

BGL- Mitglieder- Versammlung 2016

BGL-Mitgliederversammlung 2016 – Vortrag BGL-Präsident Adalbert Wandt



Die Verkehrspolitische Vortragsveranstaltung anlässlich der BGL-Mitgliederversammlung 2016 in Frankfurt am Main eröffnete BGL-Präsident Adalbert Wandt und kam alsbald auf die für das deutsche Güterkraftverkehrsgewerbe besonders wichtigen Politikfelder zu sprechen: „Da ist zunächst einmal das Thema Infrastruktur und deren nachhaltige Finanzierung. Dies ist und bleibt eine Herkulesaufgabe. Viel zu lange wurde die Infrastruktur in Deutschland auf Verschleiß gefahren. Und es mussten wohl erst Brücken vom Einsturz bedroht sein und gesperrt werden, bis zumindest einer Mehrheit in der Politik klar wurde, dass es so nicht weitergehen kann.“ Und an den nach ihm vortragenden Bundesminister Alexander Dobrindt gewandt: „In Bezug auf die Infrastrukturfinanzierung haben ihr Vorgänger, Herr Dr. Ramsauer, und Sie, sehr geehrter Herr Bundesminister, ein schwieriges Erbe angetreten. Es ist Ihnen mit stetiger Überzeugungsarbeit gelungen, das öffentliche Bewusstsein zur Bedeutung der Infrastruktur für den Standort Deutschland nicht nur zu wecken, sondern auch auf eine nachhaltige Finanzierung auf höherem Niveau hinzuwirken. Sehr geehrter Herr Minister Dobrindt, Sie haben den Beleg dafür erbracht, dass es möglich ist, den Verkehrshaushalt für alle Verkehrsträger in namhafte Größenordnungen aufzustocken. Dafür gebührt Ihnen höchster Respekt.“

Allerdings sollte das Planungsrecht für Ersatzbauwerke – wie z.B. in die Jahre gekommene Autobahnbrücken – modifiziert werden, da für diese momentan das komplette Planungsverfahren, wie es für Neubauten vorgesehen ist, durchlaufen werden müsse. Ebenso seien die bei weitem nicht ausreichenden personellen Planungskapazitäten bei den Bundesländern zu erhöhen. BGL-Präsident Wandt: „Mobilitätsbedarf ist eine von der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung abgeleitete Größe. Wer also Exportweltmeister mit hohem Beschäftigungsniveau bleiben will, braucht eine gut ausgebaute und leistungsfähige Infrastruktur.“

Überdies müsse der Finanzkreislauf Straße, der den Überlegungen dieser Koalition zur Infrastrukturfinanzierung zugrunde liege, auch in Zukunft durchge-

halten werden. So sehe der Bundesverkehrswegeplan für Straßeninvestitionen im Durchschnitt 8,8 Mrd. Euro pro Jahr bis 2030 vor. Mit der Ausweitung der Lkw-Maut – nur auf der Fortschreibung der bisherigen Rechnungsgrundlagen – dürften die Einnahmen aus der Lkw-Maut auf jährlich ca. 7 Mrd. Euro anwachsen. Hinzu kämen die Infrastrukturabgaben der Pkw-Nutzer von 3 Mrd. Euro. Unter dem Strich wären dies aus heutiger Sicht gut 10 Mrd. Euro jährlich, die als spezifische Abgaben der Straßennutzer anfallen.

Damit aber nicht genug: Die EU plane eine neue Wegekostenrichtlinie und habe die Ausweitung der Anlastung externer Kosten konkret in ihr Kalkül aufgenommen – mit voller Zustimmung und mit Unterstützung des Deutschen Bundestags wie der Bundesregierung. So fordere auch Deutschland eine Ausweitung der Anlastung externer Kosten für Nutzfahrzeuge von der EU-Kommission. Hinzu kämen Forderungen, die Lkw-Maut auf alle Nutzfahrzeuge und alle Straßen auszudehnen. Damit seien bereits alle Weichen gestellt, den Straßenverkehr – speziell den Straßengüterverkehr – zu einem der Hauptzahlmeister für Infrastruktur „und mehr“ zu machen. Der Finanzkreislauf Straße ließe sich auf diese Weise nicht glaubhaft durchhalten.

In diesem Umfeld stünden die mittelständischen deutschen Verkehrsunternehmen seit langem mit dem Rücken zur Wand. Sie seien Wettbewerbsverzerrungen und einer Dumpingkonkurrenz mit umgeflaggten Fuhrparks ausgesetzt. Kostenerhöhungen, gleich welcher Art, ließen sich in diesem total zerrütteten Marktumfeld kaum an die Auftraggeber überwälzen. Seit Jahren verfielen die Frachtpreise schneller als die Produktivität im Transportlogistikgewerbe steigen könne. Marktanteilsverluste seien die Folge. Viele Unternehmerinnen und Unternehmer fänden für den Generationenwechsel keine Nachfolger mehr und schlossen schlicht und ergreifend „den Laden ab“.

Der BGL-Präsident appellierte vor diesem Hintergrund an Bundesminister Dobrindt, das deutsche Transportlogistikgewerbe dürfe von der Politik nicht länger im Regen der Globalisierung und des Dumpingwettbewerbs stehen gelassen werden. Es stoße im Gewerbe auf keinerlei Verständnis, wenn über die Haushaltspolitik und die Bundeshaushaltsordnung das ohnehin bescheidene Harmonisierungsprogramm von innen heraus ausgehöhlt werde, bis es sich von selbst erledige. „Wir betteln doch nicht um Subventionen, sondern wir fordern nur unser Recht ein, dass wir bei der Umstellung von der steuerfinanzierten Infrastruktur auf Nutzerfinanzierung nicht zweimal für Dasselbe zahlen. Dass ausgerechnet zu einem Zeitpunkt, in dem eine Mauterhöhung von 2 Mrd. Euro ins Haus steht, die Mautharmonisierung demontiert wird, halten wir beim BGL für ein Unding. Ich weiß, dass damit im mittelständischen Verkehrsgewerbe tiefe Frustration und Politikverdrossenheit ausgelöst wurde.“

Ausdrücklich bedankte sich BGL-Präsident Wandt bei Bundesminister Dobrindt für die von ihm ausgegangene Initiative mehrerer EU-Verkehrsminister gegen Sozialdumping. „Wir vermögen uns vorzustellen, wie schwierig es gewesen sein muss, dieses gemeinsame Vorgehen gegenüber der EU-Kommission in Gang zu bringen. Jetzt gilt es, diese Initiative voranzubringen, damit das menschenverachtende Sozialdumping ein Ende nimmt und alle Marktteilnehmer sich auf Augenhöhe begegnen.“

Ganz wichtig sei, dass der Bundesminister klargestellt habe, die Maut auf Bundesstraßen dürfe nicht zu höheren Mautentgelten im Vergleich zur Autobahnmaut führen. Schließlich werde die Ausweitung der Maut auf alle Bundesstraßen zunächst die regionale Wirtschaft, die Bedienung der Fläche und vor allem die Erreichbarkeit der revierfernen und entlegenen Regionen verteuern.

Dann stellte der BGL-Präsident ausdrücklich klar: „Das Gewerbe fühlt sich selbstverständlich dem Klimaschutz verpflichtet und wird seinen Beitrag leisten. Schließlich sind die Verbrauchsreduzierung und das Umstellen auf alternative Antriebs- und Kraftstofftechnologien von allergrößtem Interesse. Das Ganze muss jedoch wettbewerbsneutral und auf bezahlbarer Grundlage geschehen.“

Neue Studienergebnisse aus dem Bundesumweltministerium hätten ergeben, dass selbst bei vollumfänglich ausgebautem Schienenverkehr der Modal-Split-Anteil der Straße auch 2050 immer noch eine hohe Dominanz haben werde. Für ideologisch orientierte Verlagerungsanhänger bleibe der Modal-Split-Anteil der Straße gleichwohl auf „enttäuschend hohen“ 60 Prozent im Jahr 2050

stehen. Das seien zwar 10 Prozentpunkte weniger als im sog. Status-quo-Szenario. Faktisch bedeute dies jedoch, dass der Verkehr auf der Straße absolut – gemessen in Tonnenkilometern – deutlich stärker wachsen werde als auf der Schiene.

Gemäß dem Entwurf des Klimaschutzplans 2050 solle der Verkehr emissionsfrei bewältigt werden. Dies sei – wenn überhaupt – nur über neue Antriebs- und Kraftstofftechnologien zu schaffen. Welche Lösungen sich aus einem technologieoffenen Ansatz ergäben, sei aber heute noch nicht absehbar. Technisch/physikalische Gesetzmäßigkeiten unterlägen jedoch nicht politischen Entscheidungen. Adalbert Wandt: „Mit dieser Bemerkung komme ich auf einen ganz wichtigen Punkt der Klimaschutzstrategie der Bundesregierung zu sprechen: Was ist aus heutiger Sicht bezahlbar und damit standortverträglich? Sofern wir Strom direkt für den Antrieb unserer Fahrzeuge einsetzen können, dürfen wir mit einem Wirkungsgrad von rund 85 Prozent der eingespeisten Energie rechnen. Das wäre ein enormer Fortschritt gegenüber den heutigen hochwertigen Dieselsystemen. Die Direkteinspeisung des Stroms setzt allerdings die Elektrifizierung der wichtigen Autobahnen voraus.“ Die ebenfalls propagierte Alternative, aus Strom mit Hilfe der Elektrolyse als „Energieträger“ zunächst Wasserstoff zu erzeugen, ließe den Wirkungsgrad der eingesetzten Elektrizität auf ca. 50 Prozent schrumpfen. Je nach eingesetzter Technologie – Wasserstoff für Verbrennungsmotoren oder die Brennstoffzelle – ergäben sich weitere Wirkungsgradverluste des vorzugsweise regenerativ erzeugten Stroms. Ganz am Ende der Transformationsmöglichkeiten von Strom in Kraftstoffe stünden Flüssigkraftstoffe, deren Herstellung den Wirkungsgrad der primär eingesetzten Elektrizität auf ca. 20 Prozent reduziere.

Nach heutigem Preisstand könnten je nach Antriebs- und Kraftstoffstrategie bis zu 40 Kilowattstunden Strom mit bis zu 6 Euro Stromerzeugerkosten benötigt werden, um 1 Liter Diesel zu ersetzen. Darin eingerechnet seien noch nicht die Anlagen, die man benötige, um beispielsweise flüssige Kraftstoffe oder Wasserstoff als Grundstoff für weitere Prozessstufen herzustellen. Außerdem zeigten gutachterliche Szenarien aus dem Bundesumweltministerium, dass sich der Strombedarf verdoppele, wenn der gesamte Verkehr strombasiert mit Energie versorgt werde. Auch ohne Einbeziehung des Verkehrssektors machten die gutachterlichen Aussagen klar, dass erhebliche Strommengen zu importieren seien. Mit anderen Worten: die Energiewende im Verkehr müsste zu 100 % mit Importstrom bestritten werden.

Besonders beunruhigend sei bei diesen Perspektiven eine mögliche Kostenexplosion für Kraftstoffe und Antriebstechnologien, wenn diese gleichzeitig mit Mautszenarien zur Anlastung externer Kosten verbunden würden. BGL-Präsident Wandt: „Dem Gewerbe würden damit in hohem Maße Mittel entzogen, und ich wage zu behaupten: Man wird nicht beides können; in die Umwelt investieren und hohe Mautzahlungen leisten. Deshalb unsere Forderung: Wenn schon externe Kosten kassiert werden, müssen sie für den umweltgerechten Umbau des Sektors Verwendung finden, aus dem sie stammen.“

Es sei unverzichtbar, Klimaschutz als bezahlbare und machbare Variante anzugehen. „Dazu gehört, dass wir zunächst die niedrig hängenden Früchte ernten. Stichworte sind der Lang-Lkw und der verlängerte Sattelaufzieger, die Sie, Herr Minister, in den Regelbetrieb überführen möchten. Dasselbe muss auch für effiziente Energiespartekniken gelten. Ideologiebehaftete Vertreter melden sich gleichwohl mit alten Scheuklappenargumenten und lehnen jegliche Innovationen mit Effizienzverbesserungen des Straßengüterverkehrs als Bedrohung der Schiene ab. Wenn es der wirkliche Wille der Bundesregierung ist, bezahlbare Strategien zum Klimaschutz zu betreiben und Mobilität nicht zu beschränken, sondern umweltfreundlicher zu gestalten, müssen dem Straßengüterverkehr alle technologischen und wirtschaftlich tragfähigen Möglichkeiten zur Verbesserung seiner Umweltbilanz offenstehen.“

Zum Stichwort Digitalisierung des Verkehrs merkt BGL-Präsident Adalbert Wandt abschließend an, dass Vieles, was derzeit auf dem Präsentierteller der Industrie gezeigt werde, noch Zukunftsmusik sei. Der fahrerlose Lkw möge auf Autobahnen noch vorstellbar sein, allerdings nicht ohne eine Notbesatzung, die immer dann eingreifen könne, wenn die Technik streiken sollte, oder wenn über Wirkungen von außen – sprich Cyber-Kriminalität – die digitalisierte Steuerung des Verkehrs gestört werde. „Wir sind bereit, in Richtung

Fahrerinformationssysteme und Fahrsicherheit auch weiterhin zu investieren. Dabei befremdet es uns allerdings, dass man auf der diesjährigen IAA nach meiner Erfahrung nur von einem Hersteller einen echten Abbiegeassistenten sehen konnte und gleichzeitig von unbegleitetem Lkw-Verkehr in Städten ‚fabulierte‘. Ich kann dazu nur sagen: Die Vision des fahrerlosen Lkw ist ein ‚Scheinriese‘! Je näher man herangeht, umso kleiner wird er.“, so der BGL-Präsident. „Wenn es gelingt, mit diesen Technologien die Zahl der Verkehrsoffer und die Zahl unfallbedingter Staus zu vermindern, dann hätten wir schon sehr viel erreicht.“ Absolut falsch und unverantwortlich wäre in diesem Zusammenhang jedoch das Signal an junge Menschen, Kraftfahrer seien schon bald ein aussterbender Beruf. Wer das sage, leiste allen Bemühungen zur Werbung qualifizierter Fahrerinnen und Fahrer einen Bärendienst und bescheinige sich selbst eine unzureichende Kenntnis der Praxiserfordernisse in der Logistik.

BGL-Mitgliederversammlung 2016 – Vortrag Bundesminister Alexander Dobrindt

Bundesverkehrsminister Dobrindt eröffnet seinen verkehrspolitischen Vortrag mit einer Korrektur des geflügelten Wortes „Wer Straßen baut, erntet Verkehr“. Dem müsse entgegengehalten werden „Wer die Straßen baut, der erntet Wachstum und Wohlstand.“ Der Hochlauf bei den Straßenverkehrsinvestitionen des Bundes von 10,5 Mrd. € in 2014 auf 14,4 Mrd. € in 2018 betrage 40 %. Es werde jetzt nachgeholt, was in der Vergangenheit versäumt worden sei. Wenn man Investitionen verschleppe, werde es wirtschaftlich schwieriger und vor allem deutlich teurer.



Am BVWP 2030 sei neu, dass zunächst der Finanzrahmen gemeinsam mit dem Bundesfinanzministerium festgelegt wurde, erst dann sei der vorgegebene Rahmen mit Projekten gefüllt worden. Dies stelle deren Finanzierung sicher. Das Nadelöhr seien damit nicht mehr die Finanzen, sondern die Baureife der Projekte! In Deutschland müsse Planungsbeschleunigung das Gebot der Stunde sein, damit durchfinanzierte Projekte nicht jahrelang im Paragraphenschlingel festhängen. Dazu habe er eine Kommission ins Leben gerufen – ohne Denkverbote. Im Rahmen des Brückenmodernisierungsprogrammes werde jede Brücke finanziert, die Baurecht erhalte. Darüber hinaus gebe es hier auch nur noch eine einzige Klageinstanz, wodurch man die Planungen deutlich beschleunige und damit wichtige Zeit zur Stärkung der Brücken erhalte.

Beim Thema Autobahngesellschaft wies er darauf hin, es gelte einen Missstand zu beseitigen, damit in Zukunft überall in Deutschland gleichberechtigt geplant, gebaut und finanziert werden könne.

Zur Sozialdumpingproblematik konstatierte Bundesminister Dobrindt, dass

der unfaire Wettbewerb die größte Herausforderung des deutschen Transportlogistikgewerbes darstelle. Es sei gelungen, gemeinsam mit anderen Verkehrsministern der EU-Kommission gegenüberzutreten, um vor allem die Verbringung der regelmäßigen Wochenruhezeit im Lkw zu verbieten. Wenn beim Sozialdumping keine Lösung auf EU-Ebene erreicht werde, würden nationale Regelungen kommen. Sozialdumping dürfe kein Dauerzustand in der EU sein!



Die Art und Weise wie BGL-Präsident Adalbert Wandt sein Amt ausführe und die Belange seiner Mitgliedsunternehmen gegenüber der Politik vertrete, sei wohlthuend: Klare Forderungen, freundlich und fair im Umgang und dazu kompetent: „Ihre Worte lassen an Deutlichkeit nichts vermissen, Ihre Worte sind aber so gewählt, dass stets ein Gespräch danach möglich ist, aber keine Brücken eingerissen werden.“

Zur Diskussion um eine mögliche Änderung von § 11 BFStrMG im Rahmen der Mautharmonisierung merkte Alexander Dobrindt an, dass die Verkehrspolitiker die Gewerbeförderungen nach besseren Förderungsbedingungen unterstützten: „Wir weichen nicht bei der Mautharmonisierung, weil dies ein wesentliches Element der Akzeptanz der Maut im Gewerbe ist.“

Der Lang-Lkw müsse schnell auf den Weg gebracht werden. 159 dieser Fahrzeuge seien aktuell angemeldet auf einem Positivstreckennetz von mittlerweile rund 11.600 km, und bereits das 14. Bundesland wolle sich jetzt am Feldversuch beteiligen. Auch der Endbericht der BAST zeige eindeutig, dass es weder Verlagerungseffekte von der Schiene auf die Straße noch Infrastrukturanforderungen durch den Lang-Lkw gebe, jedoch würden die Emissionen um bis zu 25 % gesenkt. „Ich Sorge dafür, dass ab 01.01.2017 der Weg frei ist für den Lang-Lkw.“ Eine entsprechende Verordnung sei in Vorbereitung.

Überdies sagte der Minister zu, mit einer Summe von 350 Mio. € unterversorgten Gewerbegebieten den Anschluss an das superschnelle Glasfasernetz zu ermöglichen.

Außerdem sei es als großer Erfolg zu bewerten, wenn sich in den letzten 20 Jahren die Mobilität zwar um 40 % erhöht habe, der CO₂-Ausstoß im Verkehrssektor aber dennoch gleichgeblieben sei.

Zum Abschied rief Bundesminister Alexander Dobrindt dem Publikum zu: „Letztlich sind Sie drauf und dran der Logistik-Weltmeister der Herzen zu werden, weil die Menschen wissen, dass sie Ihnen Wohlstand und Arbeitsplätze zu verdanken haben!“



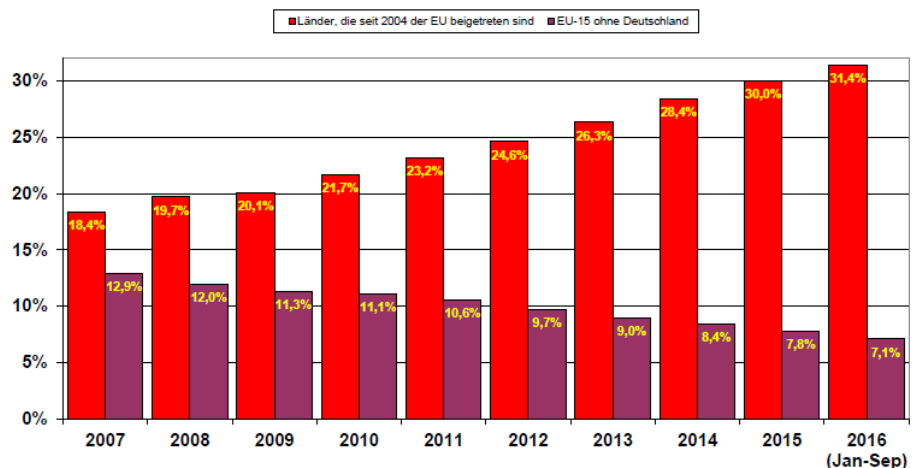
Sozialdumping im Straßengüterverkehr macht Neujustierung der EU-Dienstleistungsfreiheit für Unternehmen erforderlich

Lkw aus den EU-Beitrittsstaaten anno 2016 mit neuem Marktanteilsrekord in Folge auf Deutschlands Straßen

Der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. aus Frankfurt am Main verwies auf seiner Mitgliederversammlung 2016 darauf, dass das deutsche Transportlogistikgewerbe durch zunehmende Dumpingkonkurrenz immer stärker unter Druck gerät. Gemessen an den in Deutschland gefahrenen Mautkilometern sinkt der Marktanteil deutscher Lkw seit Jahren kontinuierlich. Dieser Trend setzte sich auch 2016 fort, obwohl die zum 01.10.2015 realisierte Senkung der Mautpflichtgrenze bereits auf Fahrzeuge ab 7,5 t zGG fast nur deutsche Lkw traf.

Seit der Finanzkrise im Jahre 2009 sank der Marktanteil deutscher Lkw gemäß der Mautstatistik des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) von 65,6 % über 64,4 % anno 2010, 63,5 % in 2011, 62,6 % in 2012, 61,6 % in 2013, 60,7 % in 2014 und 59,8 % in 2015 auf nur noch 59,2 % in den ersten neun Monaten

Grafik 1: Mautkilometeranteile der Lkw aus EU-15 und den MOE-Staaten 2007-2016

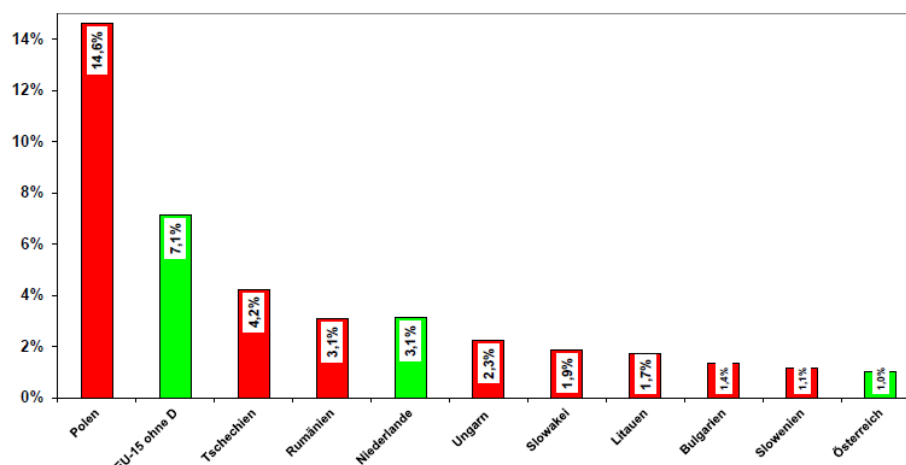


Quellen: Bundesamt für Güterverkehr (BAG), Köln und Berechnungen des BGL

bis September 2016, und damit auf den neunten Marktanteilsrekord in Folge ausbauen (s. Grafik 1).

Allein Fahrzeuge mit polnischen Kennzeichen verfügten auf den mautpflichtigen Straßen in Deutschland inzwischen über einen Mautkilometeranteil von 14,6 %. Auf dem 2. Platz lagen die tschechischen Lkw. Erstmals verdrängten die rumänischen Lkw die der ehemaligen „Fuhrleute Europas“ aus den Niederlanden von Platz 3 (s. Anlage 2).

Grafik 2: Anteile an den Mautkilometern in Deutschland Jan.-Sep. 2016 nach Herkunftsland der Lkw



Quellen: Bundesamt für Güterverkehr (BAG), Köln und Berechnungen des BGL

Der BGL und Kenner der Märkte sehen die Ursachen für diese Entwicklung u.a. im anhaltenden Lohn- und Sozialkostengefälle. Dieses manifestiert sich u.a. in immer mehr Fuhrparks, die zwar komplett im Ausland zugelassen sind, jedoch dauerhaft in Deutschland stationiert und auch von Deutschland aus disponiert werden. Die Fahrer dieser Fuhrparks stammen aus Mittel- und Osteuropa und werden zu dortigen Konditionen bezahlt. Sie sehen die Heimat nur alle paar Wochen oder Monate wieder mit der Folge, dass in der Zwischenzeit die gesamten Ruhe- und Freizeiten im Fahrerhaus zumeist auf Autobahnparkplätzen („Lkw-Camping“) verbracht werden. Dies erhöht die ohnehin vorhandene Parkplatznot zusätzlich und veranlasst Lkw-Fahrer, zur Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Pausen in Parkplatzzei- und -ausfahrten zu parken.

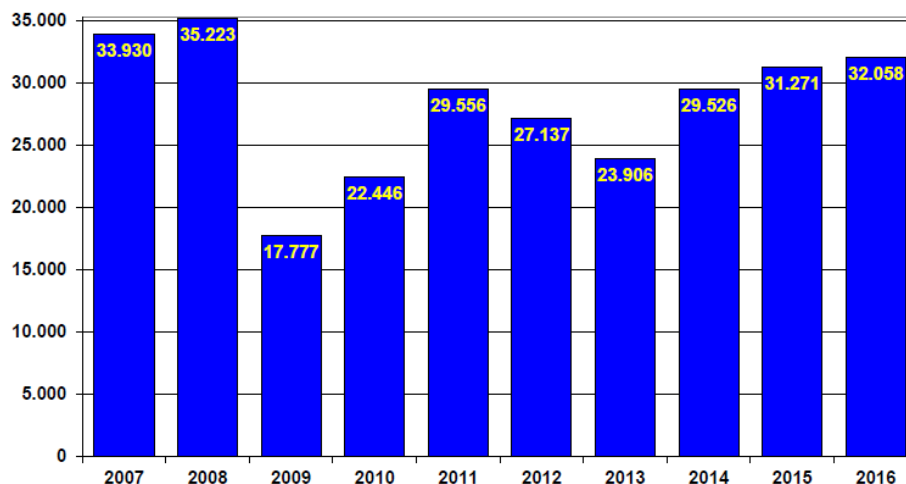
Der BGL hat deshalb angeregt, das Halten auf Autobahnparkplätzen auf normale Schichtruhezeiten und Pausen zu begrenzen. Das Warten auf Folgeaufträge oder das Verbringen der sog. regulären Wochenruhezeit sollte dort durch entsprechende Parkregelungen unterbunden werden. BGL-Präsident Adalbert Wandt ging sogar noch einen Schritt weiter: „Da beim Umfliegen ganzer Fuhrparks in Billiglohnländer die innerhalb der EU grundsätzlich erlaubte Dienstleistungsfreiheit für Sozialdumping missbraucht wird, fordert der BGL eine EU-Regelung, die eine Anwendung des Sozial- und Arbeitsrechts desjenigen Landes bestimmt, in dem das Fahrpersonal dauerhaft oder überwiegend Dienstleistungen erbringt. Der EuGH hat dieses Prinzip schon durch seine Rechtsprechung anerkannt.“

Der zum 01.01.2015 in Deutschland eingeführte Mindestlohn erwies sich im Bereich des Straßengüterverkehrs bisher als offensichtlich ungeeignet, um Sozialdumping zu verhindern. Ausländische Transportunternehmen werden nach wie vor faktisch nicht kontrolliert. Grund: Damit ein gebietsfremdes Transportunternehmen seiner Meldepflicht genügt, reicht es bereits aus, pro Halbjahr ein einziges Fahrzeug nebst Fahrer an die Kontrollbehörde – derzeit noch per Fax (!) – zu melden, ohne dass dieser Einsatzplan bei weiteren Fahrten ergänzt werden muss. Dagegen kann nach Ansicht des BGL nur ein verbindliches Meldesystem über eine einfach zu bedienende Online-Plattform für Abhilfe sorgen, in dem lediglich vor Antritt der Fahrt Abgangsort und Ziel der Fahrt mit der Fahrzeug-Nr. und dem Namen des Fahrers einzugeben wären – im Zeitalter von Smartphones sicherlich keine überbordende Bürokratie gegen menschenverachtendes Sozialdumping. Mit einem derartigen Meldeverfahren, möglichst auf EU-Ebene, könnte das vom EuGH bestätigte Prinzip zur Anwen-

derung des Arbeits- und Sozialrechts desjenigen Staates, in dem der Fahrer überwiegend beschäftigt ist, wirksam umgesetzt werden.

Trotz des starken internationalen Konkurrenzdruckes entwickelten sich die Fahrzeuginvestitionen der deutschen Transportlogistikunternehmen aufgrund des jahrelang aufgeschobenen Investitionsbedarfs wieder etwas positiver. Wie die Zulassungsstatistik des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) in Flensburg zeigt, bewegte sich die Zahl der in den ersten zehn Monaten des Jahres 2016 in Deutschland neu zugelassenen Sattelzugmaschinen mit 32.058 Einheiten jedoch immer noch um 9 % unter dem Vorkrisenniveau von 2008 (s. Grafik 3).

Grafik 3: Neuzulassungen von Sattelzugmaschinen in Deutschland (Jan.-Okt.)



Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg und Berechnungen des BGL

Ergänzende Informationen hierzu finden Sie im neuen BGL-Jahresbericht auf den Seiten 8–12 und 35-42.

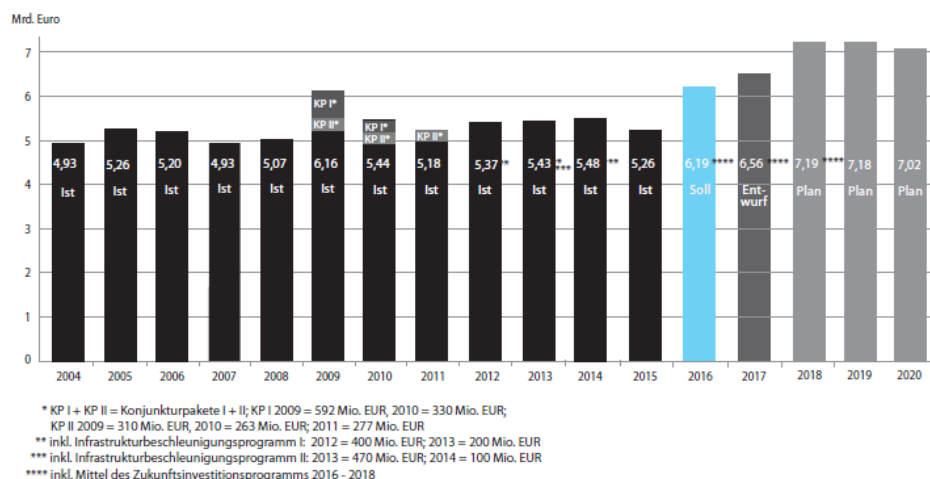
BGL begrüßt Investitionshochlauf bei den Verkehrs- investitionen

Lkw-Bundesstraßenmaut darf nicht dreimal so hoch sein wie Auto- bahnmaut

Der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. aus Frankfurt am Main begrüßte auf seiner Mitgliederversammlung 2016 den sich in der mittelfristigen Finanzplanung der Bundesregierung abzeichnenden Investitionshochlauf bei den Straßen-Verkehrsinvestitionen. Lange Zeit vernachlässigte Erhaltungsmaßnahmen könnten so endlich angegangen werden. Gleichzeitig warnte der BGL davor, ab 2018 eine flächendeckende Lkw-Bundesstraßenmaut in dreifacher Höhe der Autobahnmaut zu erheben.

Über viele Jahre hinweg wurden in Deutschland auch – aber nicht nur – wegen der vorrangigen Sanierung der Infrastruktur in den neuen Bundesländern zu wenige Mittel in die Erhaltung von Straßen und Brücken investiert. Erst seit wenigen Jahren ist ein Umsteuern der Bundesregierung bei der Mittelverwendung erkennbar. Dieses macht sich nunmehr auch in der mittelfristigen Finanzplanung bemerkbar und manifestiert sich dort in einem Investitionshochlauf (siehe Grafik 1). BGL-Präsident Adalbert Wandt: „Wir begrüßen diesen Investitionshochlauf ausdrücklich, da er dazu beiträgt, Versäumnisse der Vergangenheit anzugehen. Lange Jahre wurde die vorhandene Verkehrsinfrastruktur auf Verschleiß gefahren und volkswirtschaftliches Vermögen zum Nachteil des Standortes Deutschland vernichtet. Schließlich ist eine rechtzeitige Erhaltungsmaßnahme auch noch um ein Vielfaches kostengünstiger als eine Grundsanie rung. Deshalb unterstützen wir den Grundsatz der Bundesregierung ‚Erhalt vor Neubau‘ mit Nachdruck. Gleichwohl müssen aber auch Lückenschlüsse und Ausbaumaßnahmen angegangen werden. Die dafür nötigen

Grafik 1: Straßen-Verkehrsinvestitionen des Bundes 2004 – 2020 (Ist-Ausgaben und mittelfristige Finanzplanung)



Quellen: BMF, Berlin; BMVI, Berlin; Pro Mobilität, Berlin und Berechnungen des BGL

Mittel stehen über die Mauteinnahmen und den Finanzkreislauf Straße dauerhaft zur Verfügung.“

Ein besonderes Augenmerk gilt es auf die Fortentwicklung der Lkw-Maut zu richten, denn ab 2020 sieht die mittelfristige Finanzplanung wieder rückläufige Straßeninvestitionsmittel vor – und das, obwohl ab 2018 durch die Einführung einer flächendeckenden Lkw-Bundesstraßenmaut 2 Mrd. Euro pro Jahr zusätzlich eingenommen werden sollen. Die daraus resultierenden Milliardenbelastungen für Industrie, Handel und Bevölkerung dürften weit überwiegend den regionalen Wirtschaftsverkehr treffen: Laut Kraftfahrt-Bundesamt werden über 70 % der auf Straßen transportierten Tonnage auf Entfernungen bis 100 km bewegt. Mehr als die Hälfte der Gütertransporte erfolgen in Entfernungen bis in 50 km. Die Anbindung von Wirtschaft und Verbrauchern in der Fläche durch Wirtschafts- und Verkehrsverkehre wird sich erheblich verteuern. BGL-Präsident Adalbert Wandt: „Revierferne und strukturschwache Regionen ohne Autobahnanschluss zahlen für die Bundesstraßenmaut die Zeche, die sich nicht nur in erhöhten Transportkosten, sondern auch in Standortentscheidungen niederschlagen dürfte. Eine Lkw-Bundesstraßenmaut, die – auf Basis der bisherigen amtlichen Wegekostenrechnungen zugrundeliegenden Rechnungsprinzipien – dreimal so hoch ausfallen müsste wie die Lkw-Autobahnmaut, würde all das noch verschlimmern und ist von daher abzulehnen.“

Ursächlich für die dreimal teurere Bundesstraßenmaut ist allein die Tatsache, dass dort nur etwa ein Zehntel der Lkw, die auf Autobahnen verkehren, unterwegs sind. Da die Bundesstraßen-Wegekosten nicht im gleichen Verhältnis unter den Autobahn-Wegekosten liegen, sehen die bisherigen Wegekostenberechnungsmethoden für die wenigen Lkw auf Bundesstraßen entsprechend höhere Mautsätze vor.

Der BGL hat seit Beginn der Diskussion um die Lkw-Bundesstraßenmaut auf diese Zusammenhänge hingewiesen und fordert – da eine Quersubventionierung der Bundesstraßenmaut über eine höhere Autobahnmaut nach aller Wahrscheinlichkeit nicht mit EU-Recht vereinbar sein dürfte –, dass die Mautsätze für Bundesstraßen nicht höher als auf Autobahnen liegen dürfen. Das sei auch unter Wegekostengesichtspunkten angemessen. Schließlich erfüllten gerade die Bundesstraßen nicht nur reine Verkehrsfunktion, sondern überwiegend eine Raumschließungsfunktion zur Herstellung gleicher Lebensverhältnisse in der gesamten Bundesrepublik Deutschland. Kosten der Daseinsfürsorge hätten methodisch in Wegekostenrechnungen keine Berechtigung. Dieser Ansatz ist nicht ganz neu – wird er doch schon von jeher, z.B. bei der Planung und Finanzierung von Eisenbahntrassen, beachtet.

Ergänzende Informationen hierzu finden Sie im neuen BGL-Jahresbericht auf den Seiten 12–25.

BGL sieht erheblichen Nachbesserungsbedarf bei Notbrems-Assistenzsystemen für schwere Nutzfahrzeuge...

...und die seit langem geforderten elektronischen Abbiegeassistenten lassen immer noch auf sich warten

Anlässlich seiner Mitgliederversammlung 2016 in Frankfurt am Main monierte der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V., dass Fahrerassistenzsysteme für schwere Nutzfahrzeuge manuell dauerhaft abschaltbar sind. Zwar sei es ein großer Erfolg für die Verkehrssicherheit, dass diese Systeme – auch auf Initiative des BGL hin – seit nunmehr über einem Jahr EU-weit für alle neu zugelassenen Brummis Pflicht sind. Kontraproduktiv sei hingegen, dass diese Fahrerassistenzsysteme für die ganze Fahrt abgeschaltet werden können. Im Extremfall bedeute dies ein Zurückfallen in die Zeit ohne elektronische Helfer. Zudem konstatierte der BGL mit Bedauern, dass der seit langem geforderte elektronische Abbiegeassistent auf der IAA-Nutzfahrzeuge im vergangenen September lediglich von einem Lkw-Hersteller für ausgewählte Modelle präsentiert wurde.

BGL-Präsident Adalbert Wandt äußerte sich grundsätzlich zum Thema Verkehrssicherheit: „Wir – das deutsche Transportlogistikgewerbe – bekennen uns zur ‚Vision Zero‘ als Fernziel für die Reduzierung der Unfallopfer im Straßenverkehr. Auf dem Weg dahin brauchen wir – neben einer gefahrenorientierten Ausbildung für Lkw-Fahrer – eine entsprechende Verkehrserziehung aller am Straßenverkehr Beteiligten sowie alltagstaugliche Fahrerassistenzsysteme, aber auch eine dem wachsenden Verkehrsaufkommen angepasste Infrastruktur. Nur in Kombination aller Handlungsoptionen lässt sich die Zahl der Unfallopfer signifikant senken.“

Fahrerassistenzsysteme übernehmen in dieser Strategie eine entscheidende Rolle. So hat der BGL gemeinsam mit der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft und der KRAVAG-Versicherung in einem Feldversuch mit mehr als 1.000 Fahrzeugen nachgewiesen, dass mit Fahrerassistenzsystemen ausgestattete Lkw eine um 34 % niedrigere Unfallwahrscheinlichkeit aufweisen als gleichartige Referenzfahrzeuge. Diese Werte ließen sich nach Auffassung des BGL jedoch noch weiter verbessern, wenn entsprechende Modifikationen vorgenommen würden. So sollte eine manuelle Abschaltbarkeit durch den Fahrer bis zum nächsten Starten des Motors entweder nicht mehr zugelassen sein oder nur noch für eine begrenzte Zeit mit automatisierter Reaktivierung. Außerdem sollte nicht mehr möglich sein, dass ein bereits eingeleiteter Notbremsvorgang, z.B. durch versehentliches Betätigen des Blinkers oder Ausweichenbewegungen, abgebrochen wird. Überdies müssten die Systeme der verschiedenen Hersteller in ihrer Bedienung vereinheitlicht werden, um auch bei kurzfristigem Fahrzeugwechsel ein gleichbleibend hohes Sicherheitsniveau zu ermöglichen. Der verpflichtende Einbau eines Abstandswarners oder Abstandsregeltempomaten bei Neufahrzeugen ist überfällig, denn bei zu geringem Abstand kann auch der Notbremsassistent eine Kollision nicht mehr vermeiden. Last but not least ist die automatische Geschwindigkeitsreduktion vor stehenden Hindernissen weiter zu erhöhen: Derzeit ist es möglich, dass ein Lkw mit eingeschaltetem vorschriftsmäßigem Notbremsassistenten nicht stark genug abbremst, um eine Kollision zu vermeiden!

Einen weiteren Zugewinn an Verkehrssicherheit wird dem autonomen Fahren zugemessen. Trotz bereits heute starker medialer Präsenz muss hier noch von Zukunftsmusik gesprochen werden. BGL-Präsident Adalbert Wandt: „Alles, was heute auf Teststrecken zu sehen ist, geht nicht über das Stadium teilautomatisierter Fahrfunktionen hinaus. Bis zum alltagstauglichen und vor allem verkehrssicheren autonomen Lkw wird noch manches Jahr ins Land ziehen, bis die hierfür erforderlichen Fahrerassistenzsysteme ausreichend perfektioniert sind. Zunächst einmal wünschen wir uns den alltagstauglichen, wirksamen und sicheren Abbiegeassistenten als Serienausstattung für jeden Lkw. Und die Botschaft an Fahrerinnen und Fahrer lautet: Auch bei automatisiertem Fahren werden ‚Fahrzeugbegleiter‘ unabdingbar sein.“

Autonomie und Digitalisierung müssen im Zeitalter des globalen Terrorismus jedoch auch kritisch hinterfragt werden. Eine der Herausforderungen der Zu-

kunft wird sein, zu verhindern, dass autonome Fahrzeuge „digital gekapert“ und als ferngelenkte „Bomben“ missbraucht werden. Entsprechende Hacker-Versuche – zum Glück ohne böse Absicht – verliefen in der Vergangenheit jedenfalls bereits erfolgreich.

Ergänzende Informationen hierzu finden Sie im neuen BGL-Jahresbericht auf den Seiten 130-133.

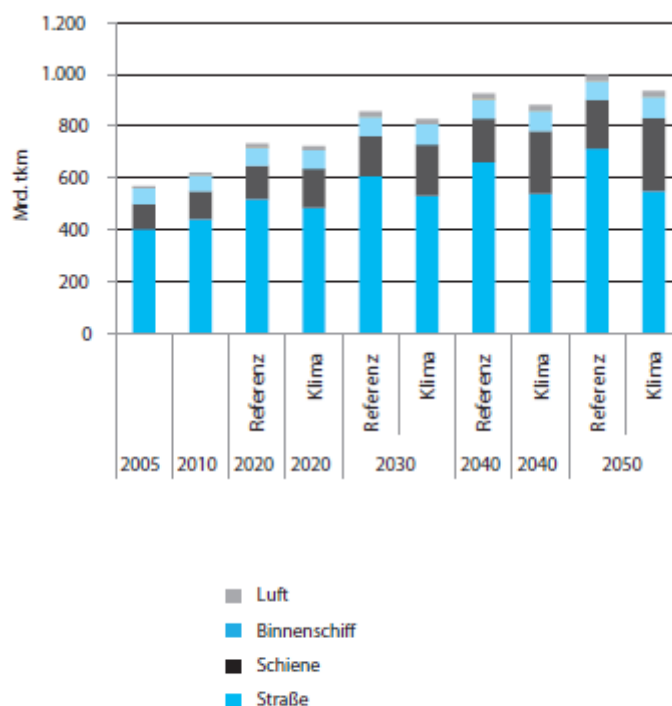
Umwelt: Lkw hängt Binnenschiff bei Feinstaub und Stickoxiden ab

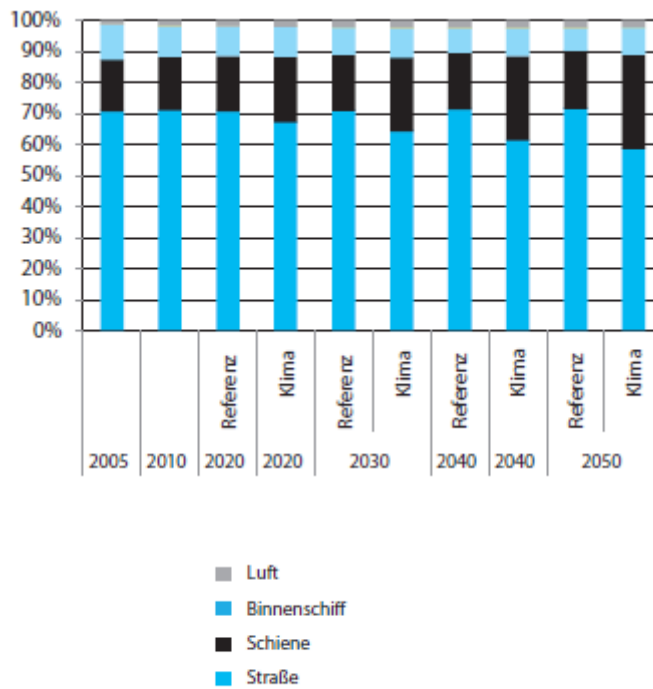
BGL: Es ist Zeit, ideologische Scheuklappen beim Umweltschutz abzusetzen

Anlässlich seiner Mitgliederversammlung 2016 in Frankfurt am Main verwies der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. darauf, dass die langjährigen Umweltschutzanstrengungen im Bereich Straßengüterverkehr althergebrachte „Gewissheiten“ vom Podest gestoßen haben: Nach neuesten Daten des Umweltbundesamtes (UBA) hat der Lkw 2014 erstmals das bisher als weniger umweltbelastend geltende Binnenschiff sowohl beim Feinstaub als auch bei den immer mehr im Fokus stehenden Stickoxiden abgehängt. Pro Tonnenkilometer (tkm = (Frachtgewicht in t) x (Transportentfernung in km)) emittiert das Binnenschiff durchschnittlich 26 % mehr Stickoxide und doppelt (!) so viel Feinstaub als der Lkw!

Laut UBA betragen durchschnittlich die Stickoxidemissionen 2014 beim Lkw 0,344 g/tkm und beim Binnenschiff 0,433 g/tkm, die Feinstaubemissionen beim Lkw 0,005 g/tkm und beim Binnenschiff 0,01 g/tkm. BGL-Präsident Adalbert Wandt dazu: „Wir freuen uns, dass sich die jahrelangen Umweltschutzbemühungen des Transportlogistikgewerbes – allen voran die Investitionen in schadstoffreduzierende Motorentechnologie – endlich auch amtlich nachweisbar niederschlagen. Und: Da 2014 laut Mautstatistik des Bundesamtes für Güterverkehr erst knapp 13 % der Fahrleistungen mit der modernsten Schadstoffklasse Euro VI erbracht wurden, im September 2016 aber bereits über 49 %, dürfte sich der Vorsprung des Lkw inzwischen weiter erhöht haben. Wir können also eine historische Zäsur in der Verkehrspolitik festhalten: Der altbekannte Automatismus ‚Verkehrsverlagerung von der Straße aufs Binnenschiff = Umweltschutz‘ gilt nicht mehr!“

Grafik 1: Entwicklung der Güterverkehrsleistung und Modal Split im Referenz- und Klimaschutzenszenario





Quelle: Bergk, F. et al. (2016): Klimaschutzbeitrag des Verkehrs bis 2050. Im Auftrag des Umweltbundesamtes. Texte 56/2016. Dessau-Roßlau.

Das Umweltbundesamt hält aber noch weitere Überraschungen parat. So ist z.B. dem UBA-Text 56/2016 „Klimaschutzbeitrag des Verkehrs bis 2050“ zu entnehmen, dass selbst bei – aus Eisenbahnsicht – idealtypischen Bedingungen im Jahre 2050 noch immer knapp 60 % (aktuell sind es gut 70 %) der Güterverkehrsleistung auf der Straße stattfinden werden (s. Grafik 1). „Angesichts dieser Zahlen ist es höchste Zeit, endlich die ideologischen Scheuklappen abzunehmen und verkehrsträgerübergreifend nach den besten Lösungen für die Bewältigung der zukünftigen Transportmengen zu suchen. Wie man sieht, muss das Hauptaugenmerk aber bei dem Verkehrsträger bleiben, der auch in den kommenden Jahrzehnten den Löwenanteil des Güterverkehrs zu schultern hat: der Straße“, so BGL-Präsident Wandt.

Wie lässt sich aber der auch in Zukunft dominierende Straßengüterverkehr möglichst umweltverträglich abwickeln? Erforderlich wird in jedem Fall eine mittelfristige Abkehr von fossilen Kraftstoffen sein. Flüssiggasantriebe gelten deshalb bereits heute schon allenfalls als Zwischenlösung. Langfristig werden aufgrund der Ressourcenknappheit von Energie und Strom voraussichtlich Elektroantriebe vorzugsweise mit direkter Stromverwertung – also ohne zwischengeschaltete Umwandlung z.B. in Wasserstoff – überzeugen. Der Oberleitungs-Lkw könnte so gesehen schon bald zum Alltag gehören.

Doch auch beim Elektroantrieb gilt: Keine Rose ohne Dornen! Gemäß der o.g. UBA-Studie führt eine umfassende Elektrifizierung des Verkehrssektors fast zu einer Verdoppelung des gesamtwirtschaftlichen Stromverbrauchs gegenüber bisherigen Verbrauchsszenarien. D.h. Deutschland wird im Jahre 2050 mehr als die Hälfte seines Strombedarfs importieren müssen. Die Stromproduktion in den meisten deutschen Nachbarstaaten wird aber noch auf lange Sicht hin von Atomkraft und fossilen Energieträgern dominiert sein. Insofern werden die verfolgten CO₂-Minderungsziele nur mit emissionsfreier Elektroenergie zu erreichen sein.

Ergänzende Informationen hierzu finden Sie im neuen BGL-Jahresbericht auf den Seiten 25-35.

Der Trusted Carrier wird international

Beschlüsse der International Road Transport Union (IRU) in Genf machen den Weg frei für die Internationalisierung des Trusted Carrier

Der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. freute sich anlässlich seiner Mitgliederversammlung 2016 in Frankfurt am Main den Eintritt in die Internationalisierungsphase des Systems Trusted Carrier verkünden zu können. Das System Trusted Carrier, mit dem die Betrugsanfälligkeit in der Straßentransportkette signifikant vermindert werden soll, ist mehr als nur ein weiteres Zertifikat in der Transportwelt. Der Trusted Carrier beschreibt vielmehr ein „lebendes System“, das über seinen Beschwerdeausschuss die permanente Einhaltung der garantierten Qualitäts- und Zuverlässigkeitskriterien beinhaltet. Transportunternehmen und Kraftwagenspeditionen unterliegen einem Selbstreinigungsmechanismus, der Verstöße gegen die Spielregeln mit Sanktionen bis hin zum System-ausschluss ahndet.



Das BGL-System Trusted Carrier wurde in Zusammenarbeit mit Partnern aus der verladenden Wirtschaft, der KRAVAG/R+V Versicherung sowie der TRANFRIGORROUTE DEUTSCHLAND (TD) e.V. entwickelt, um den immer häufiger auftretenden Ladungsunterschlagungen mittels gefälschter Identitäten einen Riegel vorzuschieben: Detailliert ausgearbeitete Qualitätssicherungs- und Sanktionsmaßnahmen sollen verhindern, dass sich anonyme Subunternehmer mit gefälschten Identitäten Lkw-Ladungen erschleichen können. Der BGL ist von der Wirksamkeit dieser Maßnahmen überzeugt und übernimmt für die in der System-Datenbank registrierten Transportunternehmen ein finanziell unterlegtes Garantieverprechen: Auftraggeber (Verlader oder frachtvermittelnde Speditionen) erhalten eine Garantiesumme in Höhe von jeweils 5.000 € für den Fall, dass ein Trusted Carrier mit einem Transport beauftragt, aber absprachewidrig kein in der System-Datenbank registriertes Kraftfahrzeug gestellt wurde. Darüber hinaus verpflichten sich die Systemteilnehmer, System- und Qualitätsstandards einzuhalten. Ein unabhängiger Beschwerdeausschuss sorgt als Selbstreinigungsmechanismus dafür, dass nur solche Unternehmen ihren Status als Trusted Carrier behalten, die sich an die zugesagten Qualitäts- und Leistungsstandards halten. Verstöße werden durch einen unabhängigen Beschwerdeausschuss mit Sanktionen bis hin zum Ausschluss aus dem Trusted Carrier-System geahndet.

Der größte Vorteil des Systems für die Auftraggeber:

Die Beauftragung eines Trusted Carrier erspart Industrie, Handel und frachtvermittelnden Speditionen/Kraftwagenspeditionen die zeitaufwändige Überprüfung der Vertrauenswürdigkeit und Zuverlässigkeit der jeweils frachtführenden Logistikdienstleister.

Der größte Vorteil des Systems für die Auftragnehmer:

Teilnehmende Transportunternehmen und Kraftwagenspeditionen können sich im Markt besser profilieren und als Trusted Carrier mit garantierten Leistungspunkten.

Lang-Lkw

Nachdem das System Trusted Carrier am 01.07.2016 in den Probebetrieb national gestartet ist und technisch beanstandungsfrei funktioniert, wird die International Road Transport Union (IRU) mit europäischen Schwesterverbänden des BGL die Internationalisierungsphase einleiten. Bis zum Abschluss der dafür erforderlichen Plattformarbeiten wird der Probebetrieb fortgesetzt.

Alle interessierten Transportunternehmen – auch Nichtmitglieder – können ihre Fahrzeuge registrieren lassen. Für Verbandsmitglieder, die über die BGL-Landesverbände einen separaten Registrierungsprozess durchlaufen, gilt ein vereinfachtes Verfahren.

Ausführliche Infos und Downloads für Transportunternehmen und deren Auftraggeber finden Sie hier: www.trusted-carrier.de

Ergänzende Informationen hierzu finden Sie im neuen BGL-Jahresbericht auf den Seiten 57-59.

Lang-Lkw machen den Kombinierten Verkehr noch umweltfreundlicher

Der Kombinierte Verkehr Straße/Schiene profitiert von der Überführung des Feldversuches in den streckenbezogenen Regelbetrieb

Wie nicht anders zu erwarten war, zeigt der nach fünf Jahren Ende 2016 abgeschlossene Feldversuch, dass den Güterbahnen keine Nachteile durch Verkehrsverlagerungen auf den Lang-Lkw drohen. Ein wesentlicher Grund dafür ist die Gewichtsbeschränkung des Lang-Lkw auf die auch für herkömmliche Lkw geltenden 40 Tonnen im reinen Straßenverkehr und 44 Tonnen im Vor- und Nachlauf zum Kombinierten Verkehr Straße/Schiene.

Auf der Website der Kombiverkehr GmbH & Co. KG – dem größten Operator Europas im Kombinierten Verkehr Straße/Schiene – ist nachzulesen: 2015 wurden von der Kombiverkehr GmbH & Co. KG 978.095 Lkw-Ladungen mit einem Gewicht von zusammen 22,7 Mio. Tonnen transportiert. Dies ergibt ein durchschnittliches (!) Ladungsgewicht – unter Berücksichtigung aller Leersendungen – von 23,2 Tonnen. Demnach sind die meisten auf der Schiene beförderten Sendungen zu schwer für den Lang-Lkw. Denn auch für den Lang-Lkw mit seiner Maximallänge von 25,25 Metern gilt – bei höherem Eigengewicht der Fahrzeuge – die gleiche 40 Tonnen-Grenze wie für seine kürzeren „Geschwister“: den Sattelzug mit max. 16,50 Metern Länge und den Lastzug bzw. Gliederzug mit max. 18,75 Metern Länge. Der Lang-Lkw eignet sich also vorrangig für Transporte großvolumiger und leichter Güter.

Durch den Lang-Lkw werden auch Transporte von leichten Gütern und Leerbehältern im Kombinierten Verkehr kostengünstiger – ein Marktsegment, das dort bisher deutlich unterrepräsentiert war (s.o.): Statt dreier herkömmlicher Lkw fahren nur noch zwei Lang-Lkw zum Kombiterminal, was die Kraftstoffkosten – und die CO₂-Emissionen – im Vor- und Nachlauf zum Kombinierten Verkehr Straße/Schiene um bis zu 25 % reduziert. Je nach Streckenlänge machen die Vor- und Nachlaufkosten bis zu 40 % (!) der gesamten Frachtkosten im Kombinierten Verkehr aus. Können diese um ein Viertel reduziert werden, wird für viele Sendungen der Transport im Kombinierten Verkehr lukrativ, die bisher komplett über die Straße liefen. Nicht von ungefähr fuhr anno 2012 bereits der allererste Lang-Lkw des Feldversuchs im Kombinierten Verkehr und gehörte einem „Top Ten“-Kunden der Kombiverkehr GmbH & Co. KG.

Fahrermangel

Fahrermangel: BGL sieht Programmen der Bundesregierung zur Nachwuchsgewinnung positiv entgegen

Autonomes Fahren der Zukunft wird Lkw-Fahrer nicht überflüssig machen

Anlässlich seiner Mitgliederversammlung 2016 in Frankfurt am Main verwies

der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. darauf, dass die Nachwuchsgewinnung – vor allem bei Lkw-Fahrern – in der Logistik-Branche weiterhin ganz oben auf der Agenda steht. Im Kalenderjahr 2015 erwarben 15.542 Berufskraftfahrer-Azubis und Prüfungsteilnehmer/-innen nach dem Berufskraftfahrer-Qualifikationsgesetz den Lkw-Führerschein. Da aber jährlich etwa 30.000 Lkw-Fahrer in den verdienten Ruhestand wechseln, begrüßt der BGL ausdrücklich die in Erarbeitung befindlichen Nachwuchs-Programme der Bundesregierung, mit denen die verbleibende Lücke verkleinert werden soll. Bei der Fahrer-Problematik auf eine Entlastung durch autonome Fahrzeuge in den nächsten Jahren oder Jahrzehnten zu hoffen, ist nach Ansicht des BGL jedoch keine Option: Der Fahrer wird auch im Lkw der Zukunft nicht zu ersetzen sein – weil er eben nicht „nur“ fährt.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat gemeinsam mit der Bundesagentur für Arbeit (BA) und Verkehrsverbänden ein Konzept zur Nachwuchsgewinnung erarbeitet. Als Zielgruppen sollen zum einen junge, benachteiligte Menschen bis 25 Jahre angesprochen werden, die bisher noch keine Berufsausbildung abschließen und keine beruflichen Perspektiven entwickeln konnten. Zum anderen sollen aber auch Migranten, die als Zuwanderer oder Flüchtlinge nach Deutschland gekommen sind, einbezogen werden. Sowohl das Ministerium als auch die Verbände unterstreichen, dass neben dieser Zielgruppe die dreijährige duale Berufsausbildung vornehmlich von Schulabgängern prioritär und wünschenswert bleibt, auch wenn „Seiteneinsteiger“ in den Beruf des Kraftfahrers den größten Anteil des Fahrernachwuchses stellen.

Teil der Initiative der Bundesregierung ist es, die Arbeitsvermittler der Arbeitsagenturen künftig besser über die Ausbildungsinhalte und -möglichkeiten des Berufskraftfahrers zu informieren. Ebenso ist vorgesehen, Ausbildungsinitiativen mit denen Logistikberufe in der Öffentlichkeit beworben werden, zu verstärken. Weitere Bestandteile des Konzeptes sind eine bessere finanzielle Förderung von Qualifizierungsmaßnahmen, die Übernahme der Führerscheinkosten für bestimmte Bewerbergruppen durch die BA, Lohnzuschüsse oder Sprachbildungslehrgänge. Der BGL setzt deshalb hohe Erwartungen in diese Initiative des BMVI und der Verkehrsverbände sowie in die konkrete Ausgestaltung der Förderprogramme durch das BMVI.

Lkw-Fahrer ist auch weiterhin eine zukunftssichere Berufswahl. BGL-Präsident Adalbert Wandt: „Egal, was einzelne Vertreter von Automobilindustrie und Unternehmensberatungen behaupten – das autonome Fahren der Zukunft wird den Lkw-Fahrer NICHT überflüssig machen. Der Fahrer fährt ja nicht nur, er ist Begleiter der ihm anvertrauten Güter, verantwortlich für die Übergabe an den Empfänger, für Transport- und Ladungssicherung sowie bei unvorhersehbaren Ereignissen der ‚Mensch vor Ort‘. Zudem sind Fahrer vielfach die Visitenkarte des Unternehmens gegenüber den Kunden. Für Service, Dienstleistungsqualität und sichere Transportleistungen bleibt das Fahrpersonal unentbehrlich.“

Ergänzende Informationen hierzu finden Sie im neuen BGL-Jahresbericht auf den Seiten 43-45 und 95–100.

Sektorales Fahrverbot auf der Inntalautobahn in Tirol wird offensichtlich in Brüssel durchgewunken

BGL sieht Präzedenzfall für andere EU-Mitgliedsstaaten

Im Mai 2016 hat die Tiroler Landesregierung – bereits zum dritten Mal – eine Verordnung für ein „Sektorales Lkw-Fahrverbot“ auf der Inntalautobahn für den Transport bestimmter Güter verabschiedet, das nunmehr Anfang November in Kraft trat. Zwei vorherige Einführungsversuche waren jeweils am Europäischen Gerichtshof (EuGH) gescheitert, weil damit die Freiheit des Warenverkehrs innerhalb der EU in unangemessener Weise beeinträchtigt worden wäre. Da der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. ebenso wie europäische Schwesterverbände und die IRU (International Road Transport Union in Genf) fest davon überzeugt sind, dass auch die aktuelle Verordnung – ebenso wie ihre „Vorgänger“ – gegen EU-Recht verstößt, hatten die Verbände die Europäische Kommission erneut aufgefordert, Klage vor dem EuGH zu erheben. Durch Antrag auf eine Einstweilige Verfü-

gung beim EuGH hätte ein Inkrafttreten des Sektoralen Fahrverbots rechtzeitig verhindert werden können.

Zwar reichte die EU-Kommission ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Österreich ein. Da jedoch die Tiroler Landesregierung seit Ende Oktober zugesteht, Fahrzeuge der modernsten Emissionsnorm Euro VI „vorläufig auf Dauer“ und Euro V-Fahrzeuge bis Ende April kommenden Jahres vom Fahrverbot auszunehmen, sieht die zuständige Generaldirektion der Europäischen Kommission darin eine zufriedenstellende Lösung. Damit ist es Tirol zunächst gelungen, eine erneute Vorlage seines Sektoralen Fahrverbots vor dem EuGH zu verhindern.

Das grundsätzliche Problem ist durch diese Ausnahmeregelungen aber keineswegs vom Tisch. Die Folge dieser Entscheidung ist gravierend: Ab Mai nächsten Jahres sind auf der einen Seite Transporte von Abfall, Steinen und Erden, Aushub, Rundholz, Kork, Kraftfahrzeugen, Nichteisen- und Eisenerzen, Stahl, Marmor, Travertin und keramischen Fliesen in Fahrzeugen mit Euro 0 bis Euro V-Motoren verboten. Dabei gehören speziell Fliesen oder Fahrzeuge zu hochsensiblen Waren, die einer besonderen Pfleglichkeit bei der Transportdurchführung bedürfen und aus gutem Grunde auf der Straße befördert werden. Auf der anderen Seite dürfen auch künftig im höchst umweltsensiblen Inntal die schadstoffreichsten alten Lkw fahren, solange sie Güter anderer Branchen befördern oder sogar leer unterwegs sind. Und um diese Widersprüchlichkeit noch zu „toppen“, hat die Tiroler Landesregierung signalisiert, die Luftverschmutzung in Tirol im Jahr 2018 daraufhin zu überprüfen, ob die Luftwerte auch ohne Sektoriales Fahrverbot eingehalten werden könnten. Alle Erfahrungen sprechen dafür, dass dann selbst Euro VI-Lkw vom Fahrverbot betroffen wären.

Spätestens dann wäre es völlig gleichgültig, wie umweltschonend oder -verschmutzend ein Lkw durch das Inntal fährt – allein der Inhalt des Lkw würde darüber entscheiden, ob diese Fahrt (aus Umweltgründen!) erlaubt ist oder nicht. Eine derartige Beschränkung des Warenverkehrs – so der BGL – kann und darf nicht mit Umweltgründen gerechtfertigt werden!

Ganz sicher würde diese Art der protektionistischen Verkehrspolitik „Schule machen“. Andere Regionen in den EU-Mitgliedsstaaten blicken schon heute gespannt auf diese „Lex Austria“. Unter dem Deckmantel „Sektorales Fahrverbot“ wäre es mittels nationaler Regelungen möglich, ganze Warengruppen vom internationalen Warenverkehr auszuschließen und die freie Wahl des Verkehrsträgers endgültig politisch mit Willküranspruch zu unterbinden. Ob dies tatsächlich zum „Schutz der Umwelt“ geschieht, ist mehr als zweifelhaft. Im Gegenteil: Ein neues Instrument zum Aufbau von Handelshemmnissen, z.B. um die heimische Wirtschaft zu schützen oder Eisenbahnprotektionismus zu betreiben, könnte in Zeiten zunehmend nationalistischer Tendenzen in Europa die europäische Vision eines „einheitlichen Binnenmarktes“ schon bald endgültig zu Fall bringen. In jedem Fall werden Verbraucher und Arbeitnehmer, deren Job vom freien Warenverkehr abhängig ist, die Folgen zu spüren bekommen.

Rezensionen

Rezension

ADR/RID 2017 mit nationalen Vorschriften, 1. Aufl. Deutscher Bundes-Verlag, Stand Oktober 2016

Diese Textausgabe druckt die umfangreichen Anlagen A und B des „Europäischen Übereinkommens vom 30. September 1957 über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße“ (ADR) ab. Erhebliche Teile der Anlagen sind ebenfalls relevant für die „Regelung zur Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter“ (RID).

Zusätzlich sind die wichtigsten nationalen Bestimmungen zur Gefahrgutbeförderung in dem Band enthalten; hierzu gehören unter anderem das Gefahrgutbeförderungsgesetz oder die Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt.

Die 25. ADR-Änderungsverordnung sowie die Siebente Verordnung zur Ände-

zung gefahrgutrechtlicher Verordnungen vom 26. Februar 2015 sind in der Sammlung eingearbeitet.

Dem Gesetzestext ist ein umfangreiches Stichwortverzeichnis vorangestellt.

Zum schnelleren Finden der gesuchten einzelnen Teile der ADR/RID und anderer Kapitel der Sammlung kann ein Tab-Schnellsuchsystem genutzt werden. Zu diesem Zweck ist ein Bogen mit aufklappbaren Taben enthalten, welche auf die erste Seite eines Kapitels oder auf eine beliebige andere Seite geklebt werden können.

ADR/RID 2017 mit nationalen Vorschriften, 1. Aufl. Deutscher Bundes-Verlag 2016, 2.116 Seiten, gebunden, ISBN 978 3 935064-84-2

Rezension

Blum/Gassner/Seith (Hrsg.), Ordnungswidrigkeitengesetz, Nomos Verlagsgesellschaft, 2016

Der vorliegende in 1. Auflage erschienene von Heribert Blum, Kathi Gassner und Sebastian Seith herausgegebene Handkommentar zum Ordnungswidrigkeitengesetz verfolgt den Anspruch, dem Praktiker bei der Rechtsanwendung benutzerfreundliche Antworten zu geben und dabei zugleich einer prägnanten wissenschaftlichen Auseinandersetzung zu genügen. Dank eines attraktiven Layouts der Darstellung, einer gut durchdachten Gliederung mit einem in jedem Paragraphen vorangestellten Abschnitt mit allgemeinen Erörterungen und einem übersichtlich gestalteten Fußnotensystem kann das Werk diesen gesetzten Anspruch erfüllen.

Dabei trägt der Kommentar der Gegebenheit Rechnung, dass das Recht der Ordnungswidrigkeiten in der Praxis eine überaus hohe, in der Juristenausbildung hingegen eine eher geringe Rolle spielt. Es soll sowohl der Perspektive des Strafrechts wie auch derjenigen des Verwaltungsrechts entsprochen werden, da das Ordnungswidrigkeitenrecht in der Schnittmenge dieser beiden Rechtsgebiete zu verorten ist.

Neben dem eigentlichen Inhaltsverzeichnis ist der Kommentierung eine „Schnellübersicht Prüfungsschemata“ und eine „Schnellübersicht Formulierungshinweise“ vorangestellt. Diese beiden Schnellübersichten ermöglichen dem Praktiker durch Nachschlag eines bestimmten Stichworts (z.B. „Verjährung“, „Wiedereinsetzung“, „Fahrverbot“ oder „Rechtsbeschwerde“) den Prüfungsaufbau bzw. einen Formulierungshinweis bestimmter Rechtsinstitute oder Maßnahmen nachzuschlagen. Die Prüfungsschemata und Formulierungshinweise sind dabei gut sichtbar in die allgemeine Kommentierung des jeweiligen Abschnittes integriert.

In einem der Kommentierung vorangestellten einleitenden Teil werden Begriff und Rechtsnatur des Rechtsgebietes, seine Grundprinzipien, die Bezüge zum EU-Recht sowie das Verwaltungsverfahren im Überblick dargestellt. Ein ausführliches Stichwortverzeichnis im Anhang erleichtert die Arbeit mit dem Kommentar weiter.

Blum/Gassner/Seith (Hrsg.), Ordnungswidrigkeitengesetz, Handkommentar, Nomos Verlagsgesellschaft 2016, 869 Seiten, gebunden, ISBN 978-3-8487-1771-2

Rezension

Meyer/Streinz (Hrsg.), Lebensmittel- und Futtermittelgesetzbuch, Basis-Verordnung (EG) Nr. 178/2002, Health ClaimVO 1924/2006, Verlag C.H. Beck, 2. Aufl. 2012

Die vorliegende 2. Auflage des von Alfred Hagen Meyer und Rudolf Streinz herausgegebenen Kommentars zum Lebensmittelrecht gibt dem Nutzer in

kompakter und fundierter Weise das Basiswissen des europäischen und nationalen Lebensmittelrechts an die Hand.

Das Werk trägt den Bearbeitungsstand Oktober 2012 und berücksichtigt die bis zu diesem Zeitpunkt erschienenen Publikationen und Rechtsprechung. Ausführlich kommentiert werden das Lebensmittel- und Futtermittelgesetzbuch (LFGB), das im Rahmen eines ganzheitlichen Ansatzes dem Gesundheitsschutz, dem Täuschungsschutz sowie der Verbraucherinformation zu Lebens- und Futtermitteln bestimmt ist und das in umfänglicher Weise auf Vorgaben des EU-Rechts beruht. Das LFGB ist stets zusammen mit der europäischen Lebensmittel-Basisverordnung (EG) 178/2002 zu lesen, zu der es ergänzende Regelungen trifft. Aus diesem Grund werden vorab wichtige Regelungen der Basisverordnung sowie primärrechtliche Vorgaben des Unionsrechts sowie ausgewählte Materialien des Sekundärrechts dargestellt.

Die einzelnen Abschnitte sind übersichtlich gegliedert und enthalten meist einen einleitenden Teil, in dem Kontext und Systematik der einzelnen Vorschrift dargestellt werden. Bei wichtigeren Abschnitten ist jeweils im Anschluss an den Gesetzestext ein eigenes Literaturverzeichnis vorangestellt. Ein sich im Anhang befindliches Sachverzeichnis komplettiert das Werk.

Außer für Spezialisten auf dem Gebiet des Lebensmittelrechts ist das Werk auch für sonstige Rechtsanwender vorzüglich geeignet, da das komplexe Lebensmittelrecht unter anderem durch zahlreiche Querverweise in seinem Kontext aufgezeigt wird und dem Nutzer hierdurch in transparenter Weise die Zusammenhänge der nebeneinander stehenden Einzelnormen nahegebracht werden.

Meyer/Streinzius, LFGB, BasisVO, HCVO, Verlag C.H. Beck, 2. Aufl. 2012, 893 Seiten, gebunden, ISBN 978-3-406-60084-5

Rezension

Prütting/Wegen/Weinreich (Hrsg.), Bürgerliches Gesetzbuch, Kommentar, 11. Aufl. Luchterhand Verlag 2016

Die vorliegende 11. Auflage des von Hanns Prütting, Gerhard Wegen und Gerd Weinreich herausgegebenen Kommentars zum Bürgerlichen Gesetzbuch verfolgt den Zweck, dem Praktiker ein umfassendes (3.826 Seiten), aber dennoch kompaktes (einbändiges) Nachschlagewerk zum Bürgerlichen Recht an die Hand zu geben. Durch das jährliche Erscheinen verfolgen die Herausgeber den Zweck, die umfangreichen Rechtsentwicklungen im Bereich des Bürgerlichen Rechts in fundierter Form abbilden zu können.

Die Neuauflage berücksichtigt aktuelle Entwicklungen in Gesetzgebung, Rechtsprechung und wesentlicher Literatur, wobei unter anderem Änderungen im Familienrecht, Erbrecht, Datenschutzrecht, das Gesetz zur Dämpfung des Mietanstiegs auf angespannten Wohnungsmärkten sowie das Gesetz zur Bekämpfung von Zahlungsverzug im Geschäftsverkehr zu berücksichtigen waren.

Neben dem BGB sind zusätzlich zahlreiche Nebengesetze kommentiert, darunter das Wohnungseigentumsgesetz, das Produkthaftungsgesetz und das Versorgungsausgleichsgesetz. Besonders ausführlich kommentiert sind in dem Werk die Vorschriften zum Internationalen Privatrecht (EGBGG sowie die Anhänge Internationales Privatrecht zum EGBGG, darunter die ROM I-III-Verordnungen).

Die Literatur- und Rechtsprechungsangaben sind in den Fließtext eingearbeitet und ermöglichen ein schnelles Auffindendes weiterer Hintergrundinformationen. Ein ausführliches und übersichtlich gestaltetes Stichwortverzeichnis befindet sich im Anhang. Außerdem ist der Kommentierung ein Einleitungskapitel vorangestellt, in dem über Geschichte, Systematik und Grundprinzipien des Bürgerlichen Rechts informiert werden und in dem verfassungs- und europarechtliche Hintergründe des deutschen Privatrechts erläutert werden.

Prütting/Wegen/Weinreich Hrsg.), Bürgerliches Gesetzbuch, Kommentar, 11.

Aufl. Luchterhand Verlag 2016 3.826 Seiten, gebunden, 130 €, ISBN 978-3-472-08677-2

Rezension

Bruck/Möller, Versicherungsvertragsgesetz, Großkommentar, Band 6/2 – Transportversicherung, 9. Aufl. 2015, De Gruyter

Der vorliegende Teilband zum Bruck/Möller, Großkommentar zum Versicherungsvertragsgesetz (VVG) wurde von den Autoren Horst Baumann, Roland Michael Beckmann, Katharina Johannsen, Ralf Johannsen und Robert Koch herausgegeben. Der Sechste Band – Transportversicherung – Teilband 2 behandelt die Verkehrshaftungsversicherung (DTV-VHV 2003/2011), die Seeschiffversicherung (DTV-ADS 2009), die Binnenschiffversicherung (AVB Flusskasko 2008/2013) und die Wassersportfahrzeugversicherung (AVB Wassersportfahrzeuge 2008). Das Werk hat den Stand Juli 2014. Nicht im Teilband 2 enthalten sind die zugehörigen Gesetzesvorschriften zur Transportversicherung (§§ 130-141 VVG). Diese sowie Ausführungen zur Güterversicherung (DTV-Güter 2000/2001) erscheinen im separaten Teilband 6/1.

Neben den Erläuterungen zu den einzelnen Versicherungsbedingungen ist ein umfassendes einführendes Kapitel vorangestellt, in dem über Definitionen und Entstehungsgeschichte der Verkehrshaftungsversicherung (VHV) sowie über Inhalt und Zweck der Versicherungsbedingungen in fundierter Weise informiert wird. Dabei wird gut verständlich die Abgrenzung zu anderen Versicherungsarten wie der Betriebshaftpflichtversicherung (BHV) verdeutlicht. Ein eigener Abschnitt widmet sich der Versicherungspflicht nach § 7a GüKG.

Rechtsprechungs- und Schrifttumsverweise sind in der Kommentierung als Fußnoten aufgeführt, so dass das Auffinden von weiteren Nachweisen schnell und übersichtlich ermöglicht wird. Ein umfassendes Abkürzungsverzeichnis und ein Sachregister komplettieren das Werk.

Bruck/Möller, Versicherungsvertragsgesetz, De Gruyter, 9. Aufl. 2015, 606 Seiten, gebunden, ISBN 978-3-11-041237-6

Rezension

Thüsing, Gregor, Mindestlohngesetz (MiLog) und Arbeitnehmer-Entsendegesetz (AEntG), Verlag C.H. Beck, 2. Aufl. 2016

Die vorliegende 2. Auflage des von Gregor Thüsing herausgegebenen Kommentars zum Mindestlohngesetz und zum Arbeitnehmer-Entsendegesetz verfolgt das Ziel, die Vorschriften der beiden Gesetze dem Praktiker der Rechtsanwendung kompakt und verständlich darzustellen. Die Bearbeiter des Kommentars stammen sowohl aus der Wissenschaft wie aus der Praxis. Das Arbeitnehmer-Entsendegesetz ist aufgrund seiner thematischen Nähe mit dem Mindestlohngesetz in einem Kommentar vereint worden. Es soll der Schaffung und Durchsetzung angemessener Mindestarbeitsbedingungen für grenzüberschreitend entsandte und regelmäßig im Inland beschäftigte Arbeitnehmer dienen. Ziel beider Gesetze ist die Ermöglichung lohnender und existenzsichernder Arbeit.

Die Besonderheit liegt darin, dass das Mindestlohngesetz noch nicht lange in Kraft ist (Geltung der Vorschriften ab dem 01.01.2015). Daraus ergibt sich zwangsläufig, dass viele Fragestellungen noch unscharf oder noch nicht geklärt sind. Noch nicht zu allen bestehenden Unklarheiten existiert höchstrichterliche Rechtsprechung. Umso mehr stellt der vorliegende Kommentar eine Hilfe dar, indem für noch nicht endgültige geklärte Rechtsfragen weiterführende Hinweise gegeben werden.

Der Kommentierung ist eine Einleitung vorangestellt, in der über Ziel und Funktion des staatlichen Mindestlohns, über seine verfassungsrechtliche Ein-

Herausgeber:

**Bundesverband
Güterkraftverkehr
Logistik und Ent-
sorgung (BGL) e.V.**
Breitenbachstr. 1
60487 Frankfurt

Vervielfältigung und
Verbreitung - auch aus-
zugsweise - nur mit Quel-
lenangabe gestattet.
Über Belegexemplare
freuen wir uns.

Ihr Ansprechpartner:

Martin Bulheller
Leiter Öffentlichkeits-
arbeit und Wirtschafts-
beobachtung

Telefon

069/7919-277

Fax

069/7919-227

E-Mail

presse@bgl-ev.de

Internet

www.bgl-ev.de

ordnung, ökonomische Aspekte wie auch über den Gang des Gesetzgebungs-
verfahrens informiert wird. Zusätzlich enthalten ist ein thematisch relevanter
Ausschnitt einer Kommentierung von § 138 BGB (sittenwidrige Geschäfte)
sowie Ausführungen zu den für die Vergabe öffentlicher Aufträge relevanten
Tariftreueregelungen.

Im Kommentar sind Verweise in den Text eingebaut, Literaturverzeichnisse
sind den Ausführungen der einzelnen Abschnitte vorangestellt. Auf diese Wei-
se ist der Kommentar insbesondere für Rechtsanwender in der Praxis bestens
geeignet.

Thüsing MiLog/AEntG, Verlag C.H. Beck, 2. Aufl. 2016, 520 Seiten, gebunden,
ISBN 978-3-4067681-9