

Fünf-Punkteplan der Transport- und Logistikbranche für die Koalitionsverhandlungen

Der BGL ist der Spitzenverband für Straßengüterverkehr, Logistik und Entsorgung in Deutschland. Er vertritt seit 1947 die berufsständischen Interessen von aktuell rund 7.000 familiengeführten mittelständischen Unternehmen, die sich in den Bereichen Straßengütertransport, Logistik, Spedition, Lagerung und Entsorgung betätigen.

In den Koalitionsverhandlungen für eine neue Bundesregierung werden für die Zukunft der vom BGL vertretenen kleinen und mittelständischen Transport- und Logistikunternehmen essenzielle Weichenstellungen getroffen. Fünf Punkte sind dabei für die künftigen Perspektiven dieser Unternehmen vor dem Hintergrund des Dumpingwettbewerbs im europäischen Straßengüterverkehr, dem akuten Lkw-Fahrermangel sowie den Klimaschutzanforderungen zentral.

1. Bekämpfung von Sozialdumping und Gewährleistung fairer Wettbewerbsbedingungen im Straßengüterverkehr durch:

- Wirksame Kontrolle des EU-Mobilitätspaketes; hierzu Aufstockung des Kontrollpersonals, Nutzung digitaler Kontrollmechanismen z.B. elektronischer Frachtbrief, intelligenter Tachograph, Mautdaten
- Steigerung gezielter, behördenübergreifender Schwerpunktkontrollen (z.B. Kabotage, Mindestlohn, Schwarzarbeit, Lenk- und Ruhezeiten)
- Anwendung der Kabotagevorschriften im Kombinierten Verkehr
- Einführung von Parkgebühren auf Lkw-Rastplätzen für Langzeitparker
- Kabinenverbot in Kleintransportern zur Verbringung der täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten inkl. Kontrollkonzept
- Einhaltung des Versprechens zur Mautharmonisierung in voller Höhe

2. Bekämpfung des Fahrermangels / Image des Fahrerberufes fördern / Berufszugang erleichtern durch:

- Anerkennung der Systemrelevanz von Berufskraftfahrern für die Versorgung von Gesellschaft und Wirtschaft
- Hürden-/ Bürokratieabbau z.B. durch Sehtests beim Optiker statt beim Augenarzt, keine / weniger Weiterbildungsmaßnahmen für erfahrene Fahrer mit 10 Jahren Berufserfahrung
- Anpassung der Fahrzeugmaße für mehr Fahrerkomfort in der Kabine / einen attraktiven Arbeitsplatz, Verbesserung der Parkplatzsituation
- Weiterentwicklung der Förderprogramme zur Mautharmonisierung zu einem Förderprogramm „Nachwuchsgewinnung“
- Umschüler fördern, Qualifikation im Ausland ermöglichen, verbesserte Anerkennung von Führerscheinen und Qualifikationen aus dem Ausland, e-Learning ermöglichen, Fachprüfungen in Fremdsprachen

3. Klimaschutzanforderungen im Verkehrssektor erfüllen durch:

- Schaffung von Planungs- und Investitionssicherheit (Fahrplan)
- Wettbewerbsneutrale regulatorische Maßnahmen, die die angespannte Wettbewerbssituation NICHT verschärfen. KEIN nationaler Emissionshandel, besser: EU-einheitliche Maßnahmen oder Anlastung über die Lkw-Maut – Achtung: Doppelbelastung durch CO₂-Maut und CO₂-Emissionshandel allein für den Lkw ist zwingend zu vermeiden
- Klimaschutz im Nutzfahrzeugbereich SOFORT und nicht erst Ende der 20er Jahre durch Ausschöpfung bereits einsetzbarer und kurzfristig wirkender Lösungen, z.B. Förderung via Kaufprämie und Mautvorteil von (Bio-)LNG/CNG-Lkw, Trailertechnologien, Aerodynamik; Aufnahme synthetischer Kraftstoffe (nach DIN 15940) in 10. BImSchV
- Verzicht auf Weiterentwicklung „alter“ Technologiestandards (Euro-VII)
- Engere Verzahnung Schiene-Straße, Stärkung des KV

4. Verkehrsinfrastruktur / Lkw-Maut / Verkehrssicherheit:

- Beibehaltung geschlossener Finanzierungskreisläufe zur Sicherung des Investitionsniveaus für die Straße und zur Lösung des Lkw-Stellplatzmangels; kein Gegeneinander von Straße und Schiene, mehr Miteinander und Stärkung beider Verkehrsträger
- Lkw-Maut: Zweckgebundene Reinvestition bei Internalisierung externer Kosten; keine Ausdehnung auf nachgelagertes Straßennetz allein für schwere Nutzfahrzeuge und ohne Kompensation daraus resultierender Wettbewerbsnachteile
- Planungssicherheit für Lang-Lkw, auch Typ 1 (verlängerter Auflieger)
- BAST-Studie zur Neujustierung von „Maßen und Gewichten von Nutzfahrzeugen“ im Einklang mit der Infrastruktur
- Hinreichende Förderung von Abbiegeassistenzsystemen, Wahlfreiheit zur Inanspruchnahme der Förderprogramme AAS und De-Minimis
- EU-weite Verpflichtung für Abstandsregeltempomaten, Verschärfung der Anforderungen an die Leistungsfähigkeit von Notbremsassistenten

5. Digitalisierung

- Rechtssicherheit für verbindliche Einführung des elektronischen Frachtbriefes für nationale und internationale Transporte
- Digitale Verkehrslenkung und -steuerung zur Verkehrsverflüssigung und Stauvermeidung, digitale Parkplatzreservierung /-belegung sowie Ausbau des 5G-Netzes als Voraussetzung für intelligente Verkehrssysteme und hochautomatisiertes / autonomes Fahren
- Digitalisierung auch im Großraum- und Schwertransport: Vereinheitlichte und beschleunigte Verfahren; Berücksichtigung von Systemen zur digitalen Fahrerassistenz