflossen seien.

Demgegenüber betont die durchführende Behörde, das Bundesamt für Güterverkehr (BAG), dass bei den Förderprogrammen zur Mautharmonisierung bereits Mitte August 2019 die (Rekord-)Auszahlungsmarke von 200 Millionen Euro für 2019 überschritten worden sei und spricht von einem weiter ansteigenden Erfolg der Förderprogramme (vgl. Grafik). Das Förderspektrum leiste „erfolgreich einen stets größer werdenden Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, des Umweltschutzes, der Abgabengerechtigkeit und der Wettbewerbsgleichheit auf den Straßen Deutschlands“ – so das BAG.



Quelle BAG

Vor diesem Hintergrund und angesichts der aktuellen Herausforderungen der Transportbranche hinsichtlich Klimaschutz und Aufrechterhaltung der Versorgungssicherheit trotz Fahrermangels ist eine solche Mittelkürzung absolut kontraproduktiv. Der BGL rät daher dringend dazu, das bisherige Fördervolumen zu verstetigen und bittet die Mitglieder des Parlaments nachdrücklich, auf eine Mittelkürzung zu verzichten. Der BGL regt stattdessen an, die Förderprogramme wie folgt umzugestalten, um eine noch zielgerichtetere Mittelverwendung zu erreichen:

1. Verwaltungsverfahren optimieren

- **Verpflichtungsermächtigungen erhöhen:** Die Förderprogramme sollten die Möglichkeit der Überbuchung bieten, so dass mehr Fördergelder beantragt werden können als Mittel zur Verfügung stehen. Hierzu müssten die Verpflichtungsermächtigungen für das nachfolgende Haushaltsjahr entsprechend erhöht werden.
- **Antragsstellung ganzjährig:** Zusätzlich sollte die Beantragung von Fördermitteln ganzjährig möglich sein (Antragsfrist 1. Januar bis 31. Dezember statt wie bisher 7. Januar bis 30. September). Viele Unternehmen schaffen Fahrzeuge inklusive Sonderausstattung nicht zum Jahresanfang, sondern gegen Jahrsende an, womit diese Maßnahmen nicht mehr förderfähig sind (da außerhalb der Antragsfrist). Auch hat die Erfahrung gezeigt, dass sich manche – zu Jahresanfang gemachten – Pläne der Unternehmer nicht wie beabsichtigt in die Tat umsetzen lassen und beantragte Mittel dann nicht in vollem Umfang abgerufen werden können. Die erneute Antragstellung zum Jahrsende ist dann wegen abgelaufener Antragsfrist nicht möglich. Davon betroffen sind im Übrigen auch gegen Ende der Antragsfrist beim BAG eingehende Anträge, die dann wegen Formfehlern abgelehnt werden und wegen Fristende nicht noch einmal korrekt gestellt werden können.
- **Optimierung des Antragsverfahrens:** Generell sollte die Antragstellung im Hinblick auf Formfehler weiter optimiert werden. So könnte z.B. im elektronischen Antragsformular ein automatischer Hinweis bei formellen Fehlern der Antragsteller erfolgen. Hilfreich wäre zudem, den Unternehmen im Sinne eines besseren Mittelabflusses bei den Antrags- und Abrechnungsformalitäten mehr Unterstützung anzubieten. Längerfristige Maßnahmen, die bereits in den vergangenen Jahren vertieft geprüft wurden, sollten nicht ein weiteres Mal aufwändig und zeitintensiv geprüft werden müssen. So könnten die Mittel schneller zur Auszahlung kommen.
- **BAG-„Positiv-Liste“ ausbauen:** Die dieses Jahr erstmals vom BAG verfasste „Positiv-Liste“ für das Förderprogramm De-Minimis sollte weiter ausgearbeitet und erweitert werden, damit Antragsteller mehr Klarheit über die Förderfähigkeit von Maßnahmen erhalten, die unter die einzelnen Fördertatbestände subsumiert werden können.
- **Verbändegespräche:** In den ersten Jahren nach dem Start des Mautharmonisierungsprogramms gab es beim BAG regelmäßige Treffen mit Vertretern der Verkehrsverbände auf Arbeitsebene. Die Praktiker konnten das BAG in diesem Rahmen bei der Erweiterung der Maßnahmenkataloge unterstützen, das BAG hilfreiche Informationen für die Antragsteller liefern und abstrahierbare Problemfälle konnten kurzfristig erkannt und gelöst werden. Dieser Austausch war für beide Seiten sinnvoll und sollte

Position des deutschen Transportgewerbes zur geplanten Mittelkürzung bei der Mautharmonisierung in Ergänzung zu der alle drei Monate tagenden allgemeinen Verbänderunde im Bundesverkehrsministerium, in der verschiedenste Themen des Straßengüterverkehrs diskutiert werden, wieder aktiviert werden.

2. Konzeptionelle Umgestaltung der Förderprogramme

➤ Neues Förderprogramm „Nachwuchsförderung / Fahrgewinnung“

- Vor dem Hintergrund, dass es für Transportlogistikunternehmen immer schwieriger wird, qualifiziertes Personal zu finden und zu halten, sollten die bestehenden Förderprogramme Aus- und Weiterbildung in einem neuen Förderprogramm „Nachwuchsförderung / Fahrgewinnung“ aufgehen. Neben den bisherigen Maßnahmen könnten damit zusätzlich auch Maßnahmen, wie z.B. betriebliches Gesundheitsmanagement, Umgestaltung der Fahrerhäuser für mehr Fahrerkomfort, Imagekampagnen u.v.m. gefördert werden. Damit würde die Attraktivität der Programme für die Unternehmen erhöht und zugleich politische Lenkungswirkungen erleichtert.
- Aufgrund der hohen Zahl von Ausbildungsabbrechern sollte im Zusammenhang der Entwicklung eines solchen neuen Förderprogramms für die betroffenen Unternehmen dringend die Möglichkeit geschaffen werden, auch unterjährig Verwendungsnachweise einzureichen (z.B. im Halbjahresrhythmus).
- Im Zusammenhang mit der Förderung der Fahrgewinnung ist zudem zu prüfen, inwieweit der Erwerb der Fahrerlaubnis Klasse CE beim Absolvieren der beschleunigten Grundqualifikation gefördert werden kann, da diese im Ergebnis der Ausbildung zum Berufskraftfahrer „gleichgestellt“ ist. Gerade bei aufsteigender Qualifizierung vom Führerschein Klasse B könnten hier weitere Fahrer im Bereich CE gewonnen werden.
- Die Förderung der Gestaltung / Aktualisierung von Unternehmens-Internetauftritten könnte gerade kleinen und mittelständischen Transportlogistikunternehmen wertvolle Hilfestellung bei der Fahrgewinnung geben. Ein guter Webauftritt bzw. die Auffindbarkeit im Internet ist Voraussetzung dafür, junge Menschen für ein Unternehmen zu gewinnen. Viele Unternehmen tun sich in diesem digitalen Bereich schwer und sind auf die Expertise externer Spezialisten angewiesen. Davon betroffen sind generell betriebliche Digitalisierungsmaßnahmen, deren weitergehende Förderung ebenfalls geprüft werden sollte.

➤ **Erweiterte Förderung von Klima- und Umweltschutzmaßnahmen sowie Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit**

- Im Förderprogramm „Energieeffiziente Nutzfahrzeuge (EEN)“ sollte die Neuschaffung sowie die Umrüstung von schweren Nutzfahrzeugen mit alternativen Antrieben zur Steigerung der Energieeffizienz verstärkt gefördert werden. Hierzu müssen v.a. die Fördersummen entsprechend der Förderstrategie 2030 der deutschen Transport- und Logistikwirtschaft erhöht werden.
- Die Errichtung und der Unterhalt von Betriebstankstellen zum Betanken von Gasfahrzeugen (LNG und CNG) sollte gefördert werden.
- Die professionelle Fahrzeugreinigung im Sinne des Umweltschutzes und der Fahrgesundheit sollte als förderfähige Maßnahme anerkannt werden.
- Angesichts der Tatsache, dass die Fördermittel für das Förderprogramm „Abbiegeassistenzsysteme“ in der Förderperiode 2019 umgehend ausgeschöpft waren, sollte parallel dazu das De-Minimis Programm unbedingt ebenfalls wieder für die Förderung von Abbiegeassistenzsysteme geöffnet werden.

3. Aufklärungs- / Vermarktungsstrategie

Eine Aufklärungs- / Vermarktungskampagne des BAG könnte Unternehmen dazu animieren, die Förderprogramme noch stärker zu nutzen. Viele kleinere Unternehmen scheuen den – vermeintlich hohen – bürokratischen Aufwand. Der BGL unterstützt eine Vermarktungsoffensive gern.

Die aufgezeigte Umgestaltung und Erneuerung der Förderprogramme sollte so schnell wie möglich umgesetzt werden. Der BGL appelliert an die Abgeordneten, die geplante Kürzung der Fördermittel nicht vorzunehmen und stattdessen im Sinne des deutschen mittelständischen Güterkraftverkehrsgewerbes die vom BGL vorgeschlagenen Maßnahmen anzustoßen.