



Redigiertes Wortprotokoll der 37. Sitzung

Verkehrsausschuss

Berlin, den 27. März 2023, 14:00 Uhr
10557 Berlin, Konrad-Adenauer-Straße 1
Paul-Löbe-Haus, 2 600

Vorsitz: Udo Schiefner, MdB

Tagesordnung - Öffentliche Anhörung

Einziges Tagesordnungspunkt

Seite 4

Antrag der Fraktion der CDU/CSU

Güterverkehrs- und Logistikbranche aus der Krise führen

BT-Drucksache 20/3932

Federführend:
Verkehrsausschuss

Mitberatend:
Ausschuss für Arbeit und Soziales

Berichterstatter:
Abg. Udo Schiefner [SPD]

Anlage

Seite 27

Stellungnahmen der Sachverständigen,
Interessenvertreter und sonstigen
Auskunftspersonen

**Mitglieder des Ausschusses**

	Ordentliche Mitglieder	Stellvertretende Mitglieder
SPD	Berghahn, Jürgen Cademartori Dujisin, Isabel Kröber, Martin Martin, Dorothee Plobner, Jan Schiefner, Udo Schmidt, Uwe Schreider, Christian Stein, Mathias Troff-Schaffarzyk, Anja	Arlt, Johannes Hakverdi, Metin Hostert, Jasmina Mansoori, Kaweh Müller (Chemnitz), Detlef Rhie, Ye-One Rimkus, Andreas Rützel, Bernd Schmid, Dr. Nils Stüwe, Ruppert
CDU/CSU	BareiB, Thomas Donth, Michael Englhardt-Kopf, Martina Geissler, Dr. Jonas Müller, Florian PloB, Dr. Christoph Rehbaum, Henning Schreiner, Felix Simon, Björn	Bernstein, Melanie Ferlemann, Enak Koeppen, Jens Lange, Ulrich Mack, Klaus Obner, Florian Schnieder, Patrick Tebroke, Dr. Hermann-Josef Uhl, Markus
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Gastel, Matthias Gelbhaar, Stefan Menge, Susanne Michaelsen, Swantje Henrike Slawik, Nyke	Benner, Lukas Eckert, Leon Janecek, Dieter Liebert, Anja Nestle, Dr. Ingrid
FDP	Abel, Valentin Lenders, Jürgen Reuther, Bernd Sauter, Christian	Funke-Kaiser, Maximilian Herbst, Torsten Konrad, Carina Kruse, Michael
AfD	Bochmann, René Brandes, Dirk Spaniel, Dr. Dirk Wiehle, Wolfgang	Ehrhorn, Thomas Holm, Leif-Erik Kraft, Dr. Rainer Moncsek, Mike
DIE LINKE.	Lutze, Thomas Riexinger, Bernd	Gürpinar, Ates Latendorf, Ina



Liste der Sachverständigen, Interessenvertreter und sonstigen Auskunftspersonen

Prof. Dr. Dirk Engelhardt

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung e. V. (BGL), Vorstandssprecher
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der CDU/CSU)

Josef Dischner

Dischner Speditions- und Handelsgesellschaft mbH Weiding, Geschäftsführer
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der CDU/CSU)

Thomas Fiala

Polizeihauptkommissar, Polizeipräsidium Köln, Direktion Verkehr
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der SPD)

Ingo Hodea

Bundesverband Spedition und Logistik e. V. (DSLTV), Leiter Stückgut- und Systemlogistik,
Straßenverkehrsrecht
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der FDP)

Christian Hoffmann

Präsident des Bundesamtes für Logistik und Mobilität (BALM)
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der SPD)

Ronny Keller

ver.di – Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft, Fachgruppe Speditionen, Logistik und
Kurier-, Express- und Paketdienste, Gewerkschaftssekretär
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion DIE LINKE.)

Peter Westenberger

Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e. V. (NEE/DIE GÜTERBAHNEN), Geschäftsführer
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

**Einzigster Tagesordnungspunkt**

Antrag der Fraktion der CDU/CSU

Güterverkehrs- und Logistikbranche aus der Krise führen**BT-Drucksache 20/3932**

Vorsitzender: Liebe Kolleginnen und Kollegen, meine Damen und Herren, ich begrüße Sie ganz herzlich zur 37. Sitzung des Verkehrsausschusses – der öffentlichen Anhörung zu dem Antrag der Fraktion der CDU/CSU „Güterverkehrs- und Logistikbranche aus der Krise führen“, Bundestags-Drucksache 20/3932. Ich darf nun besonders herzlich die Sachverständigen begrüßen: Herrn Prof. Dr. Dirk Engelhardt, Vorstandssprecher des Bundesverbandes Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL). Per Videokonferenz zugeschaltet ist uns Herr Josef Dischner, Geschäftsführer der Dischner Speditions- und Handelsgesellschaft in Weiding in der Oberpfalz. Ebenfalls per Videokonferenz zugeschaltet ist Herr Thomas Fiala, Polizeihauptkommissar und Verkehrssicherheitsberater im Polizeipräsidium Köln bzw. der Autobahnwache Frechen. Hier im Saal begrüße ich Herrn Ingo Hodea vom Deutschen Speditions- und Logistikverband und dort verantwortlich für Stückgut- und Systemlogistik sowie Straßenverkehrsrecht. Auch per Videokonferenz zugeschaltet ist Herr Christian Hoffmann, Präsident des Bundesamtes für Logistik und Mobilität. Im Sitzungssaal begrüße ich ferner Herrn Ronny Keller aus der Bundesgeschäftsstelle von ver.di und dort Gewerkschaftssekretär für Speditionen und Logistik sowie Herrn Peter Westenberger, Geschäftsführer des Netzwerks Europäischer Eisenbahnen „DIE GÜTERBAHNEN“. Herzlich willkommen! Ich möchte denjenigen Sachverständigen, die schriftliche Stellungnahmen eingereicht haben, dafür herzlich danken! Diese wurden als Ausschussdrucksache 20(15)150 verteilt und sind auf der Internetseite des Bundestages abrufbar.

Die Anhörung soll nach folgendem Verfahren ablaufen: Wir haben uns darauf verständigt, dass es keine Eingangsstatements der Sachverständigen geben soll. Die Anhörung gliedert sich in zwei Frage- und Antwortrunden. In jeder Fragerunde können die Ausschussmitglieder bis zu zwei Sachverständige befragen. Sofern Sie eine bzw. einen Sachverständigen befragen, hat diese Person acht Minuten Antwortzeit. Befragen Sie zwei

Sachverständige, erhält jede bzw. jeder Sachverständige vier Minuten Antwortzeit. Wie viele Fragen und ggf. Unterfragen Sie stellen, ist dabei unerheblich. Die Fragesteller bitte ich, sich selbst auf eine Redezeit von drei Minuten zu beschränken. Nach der Fragerunde schließt sich die Antwortrunde der Sachverständigen an. Ich bitte die Sachverständigen, sich die an sie gerichteten Fragen zu notieren und diese in der Antwortrunde en bloc zu beantworten. Ich werde Sie dann auch noch einmal gesondert ansprechen und zur Beantwortung der Fragen auffordern. Wie bereits gesagt, Ihre Antwortzeit ist limitiert – und zwar auf acht bzw. vier Minuten pro Fragenkomplex, der von einem Ausschussmitglied an Sie gerichtet wurde. Bei mehreren Fragenkomplexen, die an Sie gerichtet werden, addieren sich die Zeiten entsprechend. Die Ihnen zustehende Gesamtredezeit sage ich Ihnen vor Ihrem Redebeitrag auch noch einmal an. Die verbleibende Redezeit wird zu Ihrer Information hier im Saal unten auf dem Monitor angezeigt. Die per Videokonferenz zugeschalteten Sachverständigen sehen die verbleibende Redezeit während ihres Beitrages dann in der Kachel, in der Sie jetzt den Sitzungssaal sehen. Bei einer etwaigen Überschreitung der Redezeit erlaube ich mir, Ihnen dann auch einen kurzen Hinweis zu geben. Wir haben einen Zeitrahmen bis maximal 16.00 Uhr. Wie üblich wird das Ausschusssekretariat von der Anhörung ein Wortprotokoll erstellen, das allen Interessierten im Internet zugänglich sein wird. Die Anhörung wird vom Parlamentsfernsehen aufgezeichnet und steht ab morgen, 28. März, 12 Uhr, in der Mediathek des Bundestages zum Abruf bereit. Soweit zu den Formalien. Und nun steigen wir in die erste Fragerunde ein. Die beginnt mit der Fraktion der SPD, für die ich als Berichterstatter spreche.

Abg. **Udo Schiefner** (SPD): Überschrieben ist unsere heutige Anhörung mit der Frage, wie wir die Güterverkehrs- und Logistikbranche aus der Krise führen können. Ich persönlich spreche in dem Zusammenhang vor allem über faire Arbeits- und Wettbewerbsbedingungen im Straßengüterverkehr. Denn es sind ja wahrlich nicht alle in der Branche in einer Krise. Aber die, die die Krisen besonders hart treffen, leiden vor allem unter dem unfairen Wettbewerb in Europa. Hier im Verkehrsausschuss haben wir in bislang drei ausführlichen Anhörungen über die Herausforderungen der Transport- und Logistikbranche gesprochen. Dabei



wurde überdeutlich, dass diese Herausforderungen Gefahren für unsere gesamte Wirtschaftsstruktur und Gesellschaft sind. Wir haben von Stress und Zeitdruck gehört, Müdigkeit am Steuer, fehlendem Familienleben, fehlender Wertschätzung für diejenigen am Lenkrad. Es ging um die Lohnhöhe. Sozialdumping müssen wir offenkundig besser bekämpfen. Kritisiert wurde vor allem, dass nicht hinreichend kontrolliert werde. Daneben ist aber immer auch die Verantwortung der beteiligten Unternehmen zu betrachten.

In dieser ersten Runde richte ich mich deshalb an Polizeihauptkommissar Thomas Fiala und den Präsidenten des Bundesamtes für Logistik und Mobilität Christian Hoffmann. Wenn ich Ihre dienstlichen Aufgaben richtig einschätze, könnten Sie zu den Stichworten Kontrollen, Verstöße und Bußgeldhöhe, aber auch Image des Gewerbes, Qualifizierungserfordernisse, Qualität und Menge der Stellflächen an den Autobahnen mehrstündig vortragen. Können Sie uns trotzdem bitte aus Ihrer Erfahrung nochmal die für Sie zentralen Herausforderungen im Straßengüterverkehr in der hier gebotenen Kürze schildern?

Vorsitzender: Nun hat für die CDU/CSU-Fraktion die Kollegin Martina Englhardt-Kopf das Wort.

Abg. **Martina Englhardt-Kopf** (CDU/CSU): Herzlichen Dank, sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren! Vor allem auch zunächst ganz herzlichen Dank an alle Sachverständigen, dass Sie heute hier in unserer öffentlichen Anhörung Rede und Antwort stehen. Wir hatten ja in der Vergangenheit einige öffentliche Anhörungen und auch für uns als Unionsfraktion stehen natürlich die Arbeitsbedingungen im Mittelpunkt, das Personal, aber auch die gesamten Rahmenbedingungen. Es wurde bereits viel diskutiert, auch viele Probleme angesprochen, Lösungsansätze aufgezeigt. Und für uns ist klar, dass die Branche systemrelevant ist. Wir brauchen die Branche und wir müssen sie mit all den Rahmenbedingungen und Stellhebeln, die wir als Politik haben, fit für die Zukunft machen, insbesondere vor dem Hintergrund des steigenden Verkehrsaufkommens. Die Zahlen wurden ja auch in den vergangenen Tagen durch das Bundesverkehrsministerium kommuniziert. Und hierfür brauchen wir Sie alle.

Ich habe zwei Fragen an Herrn Josef Dischner. Die erste Frage: Die Bundesregierung beabsichtigt ja

bei der Lkw-Maut ab 2024 eine CO₂-Komponente einzuführen, um einen weiteren Anreiz für klimafreundliche Fahrzeuge zu setzen. Aus Verbandskreisen ist zu hören, dass die Maut damit deutlich ansteigen wird, vielleicht sogar verdoppelt werden könnte. Wie bewerten Sie aus Sicht des Unternehmens die Einführung der CO₂-Maut zum geplanten Zeitpunkt und wie müsste sie konzipiert sein, damit Sie auch für Ihr Unternehmen Investitionen in neue klimafreundliche Fahrzeuge umsetzen? Welche Rahmenbedingungen brauchen Sie für diese Umstellungen? Und ist eine Umstellung ab dem kommenden Jahr realistisch?

Zum Zweiten: In den letzten Anhörungen in diesem Ausschuss haben wir bereits viel über die angespannte Situation im Bereich des Personals, insbesondere auch die Arbeitsbedingungen gesprochen. Können Sie, Herr Dischner, uns kurz erläutern, welche Maßnahmen Sie in Ihrer Spedition getroffen haben, um die Situation speziell für die Fahrer zu verbessern? Sehen Sie Potenzial für schnelle praktische Lösungen, die die Politik ohne lange Verfahren umsetzen kann, um die Situation der Fahrerinnen und Fahrer heute schon zu verbessern? Abschließend klar die Position: wir brauchen Taten! Den Worten in den Diskussionen müssen Taten folgen! Das ist unser klarer Appell heute auch zur Anhörung. Herzlichen Dank!

Vorsitzender: Dankeschön, Frau Kollegin! Dann hat jetzt für BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Kollege Gastel das Wort.

Abg. **Matthias Gastel** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Auch ganz kurz vorweg, das ist ein wichtiges, zentrales Thema. Es wird sicherlich öffentlich unterschätzt und nicht so viel öffentlich diskutiert, wie es eigentlich diskutiert werden müsste. Es ist aber auch vielfältiger als es hier im Antrag der Union dargestellt wird. Es geht natürlich um die Sicherung von Logistikketten und die verlässliche Belieferung von Einzelhandel, Industrie und allem was daran hängt. Genauso geht es um die Arbeitsbedingungen, die insbesondere im Lkw-Bereich teilweise prekär sind und deswegen genauer angeschaut werden müssen, wegen der Menschen, die dort arbeiten, wegen des Personalbedarfs, der dort besteht. Denn nur mit guten Arbeitsbedingungen findet man qualifiziertes und motiviertes Personal. Aber es geht auch um Wettbewerbsfragen und wenn man eben sieht, wie bei der Bahn mit Tarifbindung



und so weiter gearbeitet wird, dann ist es eben auch eine Wettbewerbsverzerrung zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern. Damit wird schon deutlich, dass wir den Fokus ein bisschen weiten wollen, nicht ausschließlich auf den Straßengüterverkehr, sondern auch auf verschiedene Fragestellungen, die mit der Stärkung der Schiene zu tun haben und mit der Frage, welcher Verkehrsträger wo seine Vorteile am besten ausspielen kann.

Meine erste Frage geht an Peter Westenberger vom Netzwerk Europäischer Eisenbahnen „Die Güterbahnen“. Ich hatte ja gerade schon die prekäre Personalsituation angesprochen. Es gibt letztlich natürlich in allen Branchen, die wachsen, ein entsprechendes Personaldefizit, aber im Lkw-Bereich – das gilt übrigens auch für die Busse – ist es eben auch besonders prekär. Jetzt wissen wir ja, dass bei der Bahn anders organisiert wird, dass ein Güterzug mit einer bestimmten Menge soundso viele Lkw rechnerisch ersetzen kann. Wir haben den wachsenden Bereich des Kombinierten Verkehrs, wo Lkw und Schiene oder Lkw und Bahn zusammenkommen. Welche Rolle, welche Funktionen kann der Bahn, aber auch dem Kombinierten Verkehr, bei dem ja der Lkw auch dabei ist, zukommen in puncto Personalfragen, ungelöste Personaldefizite? Also wie kann da eine Lösung aussehen, unter Einbindung der Bahn, unter anderem im Kombinierten Verkehr?

Die zweite Frage geht an Ronny Keller, den Vertreter von ver.di. Einer der häufig kritisierten Aspekte bei den drei Anhörungen, auf die Udo Schiefner eingangs schon hingewiesen hatte, sind die Zustände an den Rastplätzen. Und da bitte ich Sie aus Sicht der Gewerkschaft, auf Grundlage der Einblicke, die Sie da haben, zu schildern, wo die Handlungsbedarfe sind und wo Sie auch entsprechende Erwartungen an die Politik oder auch an andere Verantwortliche haben. Was muss sich ändern? Und wer muss was ändern, damit die Arbeitsbedingungen, auch in Bezug auf die Ausstattung der Rastplätze, erträglich werden?

Vorsitzender: Vielen Dank! Für die AfD hat jetzt der Kollege Brandes das Wort.

Abg. **Dirk Brandes** (AfD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Zunächst einmal freue ich mich natürlich über einen solchen Antrag und dass Frau Englhardt-Kopf gesagt hat, es müssten jetzt den vielen Worten auch Taten folgen. Die Frage ist

jetzt nur, warum die letzten 16 Jahre nicht ausreichend waren, um die eine oder andere Sache schon mal in die Wege geleitet zu haben. Sie fangen natürlich auch in dem Antrag damit an, dass Sie in einen „Runden Tisch“ einsteigen wollen, wo natürlich auch wieder viel geredet werden wird. Die Themen liegen ja mannigfaltig auf dem Tisch. Die LNG-Lkw haben nicht zu einer Resilienz geführt. Wir müssen über die Frage der Kabotage in Deutschland sprechen, also auch eine gewisse Art von Protektionismus betreiben. Wir haben das Thema „Erhöhung der Maut“ auf dem Tisch und wie ich auch gelesen habe und gelernt habe aus der Stellungnahme von ver.di, befinden wir uns auch aktuell nicht in einer Krise. Weiterhin, was die Schiene angeht, ist ja die Anzahl der privaten Anschlüsse für den Güterverkehr von 11.700 auf 2.300 gesunken. Das sind natürlich auch keine guten Voraussetzungen, um mehr Verkehr und Probleme von der Straße zu bekommen.

Ich möchte zwei Fragen stellen. Eine an Polizeihauptkommissar Thomas Fiala. Und zwar: die Bundesregierung sperrt sich ja gegen die Übermittlung der Mautdaten durch das BALM, um Verstöße gegen die deutsche Marktordnung, insbesondere die eben angesprochene Kabotage, zu klären. Inwieweit verhindern diese strengen Datenschutzrechtsvorschriften, dass Sie da auch entsprechend tätig werden können, um die ganze Sache zu kontrollieren?

Und die zweite Frage geht an Herrn Josef Dischner. Und zwar, wie ich eben schon sagte, hat ver.di in der Stellungnahme geschrieben, dass wir uns zurzeit nicht in einer Krise befänden. Können Sie dem zustimmen? Und wie skizzieren Sie die Energiepreisexplosion durch die Maut-Erhöpfung und wie hat sich das auf ihre wirtschaftliche Situation ausgewirkt? Vielen Dank!

Vorsitzender: Dankeschön! Für die FDP hat jetzt der Kollege Lenders das Wort.

Abg. **Jürgen Lenders** (FDP): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Und von meiner Seite aus auch ein herzliches Willkommen! Der Verkehrsausschuss hat sich ja jetzt schon in einer ganzen Reihe von Anhörungen mit der Logistikbranche auseinandergesetzt. Es zeigte sich, dass wir hier alle miteinander ein großes Interesse an der Branche und auch Interesse an Lösungen haben. Schön, dass wir die Reihe heute nochmal fortsetzen können. Meine



Kolleginnen und Kollegen haben jetzt schon einige Fragen gestellt. Das bietet mir so ein bisschen die Möglichkeit, nochmal einen anderen Punkt aufzumachen. Es würde mich auch interessieren, was Herr Hodea dazu sagt. Die Verkehrsprognose 2051 ist schon angesprochen worden. Der Güterbereich soll laut der Prognose des BMDV bis 2051 um rund 46 Prozent steigen und da hat im Prinzip auch die Straße mit 54 Prozent der Steigerung den größten Anteil. Wie würde denn Ihr Verband die Entwicklung sehen? Wie beurteilen Sie die Prognose? Können Sie die Zahlen nachvollziehen oder haben Sie vielleicht noch eigene Erhebungen, die uns eine Grundlage bieten können? Vielleicht könnten Sie das verbinden mit einem Ausblick, wie sich denn die Branche aus Ihrer Einschätzung heraus entwickeln wird? Gerade die Frage, ob es denn in den nächsten Jahrzehnten dort zu einer Verlagerung vor allen Dingen bei den Frachtführern kommen wird, weg von deutschen Unternehmen hin zu ausländischen Anbietern. Sehen Sie eine Gefahr, dass Standards bei uns unterlaufen werden, dass wir dort eine Verlagerung sehen, dass nicht weniger Güter transportiert werden, nur eben nicht mehr von nationalen Speditionen und Frachtführern?

Vorsitzender: Danke! Kollege Lutze für DIE LINKE.

Abg. **Thomas Lutze** (DIE LINKE.): Vielen Dank, auch an die CDU/CSU-Fraktion für die Einbringung des Antrags. Ein bisschen ist es ja so, monatlich oder halbjährlich grüßt das Murmeltier. Als letzter in der Runde bleibt mir leider Gottes festzustellen, dass in der zur Hälfte abgelaufenen Wahlperiode gesetzgeberisch, parlamentarisch, außer Diskussionen nichts passiert ist. Deswegen geht meine Frage an den Kollegen Ronny Keller von meiner Lieblingsgewerkschaft. Das ist nicht ironisch gemeint, sondern real, was den heutigen Tag angeht. Der Kollege von der FDP hat gerade vollkommen richtig gesagt – auch wenn das anstatt 56 Prozent 54 Prozent heißen muss, aber die Dimension ist dieselbe. 46, Entschuldigung! Die Dimension ist aber klar. Das Einzige in der Wahlperiode, was regierungsseitig den Güterverkehr betreffend passiert ist, ist die Feststellung, dass wir es in den nächsten 10, 15 Jahren mit einem derartigen Wachstum zu tun haben, dass für sich genommen sowohl der Verkehrsträger Schiene als auch der Verkehrsträger Straße mit den jeweiligen Zuständen der Infrastruktur völlig überlastet sein

werden. Das haben wir auch schon alles zimal diskutiert. Da ist kaum Abhilfe zu schaffen. Deswegen erweitere ich das mal ein bisschen, was der Kollege Gastel gerade angemerkt hat, in meine Frage rein und begrenze das nicht nur auf die Raststätten, sondern insgesamt auf die Arbeitsbedingungen der Kolleginnen und Kollegen, die in Speditionen, im Güter- und Straßenverkehr arbeiten. Sie haben ja von ver.di in Ihrer Stellungnahme geschrieben, dass es überhaupt keine Krise gebe. Jetzt hatte ich mir den Antrag der CDU/CSU durchgelesen und glaubte den erstmal. Ja, die Probleme, die da geschildert wurden, sind alle richtig. Und jetzt antwortet ver.di: „Es ist eigentlich gar keine Krise!“ Da würde mich nochmal wirklich interessieren, wie Sie diese Theorie untermauern, auch aus Sicht der Beschäftigten.

Und der zweite Punkt, da sage ich jetzt mal aus aktuellem Anlass, auch wenn es vielleicht ein bisschen weniger mit dem Antrag zu tun hat, aber heute ist nun mal der Tag, an dem gestreikt wird. Im Speditionsbereich gibt es ja die sogenannten Sonntagsfahrverbote. Jetzt haben 9 der 16 Bundesländer, auch das, aus dem ich stamme, das mal ausgeklinkt. Jetzt kann man darüber streiten, aber es ist eine feste Größe für die Beschäftigten, dass sonntags im Prinzip, zumindest in aller Regel, nicht gefahren wird. Was ist denn der Grund dafür gewesen, dass 9 der 16 Bundesländer gestern doch so eine elementare Säule mal eben ausgeklinkt haben und das letztendlich zu Lasten der Beschäftigten passiert ist? Sieht da ver.di einen gewissen Handlungsbedarf? Denn ich habe es so mitbekommen, dass das einfach durch die jeweiligen Verkehrsminister per öffentlicher Äußerung gemacht wurde, ganz egal was in den Gesetzen steht und ganz egal, welche Interessen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben.

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann können wir jetzt in die Antwortrunde einsteigen. Wir gehen alphabetisch vor. Zunächst hat daher Herr Dischner das Wort für maximal zwölf Minuten.

Josef Dischner (Dischner Spedition): Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Frau Englhardt-Kopf, sehr geehrte Damen und Herren! Zunächst danke für die Einladung in diese Runde. Mein Name ist Josef Dischner. Ich bin zusammen mit meinem Bruder geschäftsführender Gesellschafter des gleichnamigen Transportunternehmens aus Weiding im Landkreis Cham. Wir sind, ausgehend



von Ostbayern, in Deutschland und grenzüberschreitend in den angrenzenden Ländern tätig.

Zur Frage nach der Bewertung einer CO₂-Komponente bei der Lkw-Maut zum aktuellen Zeitpunkt: Sie käme zum vollkommen ungünstigsten Zeitpunkt! Da die Wirtschaft nicht richtig läuft und täglich Unsicherheit herrscht über die weitere Entwicklung. Da wir uns immer noch nicht erholt haben vom Unfall in Wirtschaft und Gesellschaft, nämlich dem Zusammentreffen von Corona, Lieferkettenabbruch, Preiserhöhungen, Krieg in der Ukraine, Energiekostenexplosion, historischen Inflationsraten und hohen Zinsen, einem Fachkräftemangel mit höchster Ausprägung – und das alles in kürzester Zeit und vollkommen unvorhergesehen. Resümee: Keine weiteren Kostenerhöhungen zum aktuellen Zeitpunkt! Die Situation ist in jeder Hinsicht sehr angespannt. Zur Frage nach der Konzeption einer CO₂-Maut, um eventuell alternative Investitionen anzuschieben. Das sehe ich eher als Frage nach deren Lenkungsfunktion für Investitionen. Zudem würden die aktuell funktionierenden Transporte im beschriebenen Umfeld noch mehr verteuert werden. Und sind Gas oder E-Lkw aktuell überhaupt dazu geeignet, die bestehenden, sehr zuverlässigen Transporte in so kurzer Zeit zu ersetzen? Neben den Kosten, die immer entscheidend sind, ist es letztendlich auch eine Frage der Struktur eines Transports. Das heißt, würde ein Transport alternativ bei uns überhaupt noch stattfinden? Im Fall eines E-Lkw könnten wir keinen einzigen Transport durchführen, auch nicht bei täglich gleicher kurzer Struktur. Bei Gas-Lkw vielleicht, unter schwierigsten Umständen, jedoch absolut unzuverlässig, was nicht unser Anspruch wäre. Hätten wir vor zwei Jahren auf LNG umgestellt, wären wir jetzt nicht mehr da! Dennoch sollte eine Mautbefreiung immer ein Anreiz für Investitionen sein. Eine Mauterhöhung wäre aktuell vollkommen falsch, solange die meisten Transporte, wie hier beschrieben, strukturbedingt nachhaltig nicht funktionieren.

Zur Frage nach den Rahmenbedingungen für eine Umstellung auf einen alternativen Fuhrpark: Alternative Technologie muss funktionieren. Wir sind verwöhnt von der Zuverlässigkeit des Diesels, der entscheidend für unsere Leistungsfähigkeit ist. 98 Prozent aller Transportunternehmer sind sehr klein, haben maximal zehn Fahrzeuge und fahren 500 Kilometer pro Tag. Aktuelle

Reichweiten bei alternativen Antrieben – ein Lkw mit 40 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht – liegen im Vergleich zum Diesel bei Gas bei ca. einem Drittel, beim E-Lkw bei ca. 10 bis 15 Prozent. Das heißt, wir brauchen deutlich längere Reichweiten und eine funktionierende Infrastruktur. Wir brauchen grüne Ressourcen und keinen Kohlestrom für E-Mobilität. Letztendlich brauchen wir auch die Kunden, die all das noch bezahlen wollen und auch können. Die Frage nach einer Umstellung des Fuhrparks im kommenden Jahr sehe ich aufgrund der geschilderten Tatsachen ohnehin als rhetorische Frage. Wettbewerb verlangt Leistungsfähigkeit, Kostenkontrolle und Zuverlässigkeit, auch bei grünen Transporten. Es fehlt aktuell an allem. Nichts kann schnell geliefert oder installiert werden. Wir bräuchten auf jeden Fall die gewohnte Sicherheit. Wer gibt sie uns? Wer gibt uns die Garantie? Wer liefert uns den Hightech-Service bei Gas und Strom in Kürze, wenn es an Material und Fachkräften von A bis Z fehlt? Eine kurzfristige Umsetzung ist somit aus unserer Sicht undenkbar. Sie würde uns nicht nur überfordern, sondern die Existenz kosten.

Zum Thema „Fachkräftemangel“: Welche Maßnahmen haben wir bei uns unternommen, um die Situation zu verbessern? Zu den Bedingungen am Betriebshof: 90 Prozent aller Mitarbeiter kommen aus Tschechien, Büro und Werkstatt arbeiten zweisprachig. Seit September 2022 haben wir eine weitere Mitarbeiterin nur für Fahrpersonal eingestellt. Sie ist ständige Ansprechpartnerin für alle Fahrerinnen und Fahrer, Dolmetscherin und Deutschlehrerin zugleich, zum Beispiel für zwei irakische Flüchtlinge in Berufsausbildung zum Berufskraftfahrer. Sie ist zuständig für alle soft facts im Tagesgeschäft und die Umsetzung mit der Disposition. Wir haben ein offenes Chefbüro. Die Pkw unserer Fahrer stehen auf einem abgeschlossenen Parkplatz auf dem Betriebsgelände. Wir arbeiten mit eigener Werkstatt, Tankstelle und digitalem Reifenkontrollsystem. Die Verbesserung der Sozialräume für Fahrerinnen und Fahrer ist eine nächste Aufgabe. Die Bedingungen unserer Fahrer auf dem Lkw on Tour: Unsere Fahrer sind unterwegs mit modernsten Lkw mit Ausstattungsmerkmalen wie Standheizung, Standklima, Mikrowelle, Kühlschrank, TV, allen Sicherheitssystemen und Premiumreifen, alle Telematik- und Telemetriedaten sind online. Das Fahrercoaching für Sicherheit und Wirtschaftlichkeit erfolgt während



der Fahrt im Lkw. Die Disposition arbeitet zweisprachig. Die Kommunikation mit dem Personal im Lkw erfolgt digital. Zu den persönlichen Bedingungen für unser Fahrpersonal: Im letzten Jahr hatten wir ca. drei Lohnrunden. Wir bewerten und belohnen wirtschaftliche Fahrweise. Wir beteiligen uns an den Fahrtkosten. In Sachen Gesundheitsmanagement sind wir sehr gut aufgestellt. Alle Lkw sind am Wochenende zu Hause, somit sind die Fahrer bei ihren Familien. Die Frage nach dem Potenzial für schnelle praktische Lösungen ohne lange Verfahren: Die Ausgangssituationen sind die bekannten Probleme auf den Straßen. Fehlende sanitäre, soziale Rahmenbedingungen, vor allem am ungeplanten Ort des Stehenbleibens des Lkw, wenn er nicht im Rasthof steht. Neue Infrastruktur dauert noch viel zu lange. Daher sollten wir Lösungen nutzen, die es bereits gibt. Wir sollten den Lkw für die Zeit der Parkplatzsuche von den Straßen bringen. Unser Vorschlag: Freigabe der Industriegebiete zum Parken für Lkw. Fahrer sind gerne früh beim Kunden, dadurch schnell wieder weg, wenn sie denn nachts davor parken dürften. Die Aufhebung des Parkverbots in den Industriegebieten hätte eine Entzerrung der Situation an allen Rasthöfen zur Folge. Unzählige Industriegebiete sind nachts leer. Es gäbe kein Lärmproblem und keine Sicherheitsbedenken. Hierzu wären ein Anstoß und die Unterstützung des Bundes für eine Lösung auf kommunaler Ebene notwendig. Damit einhergehend sollten bessere soziale und sanitäre Bedingungen geschaffen werden, bereits beginnend an der Rampe und natürlich, wenn erlaubt, auch beim Parken in Industriegebieten. Wir sind für eine Vereinfachung des Berufszugangs und eine Integration der Berufskraftfahrergrundqualifikation in die Führerscheinausbildung. Das Ganze sollte digital und mehrsprachig sein. Ferner sind wir für den Wegfall weiterer regelmäßiger Schulungsmaßnahmen, auch für den alten Führerschein der Klasse 2. Wir haben festgestellt, dass die Module des Codes 95 regelrecht abschrecken, wenn die Qualifikation im Nachhinein stattfinden muss. Vor allem bei älteren Führerscheinbesitzern ist dies der Fall. Der Lkw-Fahrer ist nach fünf Jahren Berufserfahrung Profi. Warum sollte er immer wieder das Gleiche von vorne lernen? Wir sind für Erleichterungen des Berufszugangs, ebenso für Fahrer aus Drittstaaten, welche Qualifikationen vorlegen, die nicht anerkannt werden. Ukrainer

dürfen in Deutschland alles, nur nicht Lkw fahren! Wir sind für eine richtige Unterstützung von Flüchtlingen mit Plan. Sie sollten unsere Sprache und unsere Kultur lernen. Wichtig wäre eine sensible Differenzierung nach Neigungen, Interessen und Fähigkeiten. Dann könnte vieles besser klapfen. Gerade in der Sache sprechen wir aus persönlicher Erfahrung.

Zusammenfassend möchte ich feststellen: Zu lange ist zu wenig passiert. Aktuell scheinen wir uns in vielen Dingen zu überfordern. Die Themen „Fachkräfte“, „Energie“ und „Mobilität“ bleiben große Herausforderungen auch in der Zukunft. Der Zeitrahmen für die vielen parallelen Prozesse ist aktuell zu knapp. Wir brauchen in jeder Phase eine Alternative, die auch bezahlbar bleibt, solange das Neue nicht für alle funktioniert. Bis dahin sollten wir es zulassen, durch die Weiterentwicklung bestehender Technologien CO₂ wirklich einzusparen, ergänzt durch die Nutzung von HVO, E-Fuels oder ähnlichen Kraftstoffen. Wenn wir über Mauterhöhungen reden, sollten wir alle Nutzer der Verkehrsinfrastruktur meinen, vom Pkw bis zum 40-Tonner, bei Letzterem zukünftig in planbaren, kleinen Schritten. Im Detail möchte ich hier auf die Vorschläge des BGL verweisen. E-Lkw und LEVs – Light Electric Vehicles – fahren auch zukünftig über Straßen. Gerade deswegen brauchen wir auch weiterhin hohe Investitionen in unserer Straßenverkehrsinfrastruktur, auch wegen des prognostizierten, sehr hohen Wachstums in den nächsten Jahren. Sollten wir uns von der zweckgebundenen Nutzerfinanzierung verabschieden, rütteln wir unserer Meinung nach an den Fundamenten unserer Wirtschaft. Danke für Ihre Aufmerksamkeit!

Vorsitzender: Vielen Dank! Ich gebe jetzt weiter an Herrn Fiala, der acht Minuten Zeit hat.

PHK **Thomas Fiala** (Polizeipräsidium Köln): Vielen Dank! Sehr geehrte Damen und Herren, die Kontrolldichte durch das BALM aber auch der Landespolizei ist suboptimal. Das heißt nicht, dass sie untätig sind, jedoch reicht das bei Weitem nicht aus. Bei der Schulung von Berufskraftfahrern kommt immer dieselbe Frage: „Wo seid ihr auf der Autobahn? Polizei und/oder BALM, ihr seid nicht wahrzunehmen.“ Dass ein Fahrer zehn Jahre oder wesentlich länger nicht kontrolliert wurde, höre ich immer häufiger. Es fehlt der flä-



chige Kontrolldruck. Das führt zu einer Wettbewerbsverzerrung zu Lasten deutscher Unternehmen. Bußgelder sind in Deutschland im Vergleich mit allen anderen EU-Ländern geradezu lächerlich und nicht abschreckend. Zur EU-Gesetzgebung ein kleines Beispiel: Die Verordnung über die europäische Vollstreckung von Bußgeldern umfasst nicht die Delikte „Lkw-Abstand“ und „Überholverbot“. Stationäre Kontrollen auf Brücken ohne Anhaltekräfte weisen bis zu 63 Prozent Ausschuss auf, der nicht verfolgt werden kann. Die Hauptunfallursache „Lkw-Abstand“ ist nicht vollstreckbar, im Gegensatz zur „Parknolle“, welche von Finnland bis Zypern geahndet werden kann. Das ist ein Ungleichgewicht, das die Verkehrssicherheit gefährdet. Die Parkplatzsituation für Lkw-Fahrende ist unerträglich. In meinem Streifenbereich von Aachen bis Olpe, von Leverkusen bis zu den südlichen Landesgrenzen gibt es ab 16.00 Uhr keine freien Parkplätze. Aus der Not heraus wird an den unmöglichsten Stellen verkehrgefährdend geparkt und das in einem Ausmaß, dass die eingesetzten Streifen dieser Lage kaum noch Herr werden. Wir werden noch lange auf den Lkw im Transportwesen angewiesen sein. Infolgedessen wird man den Bau von Lkw-Parkplätzen forcieren müssen. Nur der ausgeruhte Fahrer, die ausgeruhte Fahrerin schafft Verkehrssicherheit. Aber durch die prekäre Parkplatzsituation ist das nicht mehr gewährleistet. Gleichzeitig sollte aber auch an bestehenden Rastanlagen der Schallschutz ausgebaut werden, da die Fahrerinnen und Fahrer unter dem ständigen Schalldruck, der mittlerweile auch in der Nacht nicht abnimmt, leiden. Von allen Themenbereichen, die in den letzten Anhörungen erörtert wurden – ich habe das mal so ein bisschen verfolgt –, ist die angemessene Entlohnung der Fahrenden der entscheidende Schalthebel, neue Fahrer zu gewinnen. In den Achtzigerjahren war es durchaus möglich, dass ein Fahrer im Fernverkehr monatlich 5.000 DM Nettolohn mit nach Hause brachte. Es war äußerst lukrativ, Lkw zu fahren. Das ist heute nicht mehr so. In den Sitzungsprotokollen las ich die Behauptung, ein Bruttolohn von 4.000 Euro werde sich auf dem Markt selbst entwickeln. Das wird er nicht! Es wird sehr lange dauern, bis dieser Effekt eintritt. Bestes Beispiel dazu sind die verschiedensten Tariflöhne in anderen Bundesländern. In der Gewichtung liegt die gute Bezahlung bei ca. 75 Pro-

zent, die anderen Themenbereiche, die besprochen wurden, finden sich bei 25 Prozent wieder. Diese Einschätzung beruht auf Äußerungen der Fahrer, die ich bei meinen Schulungen oder auch in den Fernfahrerstammtischen gespiegelt bekomme. Wenn wir über Krisen in der Logistikbranche sprechen, da noch ein Hinweis: Finger weg von der Aus- und Fortbildung! Gerade in den Modulschulungen, also von Code 95, wie ich sie zum Beispiel am letzten Samstag selbst durchgeführt habe, stelle ich fest, wie enorm hoch das Informationsbedürfnis insbesondere bei älteren Fahrern ist. Ich stelle auch fest, wie schlecht informiert viele Fahrer über aktuelle Rechtsfragen, die sie eigentlich kennen müssten, sind. Der Wunsch, erfahrene Fahrer nicht mehr zur Fortbildung zu schicken, ist purer Leichtsinn und verhindert den gut informierten Fahrer. Ich sehe gerade wiederkehrend in der Fortbildung – wir sind mittlerweile in der dritten Modulschulungsreihe, also wir sind seit über 15 Jahren dabei – mit Erschrecken, dass Fahrer immer auch dieselben Fragen haben und das Wissen recht gering ist. Das unter der Prämisse, dass heute ein Fahrer, um alles zu wissen, eigentlich seine Schlafkoje ausbauen und die Bibliothek miteinbauen müsste, und dann hat er noch immer nicht alles gelesen.

Zur Frage der Mautdaten: Ja, es würde helfen. Man könnte entsprechend feststellen, welcher Lkw wo unterwegs ist und wie oft er sich im Aufnahmeland bewegt. Zum Beispiel auch mit den intelligenten Tachographen „Generation 2“, wie er ja jetzt dieses Jahr eingeführt werden soll, was schlicht nicht kommen wird, da die Tachoproduzenten die gar nicht liefern können. Also, ich sehe es noch nicht so, dass der intelligente Tachograph flächig verbaut sein wird und wir darauf basierend die Kabotage besser verfolgen bzw. überwachen können. Da wäre die Freigabe von Mautdaten, wie auch immer das aussehen würde, für die Kontrollbehörden hilfreich. Vielen Dank!

Vorsitzender: Danke! Dann gebe ich jetzt das Wort Herrn Hodea. Sie haben maximal acht Minuten.

Ingo Hodea (DSL): Vielen Dank, Herr Vorsitzender für die Einladung zu der heutigen Sitzung! Herr Lenders hat gefragt, wie wir die Entwicklung der Logistikbranche beurteilen. Dazu vorausgeschickt, Spediteure sind grundsätzlich verkehrsträgerneutral. Wir sprechen jetzt nicht allein nur



für den Verkehrsträger Straße, sondern unter unserem Dach organisieren unsere Logistikdienstleister Verkehre zu Lande, zu Wasser und in der Luft. Also auch der Verkehrsträger Schiene spielt bei uns eine große Rolle für die Entwicklung der Branche, auch vor dem Hintergrund des Titels der heutigen Anhörung, der ja heißt: „Wie kann man die Branche aus der Krise führen?“. Der Kollege von ver.di hat es in seiner Stellungnahme ein bisschen provokant formuliert. „Krise? Welche Krise eigentlich?“ Ich möchte eigentlich von mehreren Krisen oder auch Herausforderungen sprechen. Wir hatten die Corona-Krise. Wir haben jetzt die Herausforderungen im Zusammenhang mit dem Angriffskrieg Russlands auf die Ukraine, mit verteuerten Energiekosten. Wir haben aber vor allem auch die Herausforderung, die Branche mit alternativen Antrieben und nachhaltigen Kraftstoffen zukunftsfit und -fest zu machen. Das wird sicherlich auch noch ein Thema sein. Bislang hat sich die Branche, denke ich, als resilient erwiesen. Sie hat während dieser Krisen einen guten Job gemacht. Deswegen möchten wir eigentlich auch noch nicht davon sprechen, dass ein Versorgungskollaps unmittelbar bevorsteht. Gleichwohl dürfen wir aber auch nicht weitermachen wie bisher. Wir brauchen unter anderem dazu infrastrukturelle Rahmenbedingungen. Das zeigt auch die gleitende Langfristprognose, die Herr Lenders angesprochen hat. Wir haben eine Zunahme des Güterverkehrs insgesamt um 46 Prozent. Den stärksten Anteil davon übernimmt die Straße mit einem Zuwachs von 54 Prozent. Allerdings ist das eine Langfristprognose, bezogen auf das Jahr 2019 bis zum Jahr 2051. Dann muss man sich natürlich die Frage stellen: Wird das so eintreffen? Das wird so eintreffen! Unter gleichbleibenden Bedingungen, unter der Annahme, dass unser Wirtschaftssystem weiter so funktioniert, wie es jetzt funktioniert und dass wir den Umbau unserer Wirtschaft in eine nachhaltige, CO₂-neutrale Wirtschaft erreichen. Das wird alles noch Effekte haben. Massenguttransporte gehen zurück. Es wird mehr Stückgut geben – ich bin bei uns im Verband für den Bereich Stückgut tätig. Die Prognose spricht übrigens von einem Zuwachs von fast 300 Prozent im Bereich „Paket und kleinteiligen Sendungen“. Da kommen wir auch schon langsam dahin, warum der Lkw den größten Zuwachs hat. Ich möchte ausdrücklich betonen, dass wir im Zusammen-

spiel der Verkehrsträger auch die anderen Verkehrsträger brauchen. Wir brauchen leistungsfähige Kanäle, wir brauchen leistungsfähige Häfen, wir brauchen eine leistungsfähige Schiene. Spediteure würden gerne auf die Schiene verlagern, wenn da auch mehr Kapazität wäre. Unser Verband organisiert regelmäßig Marktplatzveranstaltungen, um Spediteure und Schienenverkehrsunternehmen zusammenzubringen. Die werden auch sehr erfolgreich angenommen. Da ist noch mehr Luft drin. Aber worauf ich hinaus will: Wir brauchen die Straße in unserer arbeitsteiligen Wirtschaft, weil Handel, Industrie und letztendlich auch die Konsumenten auf getaktete Güterverkehre angewiesen sind. Wir brauchen den Lkw in der Fläche. Wir brauchen ihn zur Versorgung urbaner Zentren. Dort dürfen wir ihm jetzt nicht „Steine in den Weg legen“ in Form von Fahrverboten oder – wir werden ja vielleicht auch noch auf die Technik zu sprechen kommen –, dem Verbrenner-Aus, was für 2030, 2035, 2040 geplant ist. Da müssen wir noch schauen.

Wie wird sich die Branche entwickeln? Ich hoffe weiter mit Wachstumszahlen, Herr Lenders, und dass auch der Straßengüterverkehr seiner Rolle gerecht wird. Mehr ausländische Anbieter? Ja! Spediteure organisieren Güterverkehre grenzüberschreitend, beauftragen natürlich auch Frachtführer aus dem In- und Ausland. Von daher, wenn diese da sind, wenn hierzulande Frachtführer fehlen, werden die natürlich auch gerne beauftragt und eingesetzt, wohlbemerkt unter fairen Bedingungen. Das Thema „Wettbewerbsgleichheit“ ist für uns auch sehr wichtig. Sozialdumping geht gar nicht und wird auch von unserer Seite strikt abgelehnt. Also da geht es nicht darum, irgendwelche Lohnkostenunterschiede auszunutzen, sondern es sollte sich alles zu fairen und gleichen Wettbewerbsbedingungen abspielen. Standards unterlaufen? Ich weiß jetzt nicht, in welche Richtung das gehen soll. Technische Standards auf keinen Fall unterlaufen! Sozialstandards? Nein! Ich habe eben gehört, die Strafen seien lächerlich. Ich habe gerade noch mit einem Kollegen darüber gesprochen, weil auch irgendwo der Vorwurf im Raum steht, die Vorgaben der EU, des EU-Mobilitätspaketes, seien noch nicht vollständig in deutsches Recht umgesetzt worden. Also er meinte, dass im Grunde die Vorschriften, die wir bis jetzt schon haben, völlig ausgereicht hätten. Wichtig ist, diese konsequent zu kontrollieren und durchzusetzen.



Damit wäre auch schon viel geholfen, um im Straßengüterverkehr fairere Wettbewerbsbedingungen zu gewährleisten und gegen das Sozialdumping vorzugehen.

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann hat jetzt Herr Hoffmann für maximal vier Minuten das Wort.

Christian Hoffmann (BALM): Herzlichen Dank, Herr Vorsitzender! Ich werde mal versuchen, die Fragen auch in der von Ihnen gestellten Reihenfolge zu clustern und abzarbeiten. Es wurde nach Herausforderungen und Erfahrungen gefragt. Wir als BALM haben im Bereich der Kontrolle entsprechende Erfahrungen insofern gesammelt, als dass Schwerpunktkontrollen unsere flächendeckenden Kontrollen auf den bundesdeutschen Fernstraßen sehr wirkungsvoll und effektiv ergänzen. Aber gerade das Thema, was hier auch schon verschiedentlich angesprochen wurde, die Fortschreibung des intelligenten Fahrtenschreibers in der Version 2: Ja, vielleicht können die Gerätehersteller nicht alle pünktlich liefern. Aber wichtig ist aus unserer Sicht, dass auch der politische Konsens besteht, dass ab diesem Jahr schrittweise – auch über die nächsten Jahre dann mit den notwendigen Updates – die volle Funktionalität hergestellt wird, um nicht nur im Bereich der Sozialvorschriften wirkungsvoll zu kontrollieren, sondern eben auch die Querverbindung herzustellen und im Rechtsgebiet des GüKG mit der Kabotage wirkungsvoll kontrollieren zu können. Das alles tun wir, indem wir auch aufrüsten und wir sagen: „Ja, mehr Kontrolle wird von uns verlangt.“ Das wollen wir tun, indem wir systematisch digitalisieren und wir unsere Fahrzeuge entsprechend so ausstatten, dass auch schon mit moderner Sensorik eine Verdachtsgewinnung möglich ist, unter anderem auch dann mit Fahrtenschreibern auf Basis sogenannter DSRC-Kommunikationstechnik.

Es ist gefragt worden nach den Verstößen und den Bußgeldhöhen. Die Zuständigkeit für Verstöße Gebietsfremder in den hier heute relevanten Rechtsgebieten, gerade Sozialvorschriften, im Bereich des GüKG mit der Kabotage, Abfall-, Gefahrgutrecht, liegt hier beim BALM, auch für die entsprechende Polizeifeststellung. Deswegen ist es auch unheimlich wichtig zu wissen, dass die Forderung nach mehr Kontrollen eben auch die Forderung beinhaltet, diese Bußgeldverfahren, was wir tun, eben bis zur Rechtskraft zielgerichtet fortzusetzen.

So haben wir im Jahr 2022 auch über 45.000 Bußgeldbescheide in den hier besprochenen Rechtsgebieten erlassen und 18 Millionen Euro beziehungsweise, Entschuldigung, 31.000 Bescheide ohne auch die Mautfeststellung mit 14 Millionen Euro Straffestsetzungen festgesetzt. Betriebskontrollen bei entsprechenden Auftraggebern setzen das insbesondere im Bereich GüKG auch mit den Kabotage-Vorschriften wirkungsvoll fort. Zur Frage der letztendlichen Bußgeldhöhe bleibt festzustellen, dass insbesondere im Bereich der Sozialvorschriften und auch des Güterkraftverkehrsrechts sich der Bund mit den Ländern auf entsprechende Bußgeldkataloge verständigt. Das jetzt nach der Art und Höhe zu kommentieren, ist nicht unsere Aufgabe als BALM. Aber im Bereich des Güterkraftverkehrs können diese durchaus beträchtlich sein. Ich nenne mal ein Beispiel für einen Kabotage-Verstoß: 1.250 Euro für die fahrlässige und 2.500 Euro für die vorsätzliche Begehung.

Wenn nach dem Image des Gewerbes gefragt wird, da würde ich hier insofern bestätigen, dass unsere Marktbeobachtung – das Ohr am Gewerbe – seit Jahren auch ergibt, dass es eben den angesprochenen Mangel an Berufskraftfahrerinnen und -kraftfahrern gibt. Die Situation ist unterschiedlich zu betrachten. Gerade im Bereich des Regional- und Nahverkehrs können die wesentlichen Forderungen nach gutem Grundgehalt, Betriebsklima, aber auch Vereinbarkeit mit Familie und Beruf, Ausstattung des Fahrzeugs und geregelten Arbeitszeiten oftmals so umgesetzt werden, dass eine hohe Zufriedenheit herrscht. Es ist dann – und insbesondere auch im Fernverkehr – misslich, wenn durch fehlende Verabredungen zwischen dem entladenden oder beladenden Unternehmen und dem Tour-Unternehmer entsprechende Fahrer auch für weitere Hilfstätigkeiten an der Rampe hinzugezogen werden, weil dann im Prinzip auch die weiteren Folgebeförderungsprozesse unter Zeitdruck geraten und sich Stress breitmacht. Das sind jedenfalls nach den Erkenntnissen unserer Marktbeobachtungen dann zusätzliche Gründe, die den Fahrermangel noch etwas weiter fördern.

Ein letztes Wort zu den Stellplätzen. Ich möchte nur darauf hinweisen, dass wir auch seit über zwei Jahren private Investoren dabei unterstützen, weitere Parkplätze aufzubauen. Über 400 Anträge sind bei uns eingegangen, die zum Ausbau von



weiteren über 4.000 Stellplätzen auf privatem Investorengrund zu Gunsten der Fahrer führen. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann gebe ich jetzt Herrn Keller das Wort, maximal zwölf Minuten.

Ronny Keller (ver.di): Herr Vorsitzender, liebe Abgeordnete, meine sehr verehrten Damen und Herren! Vielen Dank für die Möglichkeit, wiederholt hier zu sprechen. Ich möchte zuerst zu der Äußerung zu unserer Stellungnahme Position beziehen. Wir fanden den Titel des Antrags der Union „Güterverkehrs- und Logistikbranche aus der Krise führen“ in der Dramaturgie etwas zu scharf, weil wir sagen – und davon sind wir überzeugt –, die Güterverkehrs- und Logistikbranche ist nicht in der Krise. Die Kolleginnen und Kollegen, die Beschäftigten und die Unternehmen haben in der Vergangenheit gezeigt, dass sie von Krisen betroffen waren. Ich meine Pandemie, ich meine den russischen Angriffskrieg auf die Ukraine und ich meine auch die Herausforderung des Klimawandels, die echte Krisen sind und auf die Branche eingewirkt haben und die Logistik, die Kolleginnen und Kollegen in der Vergangenheit sehr wohl diese Krise bestanden haben. Es wurden Umsatzzuwächse verzeichnet – auch in 2022 – sodass wir der Meinung sind, dass es zu dramatisch formuliert ist, von einer Krise zu sprechen. Wir gestehen ein, dass es – und das haben wir auch in den zurückliegenden Sitzungen besprochen – einen Fahrpersonalmangel gibt. Wir haben dort gute Vorschläge unterbreitet in der Vergangenheit, wie man dem entgegenwirken kann. Wir stellen fest, dass es ein Infrastrukturproblem gibt, das allerdings auch auf die Regierungsarbeit des letzten Jahrzehnts zurückzuführen ist. Und wir halten fest, dass wir aufgrund der Internationalität des Straßengüterverkehrs natürlich auch weiterhin dafür einstehen müssen, dass wir europaweit faire Bedingungen brauchen. Das heißt die Umsetzung des Mobilitätspakets, konkret der Entsenderichtlinie, in nationales Recht, um dies dann endlich auch in der Strafverfolgung zu ahnden und durchzusetzen.

Ich wurde von Abg. Gastel konkret zur Infrastruktur gefragt. Übrigens an dieser Stelle nochmal einen Hinweis auf den ursprünglich angedachten gemeinsamen Antrag der Koalition, der es ja nicht geschafft hat, der aber sozusagen im Vorfeld der Anhörung versandt wurde. Ein Antrag, der, wie

ich finde, die Situation viel besser abbildet und auch viel mehr Vorschläge aufgreift, die wir in der Vergangenheit in diesem Kreis hier schon diskutiert haben. Mir sei erlaubt zu sagen, dass nach unserer Meinung der Antrag der Union aufgrund der Vorarbeit und der Vordiskussionen in der Vergangenheit und vor dem Hintergrund, dass er den Titel „Güterverkehrs- und Logistikbranche aus der Krise führen“ trägt, viel zu wenig konkrete Vorschläge unterbreitet. Zweimal ist ein Runder Tisch ins Gespräch gebracht worden. Das reicht uns nicht aus. Insofern bedauern wir es sehr, dass es der ursprüngliche gemeinsame Antrag der Koalition nicht geschafft hat und appellieren hier, nochmal nachzuarbeiten. Wenn ich, Abg. Gastel, nochmal konkreter auf die Frage eingehen darf, in welchen Zuständen wir Raststätten, Rastanlagen, die Unterwegs-Situationen von Kolleginnen und Kollegen hinter dem Steuer bewerten würden, dann fällt uns als erstes auf – und auch das ist nicht neu –, 40.000 Lkw-Plätze fehlen bundesweit. Und wir machen an dieser Stelle auch nochmal das System als solches verantwortlich: Just-in-Time-Logistik ist, ich möchte nicht sagen, uns ein Dorn im Auge, aber es hat dazu geführt, dass eigentlich Unternehmen ihre Lagerkapazitäten auf die Straße verlagert haben. Das heißt, das, was ich früher an Lagerfläche hatte, habe ich ausgelagert an Lkw-Laderaum. Es sind rollende Lager aus unserem Verständnis heraus. Just-in-Time funktioniert nicht immer hundertprozentig. Wir erfahren von vielen Kolleginnen und Kollegen, die sich in den ver.di-Kraftfahrerkreisen organisieren, dass sie hohe Wartezeiten beim Be- und Entladen haben und dieses Just-in-Time gar nicht funktioniert. Sie verbringen diese Zeit mit Warten in Industriegebieten. An dieser Stelle nochmal der Hinweis, dass die Öffnung von Industriegebieten, um dort dem Parkplatzmangel entgegenzuwirken, absolut keine Lösung sein kann, so wie es vorgeschlagen wurde. Denn Industriegebiete geben die Infrastruktur einfach gar nicht her. Erstens verwehren wir uns dagegen, dass wir das Lager in den öffentlichen Raum verlegen. Und zweitens ist ein Industriegebiet noch nicht mal annähernd das, was wir als Raststätte verstehen und was wir an Anforderungen an Rastplätze definieren. Wir brauchen bei der Infrastruktur einer Raststätte eine Sicherheit. Denn die Kolleginnen und Kollegen, die die Lkw fahren, haben selbst, wenn sie in der Ruhezeit sind – so habe ich es mir erzählen



lassen –, immer eine innere Unruhe, weil man in ihre Ladefläche einbrechen, sie bestehlen könnte, insbesondere an dunklen Rastplätzen und Rasthöfen. Das wird im Industriegebiet nicht anders sein. Das heißt, wir brauchen auf Raststätten als gute Infrastruktur eine Beleuchtung. Wir bräuchten vielleicht auch eine Polizeipräsenz oder zumindest einen Sicherheitsdienst, eine Kameraüberwachung, irgendetwas, was den Kolleginnen und Kollegen Sicherheit in ihrer Ruhezeit garantiert. Wir brauchen sanitäre Anlagen, die für die Lkw-Fahrenden kostenfrei zur Verfügung stehen. Das fängt an bei ganz einfachen Dingen wie Wasserentnahmestellen. Man kann auf der Toilette am Rasthof schlecht einen Kanister unter das Waschbecken halten, weil der da einfach nicht drunter passt. Es gibt Lösungen mit Außenanlagen, wo es auch eine Wasserentnahmestelle gibt, an der ich einen großen Kanister befüllen kann, wo es ein großes Waschbecken gibt, in dem die Berufskraftfahrerinnen und Berufskraftfahrer ihr Geschirr abwaschen. Momentan tun sie das in selbst mitgebrachten Schüsseln mit Wasser aus Kanistern, die sie zum Teil aus dem Ausland mitgebracht haben, weil es dort solche sanitären Anlagen mit diesen Nutzungsmöglichkeiten gibt. Es gibt Waschaloncontainer. Auch das ist zu überdenken, um die Qualität der Hygienebedingungen und sanitären Anlagen auf Raststätten zu verbessern. Die Fahrerinnen und Fahrer können dort ihre Wäsche an mobilen Waschalons waschen und müssen sie nicht – so wie wir es zu Genüge bei unseren Rundgängen an Raststätten erleben – auf ihrer Motorhaube an einer gespannten Leine zum Trocknen aufhängen. Für uns ist eine Raststätte, wenn man dort seine Ruhezeit verbringt. Aber es ist auch ein Sozialraum, der entsprechend gestaltet und nutzbar gemacht werden sollte. Wie verbringe ich meine Freizeit auf einem Rasthof, auf einer Raststätte? Wir plädieren für Gemeinschaftsräume. Wir kennen gute Beispiele, wo es Fitnessgeräte gibt, also Outdoor-Fitnessgeräte, um einfach dieser Zwangskörperhaltung hinter dem Steuer entgegenzuwirken und die Pausen auch mal mit einer sportlichen Betätigung zu verbringen. Wir brauchen Versorgungsmöglichkeiten an den Rastanlagen zu humanen Preisen, also regulären Supermarktpreisen für die Fahrerinnen und Fahrer, und nicht die Bockwurst, die irgendwie in der großen Variante, glaube ich, mit einem Brötchen bei 6,50 Euro liegt. Wir bringen auch in die

Überlegung mit ein – auch das hatten wir schon in den zurückliegenden Stellungnahmen geäußert – über eine Transfermöglichkeit, ein Car-Sharing-System oder vielleicht auch Leihfahräder an Raststätten den Fahrerinnen und Fahrern, die dort längere Zeit auf der Raststätte verbringen, die Möglichkeit zu geben, auch mal auszubrechen aus dieser Anlage. Und wir appellieren immer wieder an die Ruhequalität auf den Rasthöfen. Die Frage nach Lärmschutz, nach Schallschutz ist schon gestellt worden. Aber oft, wenn man sich die Rastanlagen anschaut, sind die Parkplätze der Touristinnen und Touristen, also die Pkw-Parkplätze, baulich meistens eher in einem hinteren, vor Autobahn- und Straßenlärm geschützten Bereich. Aber die Lkw-Parkplätze sind in der Regel am nächsten zur Autobahnanlage. Da gibt es einfach bauliche Dinge, die zu berücksichtigen sind, wo man schon ganz viel an Ruhemöglichkeit schaffen könnte.

Ich möchte mich zuletzt noch äußern zum Sonntagsfahrverbot, das unserer Meinung nach seine Daseinsberechtigung hat und auch weiterhin aufrechterhalten werden sollte. Wir waren ein bisschen überrascht, als der Bundesverkehrsminister unserer Auffassung nach zum offenen Rechtsbruch aufgerufen hat, indem er gesagt hat: „Na ja gut, vielleicht sollte man ein bisschen weniger kontrollieren an diesem Wochenende und die Lkw-Fahrenden das Sonntagsfahrverbot an dieser Stelle nicht berücksichtigen.“ Wir appellieren daran, es aufrechtzuerhalten. Wir sehen keine Versorgungsengpässe oder gar einen Versorgungskollaps, wenn sonntags nicht Lkw gefahren werden darf. Ich denke, das ist auch im Interesse der Kolleginnen und Kollegen, die sonst sechs Tage die Woche hinter dem Steuer sitzen. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Nun hat Herr Westenberger für maximal vier Minuten das Wort.

Peter Westenberger (NEE): Vielen Dank, Herr Vorsitzender, Frau Enghardt-Kopf, meine Herren Abgeordneten! Ich wurde von Herrn Abg. Gastel zu der Frage um Auskunft gebeten, ob die Schiene etwas zu der in den vorherigen Anhörungen geschilderten Situation beitragen kann. Ich will die Antwort mit einem klaren „Ja, aus meiner Sicht jedenfalls“ vorweg nehmen. Das wird Sie auch nicht sonderlich überraschen, von einem Vertreter eines Verbandes, der Güterbahnen organisiert. Ich bedanke mich ausdrücklich dafür, dass der Fokus



oder die Betrachtung um die intermodale Situation erweitert worden ist. Ich glaube, dass das Thema „Personalsituation“ schon viel zu lange verhandelt wird, ohne dass wirklich eine Lösung gefunden wurde oder gefunden werden kann. Ich glaube, es wird sogar immer schwieriger mit steigender Verkehrsmenge und -problemen, was die Attraktivität der Arbeitsplätze angeht. Es geht letztendlich um Menschen, die in diesen Berufen tätig sein müssen, und die haben zunehmend die Freiheit, auch etwas anderes zu tun, als in der Logistik zu arbeiten. Sowohl der Kombinierte Verkehr Straße-Schiene als natürlich auch unter Einbezug der Binnenwasserstraße kann dazu führen, dass durch die Bündelung ein Teil der Transportleistungen auf der Schiene erbracht wird. Sie kennen dieses Beispiel, das muss man natürlich je nach Ladungsträger nochmal differenzieren, aber bei bis zu 52 Lkw, die durch einen voll ausgelasteten Güterzug gefahren werden können, kann der Bedarf an Fahrerinnen und Fahrern deutlich verringert werden. Wir haben mit Freude festgestellt, dass der Haushaltsausschuss des Bundestages das Thema „Einzelwagenverkehr“ durch eine beabsichtigte Förderung auch wieder auf den Plan gerufen hat. Dort wird darüber diskutiert. Das sind kleine Sendungen, die am ehesten der Sendungsgröße im Lkw-Verkehr entsprechen und dort als Alternativen möglicherweise wieder stärker genutzt werden. Hier ist es ja angesprochen worden, dass die Zahl der Gleisanschlüsse in den vergangenen Jahren stark zurückgegangen ist. Ich glaube schon, dass es lohnt, dort keine Schwarz-Weiß-Diskussion zu führen. Es geht nicht darum, dass die Straße nicht mehr gebraucht wird. Manche Diskussionen in den vergangenen Wochen suggerierten so ein Schwarz-Weiß-Denken. Ich glaube auch nicht, dass der Lkw allein vielleicht das richtige Wort für das Straßenfahrzeug der Zukunft ist. Aber für intermodale Verkehre brauchen wir auf jeden Fall Einiges an Innovationsentwicklung. Wir brauchen aber vor allen Dingen geeignete Infrastruktur. Das sind bei der Schiene auf jeden Fall deutlich mehr Strecken, aber auch Verlademöglichkeiten. Wir brauchen auch eine aktive Rolle in der Innovationsförderung des Bundes bei der Frage „was ist mit horizontalen Verladesystemen Straße-Schiene“? Dort gibt es Technologieoffenheit in einem Ausmaß, das nicht gut für den Markt ist, weil sich kein System durchsetzen

kann. Das kann man nicht durch gesetzliche Entscheidungen verändern, aber möglicherweise doch durch politische Hilfen auf europäischer Ebene. Die Punkte, die wir auch in der Stellungnahme angesprochen haben, will ich jetzt nicht alle aufzählen mit Blick auf die Zeit. Dort gibt es einen großen intermodalen Handlungsbedarf, der aber dann, wie gesagt, auch das Ziel, das der Antrag und auch die Stellungnahme der drei Abgeordneten der Koalitionsfraktionen verfolgen, erreichen kann. Letzter Satz von meiner Seite aus: Ich finde schon, dass Güterverkehr grundsätzlich eigenwirtschaftlich betrieben werden muss. Das heißt also auch, was hier auch viele Unternehmen geschafft haben – Stichwort „Krise“ –, da bin ich ganz nah bei Ihnen. Das sagen auch die Zahlen des BALM. Die Krise bestand in spontanen Kostensteigerungen als Kurzfristeffekte. Die Überwälzung dieser Kosten an die verladende Wirtschaft ist zum großen Teil gelungen, nicht nur auf der Straße, sondern auch auf der Schiene. Das geht natürlich einher mit höheren Transportpreisen. Aber der Anteil der Transportkosten an den Gesamtkosten von Konsumprodukten wird notorisch unterschätzt. Deswegen glaube ich, dass wir an der Stelle durchaus Diskussionsmöglichkeiten haben, beispielweise auch die Internalisierung der externen Kosten als Treiber für den Wandel ein Stück weit vorwärts zu bringen. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann kommen wir jetzt in die zweite Fragerunde.

Abg. **Udo Schiefner** (SPD): Ich möchte nochmal das aufgreifen, was Herr Fiala und Herr Hoffmann eben angesprochen haben. Zunächst mal mit der Frage der Kontrolle: Jetzt haben wir ja mehrere Akteure. Wir haben das BALM, wir haben die Polizei, wir haben den Zoll. Inwieweit macht es Sinn, über eine intensivere Zusammenarbeit dieser drei Behörden nochmal nachzudenken? Bei der Polizei haben wir ja nun mal ein föderalistisches System. Und hier meine Frage vor allen Dingen an Herrn Fiala: Stellen Sie durch Ihre Arbeit Unterschiede in den einzelnen Bundesländern fest oder ist es nach Ihrem Eindruck so, dass in allen Bundesländern dieser Bereich von der Kontrolldichte durch die Polizei gleich aufgestellt ist? Denn das ist ja auch eine Priorisierung der jeweiligen Bundesländer.

Der zweite Punkt, der nochmal an beide geht: Was muss jetzt konkret Ihrer Meinung nach passieren?



Mit „konkret“ meine ich eben auch in einem überschaubaren Zeitrahmen. Sie haben von den Bußgeldern gesprochen, die Vollstreckbarkeit, die Nutzung der Daten, auch von Toll Collect – soweit ich weiß, darf das BALM bei Kabotage-Verstößen darauf zurückgreifen. Ist das für die Polizei nicht zulässig auf die Daten zurückzugreifen? Also ich möchte nochmal von Ihnen, ich sage mal, so einen Katalog haben, etwas Handfestes. Was müssen wir Ihrer Meinung nach jetzt auf den Weg bringen?

Abg. **Henning Rehbaum** (CDU/CSU): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Erst einmal schönen Dank an alle Sachverständigen! Ich stelle eine relativ große inhaltliche Zustimmung zu unserem Antrag fest. Es freut uns natürlich, dass wir da den richtigen Ton getroffen haben. Zum Faktor Wettbewerbsfähigkeit: Wir haben gerade aus der Praxis gehört, wie sich die CO₂-Bepreisung auf die Unternehmen betriebswirtschaftlich auswirkt. Eine Maßgabe zur Einführung der CO₂-Maut im Koalitionsvertrag lautete ja, Zitat: „Wir werden 2023 eine CO₂-Differenzierung der Lkw-Maut vornehmen, den gewerblichen Güterkraftverkehr über 3,5 Tonnen einbeziehen und einen CO₂-Zuschlag einführen, unter der Bedingung, eine Doppelbelastung durch den CO₂-Preis auszuschließen. Wir werden die Mehreinnahmen für Mobilität einsetzen.“ Herr Prof. Engelhardt, wissen Sie denn schon von der Regierung, wie sie diese Doppelbelastung vermeiden möchte? Und wie stellen Sie sich für die Branche ein verkraftbares Modell vor?

Zweite Frage zum Faktor Zeit: Ich finde es sehr wichtig, dass wir heute endlich über unseren Antrag sprechen, den wir vor einem halben Jahr eingebracht haben, und dazu jetzt Stimmen aus der Praxis hören. Ich frage mich aber: Haben wir überhaupt noch die Zeit dazu? Ich habe leider von der Regierung noch keinen eigenen Legislativvorschlag vernommen, abgesehen von einem Positionspapier von drei einsamen Abgeordneten der Ampelkoalition. Ich möchte erinnern, an das Problem des Runden Tisches des Ministeriums für die Digitalisierung im Verkehr, bei dem die Branche gar nicht dabei ist – ich kann das gar nicht glauben, aber es scheint so zu sein – oder das Problem der mangelnden Abstimmung auf europäischer Ebene, zum Beispiel bei der Frage der Berufskraftfahrerqualifikation, der Fahrzeugantriebe, den grenzüberschreitenden Kontrollen, Kabotage, Rückkehrpflicht von Fahrzeugen. Da gibt

es also noch eine Menge, was man besser machen könnte. Frage konkret an den BGL: Welche Auswirkungen auf die Branche und unsere Volkswirtschaft insgesamt hat das Nicht- oder das langsame Handeln der Regierung aus Ihrer Sicht?

Vorsitzender: Kollege Gastel, bitte!

Abg. **Matthias Gastel** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich möchte, Herr Vorsitzender, durchaus nochmal die Frage aufgreifen und ergänzen, die Sie gerade an Herrn Fiala gestellt haben. Und zwar auch deswegen, weil vorhin Herr Fiala gesagt hat, jahrelang sei nicht kontrolliert worden, sagten einzelne Lkw-Fahrende. Und deswegen habe ich die Frage an Christian Hoffmann vom Bundesamt, die ich mal so formuliere: Was kriegen eigentlich Lkw-Fahrerinnen und -Fahrer an Kontrollen nicht mit, obwohl sie kontrolliert werden? Also was erfolgt alles an Feststellungen, ohne dass das zu merken ist? Denn ich höre natürlich auch immer wieder die Aussage: „Fünf Jahre in Deutschland unterwegs und kein einziges Mal kontrolliert worden“, sagte ein polnischer Fahrer, mit dem wir gesprochen haben. Also was findet da an Kontrollen statt, die so gar nicht feststellbar sind?

Die zweite Frage richtet sich an Peter Westenberger. Wir haben ja eine Diskussion um diese langen Realisierungszeiten von Infrastruktur. Und da interessiert mich: Was ist da aus Sicht Ihres Verbandes besonders wichtig? Dass Sie natürlich jetzt sagen, die Schiene sei zentral und so weiter, das ist klar, aber beispielsweise gehören ja auch Anlagen für den Kombinierten Verkehr zur Infrastruktur. Wo würden Sie hier Schwerpunkte setzen? Und was sind die Ideen, damit wir aus Ihrer Sicht schneller zu dieser wichtigen Infrastruktur kommen können?

Vorsitzender: Dankeschön! Jetzt ist für die AfD Kollege Bochmann als nächsten Redner dran.

Abg. **René Bochmann** (AfD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Sachverständige, meine Frage richtet sich an Herrn Prof. Dr. Engelhardt und Herrn Hodea. Zurecht kritisieren wir hier das Lkw-Stellplatzproblem mit ca. 40.000 fehlenden Stellplätzen. Meine Frage: Wo sollen diese fehlenden Parkplätze – neben dem Wegfall des Parkverbotes – entstehen? Und haben Sie diesbezüglich eine bundesweite Übersicht geordnet nach Strecke, Route und Frequentierung der Strecke?



Meine zweite Frage richtet sich an Herrn Peter Westenberger. Als die Bahn 1994 reformiert wurde, gab es noch 11.742 private Anschlüsse für den Güterverkehr. Mittlerweile sind es nur noch 2.314 Anschlüsse, ein Abbau von 80 Prozent in 28 Jahren. Die Zahlen stammen von der Allianz pro Schiene. Der Etat für Zuschüsse zu privaten Gleisanschlüssen wurde im letzten Jahr um 16 Millionen Euro gekürzt, von 34 auf 18 Millionen Euro. Inwieweit stimmen Sie meiner Aussage zu, dass die Bedingungen für eine Verkehrswende von der Straße auf die Schiene heute schlechter sind als vor der Bahnreform 1994 und dass die Bundesregierung lieber Leichtes sagt als Schweres zu machen? Damit war die politische Entwicklung zur heutigen Situation doch eher gegenläufig zur Zielsetzung. Danke!

Vorsitzender: Herr Kollege Sie haben jetzt drei Sachverständige angesprochen: Herrn Engelhardt, Herrn Hodea und Herrn Westenberger. Jetzt müssen Sie sich für zwei entscheiden.

Abg. **René Bochmann** (AfD): Die erste Frage richtet sich an Herrn Prof. Dr. Engelhardt und Herrn Hodea, weil sie ja die Vertreter der Verbände sind. Vielleicht gibt es irgendwo eine Absprache dazu oder Ideen von beiden Verbänden? Die andere war an Herrn Westenberger.

Vorsitzender: Gut, dann werden die zwei Herren jetzt noch kurz ausmachen, wer von Ihnen beiden die Antwort gibt. Und dann darf Herr Lenders jetzt erstmal für die FDP fragen.

Abg. **Jürgen Lenders** (FDP): Meine Fragen richten sich an Herrn Hodea. Sie haben es eben schon vermutet, dass die Frage die technischen Innovationen betrifft, vor allen Dingen auch die Antriebswende, wenn man es so nennen will. Ich war einigermaßen überrascht, dass die Elektromobilität beim Lkw jetzt auf einmal eine große Rolle spielt. Wir hatten eigentlich immer lange Zeit den Wasserstoff-Lkw diskutiert und die Ladeinfrastruktur dafür. Da kam jetzt doch der Elektroantrieb für den Lkw auch sehr stark in den Fokus, was uns auch beschäftigen muss. Wie sieht denn dafür eigentlich die Ladeinfrastruktur aus? Vielleicht können Sie dann aber auch kurz erklären, ob dann E-Fuels oder auch HVO100, also synthetische Kraftstoffe für den Lkw, von der Infrastruktur her nicht absolut wichtig sind und dass wir die dort auch für die Resilienz des ganzen Systems brauchen.

Ich weiß nicht, ob Sie dann noch Zeit haben, vielleicht auch einen Ausblick zu geben, auf dieses Experiment mit den Oberleitungs-Lkws. Sie schützen schon den Kopf? Gut, dann belassen wir es dabei. Es gäbe ja noch eine ganze Menge mehr an Innovationen, da ist Platooning – Sie machen es ja auch vom Verkehrsrecht abhängig, was Platooning angeht –, digitale Lösungen beim Parken. Was müssten wir eigentlich dafür machen? Wenn Sie da noch einen Ausblick einbauen können, was die technischen Innovationen angeht, um dem ganzen System, der ganzen Branche auch weiterzuhelfen. Vielleicht auch, was das eigentlich für Auswirkungen auf die Disposition der Spediteure hat.

Vorsitzender: Dankeschön! Haben Sie sich geeinigt, wer gleich antworten wird? Herr Prof. Engelhardt, okay! Jetzt kommt Kollege Lutze zu Wort.

Abg. **Thomas Lutze** (DIE LINKE.): Vielen Dank, ich habe ja hier als Vertreter der kleinsten Fraktion das Privileg des Schlusswortes bzw. der letzten Fragen. Deswegen geht meine erste Frage an Herrn Westenberger. Sie schreiben in Ihrer Stellungnahme nochmal relativ deutlich, dass dieses prognostizierte Wachstum im mittleren zweistelligen Bereich auf der einen Seite steht, auf der anderen Seite wird das für die Schiene aber noch schwächer prognostiziert als für die Straße. Da wäre meine ganz konkrete Frage: Was erwarten Sie denn von der Politik, damit die Aufnahmefähigkeit des Verkehrsträgers Schiene zukünftig dem Anspruch gerecht wird, den die Gesellschaft stellt, die Unternehmen stellen? Also was muss denn tatsächlich passieren? Denn die Zahlen und die Hinweise, die wir zurzeit haben – den Haushalt für nächstes Jahr gibt es noch nicht –, aber die Diskussion geht ja dahin, dass für die Schiene viel Geld investiert wird, aber für die Straße soll noch mehr Geld investiert werden als für die Schiene. Sehen Sie da möglicherweise einen Widerspruch? Was müsste hier im Deutschen Bundestag, der ja zumindest für den Etat zuständig ist, passieren?

Die zweite Frage geht noch einmal an den Kollegen Keller von ver.di. Sie haben ja vorhin sehr deutlich und mit guten Beispielen das ganze Drumherum bei den Rastanlagen geschildert, wie parkt man, wie übernachtet man. Mich würde noch ein weiterer Punkt interessieren. Unabhängig davon ist vorhin ganz am Anfang auch der Zugang für Arbeitskräfte überhaupt in den Markt angesprochen worden. Jetzt gibt es im Deutschen



Bundestag – der Bundesgesetzgeber ist dafür wieder verantwortlich – immer wieder Diskussionen, wir müssten irgendwie den Führerschein erleichtern und Menschen, die aus dem Ausland hierher kommen, ob als Flüchtlinge oder als Zuwanderer, müssten einfacher den Führerschein bekommen. Das klingt ja alles erstmal völlig rational und nachvollziehbar. Aber man hat ja den Führerschein nicht, wenn man irgendwie 3.000 oder 4.000 Euro zu viel hat und die unbedingt an die Fahrschule loswerden wollte. Ich rede jetzt mal vom Pkw-Führerschein, was aktuell ein Lkw-Führerschein kostet, weiß ich nicht. Aber es hat ja auch einen Grund, dass es so etwas wie eine Fahrprüfung gibt oder vielleicht auch eine Probezeit. Was würden Sie als Vertreter der Belegschaft sagen, wo kann man tatsächlich Erleichterungen vornehmen? Und wo muss eigentlich auch die Gesellschaft bzw. der Staat konsequent durchgreifen und berücksichtigen, dass so ein 40-Tonner-Lkw letztendlich eine gewisse Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer darstellt und nicht nur für denjenigen, der vorne selber fährt? Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann hat jetzt Prof. Engelhardt das Wort für maximal zwölf Minuten.

Prof. Dr. Dirk Engelhardt (BGL): Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren! Erst einmal vielen Dank! Wir halten es für ein sehr wichtiges Signal und begrüßen den Antrag der CDU/CSU ausdrücklich. Damit wird wirklich gut für die herausragenden Anforderungen in der Branche eingetreten. Aber, das möchte ich auch nochmal betonen, gerade die Stellungnahme der Abgeordneten Udo Schiefner, Matthias Gastel und Christian Sauter begrüßen wir außerordentlich. Das sind genau die Punkte, die uns als Gewerbe umtreiben. Das vielleicht nur ganz kurz als Vorbemerkung.

Ich möchte zunächst auf die Frage des Abg. Rehbaum zur Mautdoppelbelastung eingehen. Nein, wir haben keine Signale. Wir reden schon lange mit dem BMDV. Und wir brauchen hier auch eine Lösung, weil die Doppelbelastung einmal über die CO₂-Maut und über das Brennstoffemissionshandelsgesetz für die Branche nicht hinnehmbar ist. Und wir erwarten hier konkrete Lösungen, die uns aber nicht bekannt sind. Mir sind jetzt auch keine Vorschläge bekannt. Wir haben aber als Branche einen Vorschlag gemacht, dass die Maut gespreizt

wird. Das heißt, eine planungssichere Mautreform, Vermeidung der Doppelbelastung und vor allem jetzt keine Anhebung der Maut für die Euro-6-Fahrzeuge. Ich möchte mal ein bisschen mit Zahlen arbeiten. Wir haben im Moment 800.000 Lkw, die jeden Tag in Deutschland die Versorgung der Bevölkerung aufrechterhalten. Von diesen 800.000 Lkw waren, Stand Januar 2023, 173 Fahrzeuge batterieelektrisch betrieben. 0,02 Prozent! Bei diesen immensen Zahlen von batterieelektrisch betriebenen Lkw frage ich mich, wie die Unternehmer denn ausweichen sollen. Es gibt keine Lenkungswirkung der Maut, wenn wir sie jetzt anheben. Am Ende geht sie nur weiter an den Endverbraucher, der mehr als genug belastet ist. Denn die Unternehmer können in nennenswerter Anzahl keine anderen Fahrzeuge anschaffen. Deswegen – der Vorschlag liegt auch vor, ist auch in unsere Stellungnahme eingearbeitet – die dringende Bitte oder der dringende Hinweis, das nochmal wirken zu lassen.

Zum Thema „Runder Tisch“: Ja, das ist richtig, Herr Abgeordneter. Wir sind an dem Runden Tisch beim BMDV nicht beteiligt. Und wenn ich hier in der Runde höre, es gebe keine Krise, wir hätten keine Probleme: Oben im Auditorium sitzen Unternehmer, die heute aus allen Teilen Deutschlands hergekommen sind, die im Rahmen einer Erfahrungsarbeitsgruppe hier sind. Ich kann nur jedem Abgeordneten dringend empfehlen, sich nachher mal mit den Unternehmern zu unterhalten, ob das denn alles so entspannt ist, wie das hier dargestellt wird. Da werden Rentner reaktiviert. Da sitzen die Disponenten selbst auf dem Lkw. Da sitzen stellenweise die Unternehmer und fahren. Müssen wir erst englische Verhältnisse haben oder wollen wir jetzt vorher mal gegensteuern? Über ein Drittel der Fahrer sind 55 Jahre und älter. Ich habe es hier im Hintergrund gehört: Führerschein. Wir bezahlen mittlerweile 13.000 Euro für den Lkw-Führerschein inklusive Grundqualifikation. Das kann sich kein Unternehmer, aber auch kein Interessierter mehr leisten. Ich habe selber den Führerschein gerade verlängert. Sechs Behördengänge! Ich habe über drei Tage gebraucht um meinen Führerschein nur zu verlängern. Ja, wir sind auch interessiert an Aus- und Weiterbildung. Da bin ich ganz bei Tom Fiala. Aber bitte angepasst an die betrieblichen Belange! Die Unternehmen schulen. Wir brauchen keinen Tankwa-



gen-Unternehmer, der seine Fahrer in Ladungssicherung schult, weil der flüssige Güter fährt. Oder keinen Silo-Unternehmer, der sich über Abläufe im Stückgutsegment Gedanken macht. Das muss deutlich mehr auf die Unternehmensbelange ausgerichtet werden. Das sind nur einige Punkte. Wenn ich nur mal die Überschriften nenne. Fahrer-mangel: Ich gehe fest davon aus, eins, zwei Jahre dann sind wir aufgrund des demografischen Wandels in den englischen Verhältnissen. Die Prognose wurde genannt. Und es kommen nicht mehr Fahrer. Und das ist auch nicht durch Osteuropa zu kompensieren, weil dort mittlerweile der gleiche Fahrer-mangel herrscht wie bei uns. Infrastrukturprobleme, Stellplatzprobleme: Da komme ich gleich auf die Frage von Herrn Bochmann, die werde ich separat beantworten. Wir brauchen – und da bin ich ganz bei Herrn Westenberger – eine bessere Verzahnung, ein besseres Miteinander. Wir brauchen endlich eine BASt-Studie. Es gab schon unter der letzten Regierungskoalition eine Anregung, zu überprüfen, wie wir denn „niedrig hängende Früchte“ endlich realisieren können. Zum Beispiel durch längere Fahrzeuge, durch mehr Achsen bei gleichzeitiger Nicht-Mehrbelastung unserer Brückenbauwerke und der sonstigen Infrastruktur. Wir brauchen endlich Klarheit beim Lang-Lkw Typ 1 über 2023 hinaus. Die Unternehmer, die hier sitzen, haben in solche Fahrzeuge investiert und wissen nicht, ob sie die im neuen Jahr wegwerfen oder veräußern können bzw. wie es weitergeht. Auflösen des Genehmigungsstaus bei Großraum- und Schwerlasttransporten, wo wir stellenweise sechs, acht, neun Wochen warten, bis eine Genehmigung da ist. Endlich ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Österreich wegen des Alpentransits und der Blockabfertigung. Zum Thema „Klimaschutz“ hatte ich mich geäußert. Auch hier brauchen wir einen verlässlichen Fahrplan. Die Unternehmen haben zwei „Bauchlandungen“ hingelegt, einmal bei Biodiesel, dann bei LNG. Ich glaube, der Optimismus in neue Techniken zu investieren, der ist relativ verhalten, wenn ich mit meinen Unternehmerinnen und Unternehmern spreche. Lkw-Maut, Planungssicherheit möchte ich nicht wiederholen, habe ich eben angesprochen.

Herr Bochmann, um Ihre Frage zu beantworten, die 40.000 Parkplätze, das ist nicht das Ergebnis der BASt-Studie. Die weist eine deutlich geringere Zahl aus. Ein Mitarbeiter des BGL hat die Studie

entsprechend analysiert und die nicht belegten Parkplätze in Mecklenburg-Vorpommern mit den überbelegten in den Ballungsgebieten verrechnet, um so auf eine verlässliche Zahl zu kommen. Lösungsansätze gibt es dort einige. Aber mit Sicherheit wird keiner 40.000 Parkplätze bauen. Deswegen ist das Programm, das Herr Hoffmann vom BALM erwähnt hat, ganz wichtig und dass es weiter beworben und fortgeführt wird. Wir müssen vielleicht darüber nachdenken, dass es obligatorisch wird, dass in Gewerbegebieten entsprechende Lkw-Stellplätze ausgewiesen werden. Und wir müssen vielleicht auch darüber nachdenken, ob wir nicht für gewisse Einsatzgebiete die Fahrzeuge autark machen. Das heißt, Ladelänge und Fahrzeuglänge entkoppeln, dass zum Beispiel ein Sanitärmodul hinter dem Fahrerhaus angebracht werden kann. Und das, was Herr Keller angesprochen hat, dass nämlich Frischwasser, Duschen, menschenwürdige Arbeitsbedingungen für die Leute, die abends nicht nach Hause kommen, eingerichtet werden. Wir müssen aber auch Vorschläge prüfen, die der Vorsitzende des Verkehrsausschusses mal selbst in den Raum gestellt hat. Wenn Parkplätze über 24 bis 48 Stunden von osteuropäischen Flotten als billiger Stellplatz blockiert werden, dann muss das vielleicht auch entsprechend monetär so bepreist werden, dass so etwas dort nicht mehr stattfindet.

Als letzter abschließender Satz: So angespannt wie jetzt habe ich die Lage bei den Lkw-Transportunternehmen, die Straßengüterverkehr durchführen, noch nicht erlebt. Es werden Fahrzeuge zurückgegeben, es werden Aufträge storniert, es wird nicht an Ausschreibungen teilgenommen, weil schlichtweg nicht genügend Personal vorhanden ist. Und wenn man dann einfach nur in die Zukunft guckt – Prognose – ist der Handlungsbedarf immens. Ich würde mich freuen, wenn wir aus diesen Runden Tischen Arbeitstische machen würden, Tische mit konkreten Ergebnissen in der Diskussion der Politik mit der Branche. Ich möchte bloß keine englischen Ausdrücke verwenden. Und das dickste Brett, das wir zu bohren haben, ist auch in Brüssel. Wir dürfen also nicht nur rein national vorgehen. Wir müssen diese Runden Tische auch nutzen, um gemeinsam die Position Deutschlands in Brüssel zu platzieren, zu hinterlegen und ähnlich wie beim Mobilitätspaket auch in entsprechende Gesetzespakete einmünden zu lassen. Vielen Dank Herr Vorsitzender und sehr



geehrte Abgeordnete für Ihre Aufmerksamkeit!

Vorsitzender: Danke! Dann hat jetzt Herr Fiala für maximal vier Minuten das Wort.

PHK **Thomas Fiala** (Polizeipräsidium Köln): Die Frage zur Kontrolldichte: Das ist nicht nur ein Problem in Nordrhein-Westfalen, das betrifft im Prinzip alle Bundesländer. Man darf aber nicht davon ausgehen, dass in einem Nachbarland von uns – in Belgien – alles besser läuft. Was da jedoch besser läuft, sind die Geldbußen. Die sind dort empfindlich höher. Für einen Kabotage-Verstoß 1.500 Euro in Deutschland ist lächerlich. Gemeinsame Kontrollen mit dem BALM zusammen laufen bereits. Die sind sehr fruchtbar, aber sie sollten intensiviert werden. Auch der direkte Austausch mit den Kontrollkräften ist eine ganz tolle Geschichte. Ich kann mich erinnern, es gab eine Zeit in den Achtziger-, Neunzigerjahren, da lief das richtig rund. Man hat da viel zusammen gemacht. Das könnte man intensivieren. Davon abhängig ist natürlich auch eine erhebliche Aufstockung des Personals beim BALM, damit die wirklich in der Fläche sichtbar sind und den zu erwartenden Verkehrsdichten, die wir auch beim Lkw noch bekommen werden, auch entgegenzutreten können. Alles andere, was bisher läuft, sind „Nadelstiche“ in homöopathischen Dosen. Von mehr kann man bei diesen Kontrollen eigentlich nicht sprechen. Also da brauchen wir effektiv mehr Personal und die deutliche Erhöhung der Bußgelder, insbesondere was die EU-Verordnungen angeht, insbesondere das Mobilitäts-Package II, die EU-Verordnung 2020/1054. Überlegenswert ist ein Parklimit auf Rastanlagen von maximal 12 oder 24 Stunden, damit gerade in Ballungsgebieten den Fahrern zumindest die Übernachtung oder die tägliche Ruhezeit ermöglicht wird. Über so etwas sollte man wirklich nachdenken. Und natürlich müssen wir auch darüber nachdenken, ob wir nicht einfach auf der Autobahn den Parkraum zeitlich limitieren. Das Verbringen einer 45-stündigen regelmäßigen Ruhezeit auf Autobahnen ist für den Europäer verboten. Für AETR-Verkehre aus allen Herren Ländern, die um uns herum liegen, ist es nach wie vor zulässig. Ich sanktioniere Niederländer oder Deutsche und dann kommt der türkische Lastzug, dem sage ich „Schön, dass du hier bist. Bleib noch 60 Stunden länger hier stehen!“ Dann kommt der französische Lkw-Fahrer, den sanktioniere ich. Dann kommt das Fahrzeug

aus Albanien, dem sage ich: „Bleib auch 50 Stunden hier stehen! Das ist völlig in Ordnung.“ Also wir kommen um eine stundenmäßige Begrenzung des Parkens auf Autobahnen einfach nicht herum. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Hodea hat nun acht Minuten Zeit.

Ingo Hodea (DSL): Vielen Dank! Ich sollte auf die technischen Gegebenheiten, auch insbesondere alternative, nachhaltige Antriebe eingehen. Herr Lenders fragt, warum jetzt der E-Lkw so im Fokus stehe. Vorher sei es der Wasserstoffantrieb gewesen. E-Lkw oder Brennstoffzelle, beide sind ja Stromantrieb. Vor ein, zwei Jahren wussten die Unternehmen selbst noch nicht, wohin die Reise geht. Ich hatte es eingangs gesagt und Herr Prof. Engelhardt auch: Wir brauchen Planungssicherheit bei allem, was wir tun und worin wir investieren. Wenn wir uns jetzt anschauen, die Reise soll Richtung E-Lkw gehen. Das ist ja bei kleinen mittelschweren Lkw alles schön und gut. Aber im Schwerlastverkehr stehen wir da doch noch vor einigen Herausforderungen, was Reichweiten, die Nutzlast und was vor allen Dingen die Kosten von diesen Fahrzeugen angeht. Weswegen wir auch kurz- bis mittelfristig um eine entsprechende Förderung dieser Lkw nicht herumkommen. Hierfür möchte ich an der Stelle auch um Unterstützung bitten. Die Branche ist bereit. Klar, Logistik muss CO₂-neutral werden. Daran führt kein Weg vorbei. Wir wollen uns auch nicht verschließen, in diese entsprechende Technik zu investieren. Aber die Fahrzeuge sollten auch vorhanden sein. Wir rechnen damit – und das haben wir im Zusammenhang mit der CO₂-Maut getan –, dass 2026, 2027 entsprechende Fahrzeuge vorhanden sind. Wir brauchen aber neben den Fahrzeugen auch die entsprechende Infrastruktur, um diese zu laden, zu betanken. Es gibt einen Masterplan Ladeinfrastruktur. Es gibt Arbeitsgruppen, die sich damit beschäftigen. Das Ganze muss aber auch noch umgesetzt werden. Das Thema „Zeitfaktor“ ist ja auch angesprochen worden. Die Branche, die ganze Gesellschaft, steht unter einem enormen Druck das Ganze zu bewältigen. Das Ganze verursacht auch Kosten, die auch nicht allein bei den Unternehmen hängen bleiben, sondern ihren Weg letztendlich bis zum Verbraucher finden werden. Deswegen setzen wir uns auch so dafür ein, dass es für die Verbrenner-Technologie noch eine Schonfrist



gibt, wo wir auch auf nachhaltige biogene, paraffine Kraftstoffe wie LNG, auch zunehmend Bio-LNG oder auch HVO, was auch aus Biomasse gewonnener Kraftstoff ist, hinweisen. Das sind Kraftstoffe, die auch die bestehende Infrastruktur nutzen können. Die können Sie an der Tankstelle vertanken. Da brauchen Sie kein komplett neues System aufzubauen. Ich sagte Übergangstechnologie: Es muss ausreichend lang Zeit sein, um diese Technik einzusetzen, bis wir einen wirtschaftlich verträglichen Übergang hin zur E-Mobilität finden, meinerseits auch batterieelektrisch oder mit der Brennstoffzelle. Aber das muss Hand und Fuß haben, wenn wir diesen Übergang bewältigen wollen. Daneben gibt es noch technische Vorschläge, wie wir auch auf einfache Art und Weise CO₂ einsparen können. Dazu gehört der lange Lkw, den Prof. Engelhardt angesprochen hat, der seit über einem Jahr vom Bundesumweltministerium blockiert wird, zumindest die Ausweitung der Strecken, aus uns nicht nachvollziehbaren Gründen. Auf Fach- oder Sachargumente wird auch in unserem Anschreiben diesbezüglich wenig eingegangen. Wir haben in der breiten Allianz jetzt nochmal einen Aufschlag gemacht, um da endlich eine Auskunft zu bekommen, wie es mit dem langen Lkw weitergeht. Insbesondere mit dem verlängerten Sattelaufleger, wo die Unternehmen auch jeden Tag anrufen und fragen: „Ja, ich möchte gerne investieren, aber ich weiß nicht, ob ich den nach Ende 2023 überhaupt noch einsetzen kann.“ Die BASt hat auch durch Fahrversuche nachgewiesen, dass diese Fahrzeuge bei gleichem Gewicht wie ein regulärer Lkw – 40 Tonnen, schwerer sind die nicht – aufgrund des größeren Ladevolumens die gleiche Menge Transportgut mit weniger Fahrzeugen, weniger Fahrten, weniger Fahrer bewältigen. Dabei werden noch bis zu 25 Prozent CO₂ gespart. Diese „low-hanging fruit“ wird aus Gründen, die wir nicht nachvollziehen können, einfach nicht geerntet. Soweit dieser Exkurs zum Lang-Lkw, weil Sie ja technische Lösungen ansprachen. Noch ein Wort: Der Lang-Lkw wird der Bahn keine Güter wegnehmen. Der Lang-Lkw befördert Stückgüter, früher sprachen wir von hochwertigen Kaufmannsgütern. Die fahren zwischen Logistikdepots des Handels, der Industrie und der Speditions- und Logistikdienstleister. Da ist keine Schiene, da findet kein Bahnverkehr statt. Sie werden benötigt, um auch unter den zunehmend schwierigeren Bedingungen, wie

Fahrpersonalmangel, Energie und Treibstoffkosten, getaktete Güterverkehre zu gewährleisten.

Noch zur Frage: Auswirkungen auf die Disposition. Ich sprach es eben an, wir haben den Willen umzusteigen. Aber das Ganze stellt natürlich Ansprüche nicht nur an die öffentliche, sondern auch die private Ladeinfrastruktur. Wir diskutieren innerhalb der Branche, wie wir es lösen können, an Logistiklagern entsprechende Ladeinfrastruktur bereitzustellen. Auch da fischen die Unternehmen größtenteils noch im Trüben. Sie wissen gar nicht, ob die entsprechenden Terrawattstunden – oder in welchen Größenordnungen man da denken muss – bereitgestellt werden können, um eine örtliche Ladeinfrastruktur aufzubauen. Wenn ein Unternehmen auf der Schwäbischen Alb seine 120 ziehenden Einheiten alle gleichzeitig über Nacht laden will, dann fliegen da sehr schnell die Sicherungen raus. Da brauchen wir Lösungen, wie das von den Unternehmen gehandelt werden kann, sei es auch durch Förderung, sei es durch Photovoltaik, Windkraft. Das sind alles Dinge, die diskutiert werden müssen. Letztendlich hat es auch Auswirkungen auf die Disposition, denn diese Ladezeiten müssen ja irgendwie von den Disponenten eingeplant werden. Wie lange stehe ich, um ein Fahrzeug zu laden? Schätzungen gehen davon aus, die Prozesse hier anzupassen, würde bis zu drei Jahre dauern. Gut, das sind Schätzungen. Es kann auch kürzer sein. Aber das System ist nicht von heute auf morgen umzustellen.

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann hat jetzt Herr Hoffmann für maximal acht Minuten das Wort.

Christian Hoffmann (BALM): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Sie hatten nach handfesten Hinweisen gefragt, die möchte ich auch auf jeden Fall gerne liefern. Hier standen gerade unsere Kontrollen im Raum. Ich möchte vielleicht mal ein paar Zahlen an der Stelle einfließen lassen. Aktuell kümmern sich über 300 Kolleginnen und Kollegen um Sozialvorschriften, Genehmigungsrecht, unter anderem auch die Kabotage. Wir haben ca. 500 Kolleginnen und Kollegen, die aktuell in der Mautkontrolle eingesetzt sind. Und schrittweise ertüchtigen wir natürlich auch die Kontrolle, qualifizieren die Mautkontrolleure auch in Hinblick auf die verkehrssicherheitsrelevanten und wettbewerblichen Aufgaben, die wir wahrnehmen. Es ist natürlich absolut zu begrüßen – und Herr Fiala



hat auch absolut recht –, dass wir auch noch mehr gemeinsam kontrollieren sollen. Systematisch sind wir als BALM in der Arbeitsgemeinschaft Verkehrspolizeiliche Angelegenheiten – das ist eine Einrichtung, die über einen Ausschuss an der Innenministerkonferenz angedockt ist –, vertreten. Aber letztendlich hat Herr Fiala recht, es hängt immer von der Zusammenarbeit vor Ort ab. Im Raum Köln haben wir eine Ordnungspartnerschaft, die durchaus als Blaupause geeignet ist. Wir fördern das nach Kräften und unterstützen, dass diese Zusammenarbeit der Kontrollorgane vor Ort funktioniert, sei es mit der Landespolizei oder dem Zoll. Mit dem Zoll haben wir eine Zusammenarbeitsvereinbarung, die nicht nur auf dem Papier existiert, sondern wir ergänzen uns da. Unsere Befugnisse sind wirkungsvoll und wir können dadurch auch auf Großmärkten, an großen Verladepunkten uns zu Schwerpunktkontrollaktionen verabreden. Und tun das auch.

Dann vielleicht ein Punkt, der mehrfach heute in der Diskussion aufkam: Mautdaten für die Kabotage. Kann man machen. Ja, das ist so. Wir dürfen das im Bereich des BALM, aber eben auch nur wir und auch nur befristet bis 2026, bis die Geodaten des intelligenten Fahrtenschreibers Version 2 voll durchgreifen. Dabei stellt sich die Frage der Geeignetheit und der Zielgerichtetheit von Maßnahmen. Ich möchte es nur mal ins Verhältnis setzen und gar nicht bewerten. Wir konnten im Jahr 2022 in 77 Fällen aufgrund vor Ort gewonnener verdachtsbegründender Tatsachen ergänzend auf die Mautdaten zur Verdachtserhärtung zurückgreifen. Das hat in 36 Fällen den Bußgeldbescheid erhärtet. Aber da muss man die Zahlen ins Verhältnis setzen. Ich habe gerade recherchiert, wie viele Bußgeldbescheide wir wegen Kabotage-Verstößen im Jahr überhaupt verhängt haben. Das waren im Jahr 2022 2.250 mit einem Gesamtvolumen von 3,8 Millionen Euro Bußgeldsumme. Es hört sich spektakulär an, die Mautdaten auch für die Kabotage-Verstöße heranzuziehen. Wie gesagt, in 36 Fällen war es erfolgreich, das braucht man überhaupt nicht negieren. Aber unsere Kolleginnen und Kollegen auf der Straße sind überwiegend sehr wohl in der Lage, entsprechende Verstöße gerichtsfest zu dokumentieren und auch die Konsequenzen durchzusetzen. Soviel vielleicht zu den Mautdaten für die Kabotage.

Herr Vorsitzender, Sie hatten nach handfesten Vorschlägen für die Kontrolle gefragt. Ich bin dankbar, dass ich das hier kurz anbringen darf. Wir als BALM wünschen uns, dass unser Weg zu einer effektiven, digitalen, aber für das Gewerbe minimalinvasiven Kontrolle konsequent fortgesetzt und unterstützt wird. Wir sind heute schon in der Lage, bestimmte Rechtsgebiete, wie Fahrzeughöhen und Längenvermessung, Thermographie, sprich also der technische Zustand durch die Bremskraftwirkung an den Achsen – in Zukunft auch den intelligenten Fahrtenschreiber über die Funkschnittstelle, DSRC-Kommunikation – in der Auslesung zu ermitteln. Dieser Weg muss insofern fortgesetzt werden als dass wir mit unseren Kontrollressourcen auf der Straße minimalinvasiv zugunsten des Gewerbes – Zeit ist Geld – nur diejenigen rausziehen – ich sage mal sportlich –, wo sich der zweite Blick auch lohnt. Die anderen möchten wir fahren lassen. Die sollen erst gar nicht durch unsere Kontrolle stehen bleiben und Zeit verlieren, soweit es eben der Überwachungsauftrag ermöglicht. Das ist unsere Idee. Momentan führt auch die Europäische Kommission entsprechende Gespräche zum sogenannten „eFTI“, dem elektronischen Fracht- und Transportinformationspapier, wo dann gesetzlich vorgeschriebene, mitzuführende Informationen auch über digitale Schnittstellen von uns remote, in der Vorbeifahrt, ausgelesen werden können. Dann sind wir noch viel intelligenter auf der Straße, noch viel effektiver im Sinne unseres Auftrags, aber eben auch effizienter, was den Ressourceneinsatz angeht. Dann haben wir nämlich noch viel mehr verdachtsbegründende Momente, was die Destination, die Art des beförderten Gutes und weitere Punkte angeht, um gezielte Ausleitungen vornehmen zu können.

Damit würde ich dann auch auf die Frage des Abg. Gastel überleiten, wo heute Lkw-Fahrer gar nicht mitkriegen, dass sie kontrolliert werden. Das lässt sich sehr leicht beantworten. Das ist immer der Fall, wenn es um die Mautkontrolle geht. Die ist und war immer voll digital. Das bekommt man nicht mit, außer man verstößt dagegen und wird in Folge ausgeleitet. Aber die Kontrolle als solche ist nicht spürbar. Und – ich habe es gerade schon angesprochen – unsere heute schon sensorgestützten Kontrollen, die wir gerade bundesweit in die Fläche bringen. Wir sind in bestimmten Bereichen heute schon in der Lage, nur noch verdachtsselektiv auszuleiten, sprich hier passiert dann nichts



außer in der Vorbeifahrt, wenn wir im Verkehr mitschwimmen. Das betrifft diejenigen Rechtsgebiete, die auch im wettbewerbsrechtlichen Sinne immer noch eine große Rolle spielen, wie Fahrzeughöhen und -längen, die technischen Zustände der Lkw. Das sind keine Standkontrollen, sondern Kontrollen im fließenden Verkehr. Ab August 2023 sollen auch die entsprechenden Umsetzungsschritte zum intelligenten Fahrtenschreiber erfolgen, sodass auch Lenkzeitverstöße remote auslesbar werden. Und das unterstützt sehr gut unseren Weg, das vorhandene Personal noch viel effizienter einzusetzen. Aber natürlich hat Herr Fiala recht, wenn mehr Kontrollen gefordert werden, dann muss man natürlich auch das Personal dafür bereitstellen und muss das auch, wie Herr Fiala gesagt hat, für Polizei und BALM zu Ende denken. Denn auch Ihre Feststellungen in den entsprechenden Rechtsgebieten werden bei uns geahndet. Wir sind die größte Bußgeldstelle des Bundes. Dann muss man auch die wenig sichtbaren Bußgeldstellen, die aber letztlich die Rechtskraft herstellen, entsprechend stärken. Das muss man immer mitdenken. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Jetzt hat Herr Keller maximal vier Minuten das Wort.

Ronny Keller (ver.di): Vielen Dank! Ich wurde nochmal zum Führerscheinerwerb bzw. zur Berufskraftfahrerqualifizierung gefragt. Ich habe zur Kenntnis genommen, dass die Kosten sehr hoch sind. 13.000 Euro haben wir von Prof. Engelhardt gehört. Auch wenn ich mir bewusst bin, dass dort auf der Empore Unternehmerinnen und Unternehmer der Branche sitzen, möchte ich den Ball jetzt nicht so einfach zurückspielen und sagen, dann sind das im Zweifel Kosten, die aufgrund des aktuellen Berufskraftfahrer:innenmangels von den Unternehmen zu tragen sind. Ich verweise aber auch noch mal auf die gute Stellungnahme der Abgeordneten Schiefner, Gastel und Sauter, die mehr Förderung von Aus- und Weiterbildung in diesen Bereichen vorsieht. Wir sprechen uns aber gegen eine Herabsetzung des Qualifikationsniveaus aus. Ich glaube, wir sind uns einig, dass wir den Zugang vereinfachen wollen. Da gibt es ebenfalls in der Stellungnahme gute Vorschläge, Prüfungen in Fremdsprachen ermöglichen, Anerkennung von Qualifikationen und Fahrerlaubnissen aus Drittstaaten. Aber wir sind gegen eine Herabsetzung des Qualifikationsniveaus. Der Vorschlag

sieht sogar noch eine Erweiterung vor, digitale Instrumente und Informationstechnologie als Schulungsschwerpunkt einzuführen. Wir glauben nicht, dass wir das Problem des Fahrer:innenmangels lösen können, indem wir einfach junge Erwachsene qualifizieren und zukünftig Lkw fahren lassen. Ich bin kürzlich – da muss ich Herrn Prof. Engelhardt zitieren, weil das noch aktuell ist – auf ein Interview in *trans aktuell* gestoßen: „Die Zeiten haben sich gewandelt, Fahrzeuge sind einfacher in der Bedienung, sie haben mehr Assistenzsysteme an Bord. Statt Fahrer verpflichtend übergreifend zu schulen ...“ Da gebe ich Ihnen recht. Aber wir verwehren uns gegen eine Herabsetzung der Qualifikationsanforderungen. Ein bisschen gestolpert bin ich auch über den Vorschlag, Rentnerinnen und Rentner wieder hinter das Steuer zu setzen. Aber besonders aufgestoßen ist mir da die Äußerung „...zum Amtsarzt zu gehen und fünf Samstage für die Weiterbildung zu investieren, darauf hat keiner mehr Lust.“ Ich glaube doch schon, dass es kein Problem darstellen sollte, wenn sich gerade Rentnerinnen und Rentner nochmal hinter das Lkw-Steuer setzen wollen, dass sie die gesundheitliche Eignung beim Amtsarzt überprüfen lassen. Und wenn die zukünftigen Fahrerinnen und Fahrer nicht bereit sind, die Weiterbildung am Wochenende auszuführen, dann müssen die während der Arbeitszeit in der Woche stattfinden, um dem Fahrpersonalmangel entgegenzuwirken. Das ist unsere Haltung dazu. Es bleibt festzuhalten: Wir sind fest überzeugt, es gibt keine Defizite bei der Qualifizierung, sondern die Attraktivität des Berufes muss gesteigert werden, um dem Fahrpersonalmangel entgegenzuwirken. Wir wissen, dass wir auch keine Bewerberinnen und Bewerber oder künftigen Lkw-Fahrenden aus den europäischen Nachbarländern akquirieren können, weil auch dort der Fahrpersonalmangel in einem drastischen Maße angekommen ist. Wir brauchen eine bessere Situation unterwegs auf der Straße und wir werben dafür, den Beruf „Berufskraftfahrer/Berufskraftfahrerin“ dahingehend attraktiv zu gestalten, dass er sich besser mit Familie und Privatleben vereinbaren lässt. Es gibt dazu gute Ideen: Kombiniertes Verkehr, um kürzere Touren zu fahren, Begegnungsverkehre oder einfach eine Tourenplanung so gestalten, dass die Betroffenen im Zweifel kürzere Strecken fahren und häufiger bei ihrer Familie zu Hause sind. Das



würde unserer Auffassung nach das Berufsbild attraktiver machen und damit auch dem Fahrpersonalmangel entgegenwirken. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Und das Schlusswort in der Runde der Sachverständigen hat Herr Westenberger mit maximal zwölf Minuten.

Peter Westenberger (NEE): Vielen Dank, Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren Abgeordneten! Ich will mit der Frage von Herrn Gastel beginnen. Es ist nach den langen Zeiten für die Realisierung der Schieneninfrastruktur gefragt worden. Ich will aber dazu eine kleine Vorbemerkung machen. Warum reden wir heute darüber? Weil es so einen großen Nachholbedarf insbesondere bei der Schieneninfrastruktur gibt. Wir machen jedes Jahr eine Analyse der neu in Betrieb gegangenen Schieneninfrastruktur und es ist bestürzend wenig, was tatsächlich realisiert wird, trotz aller Bundesschienenwegeausbaugesetze, Bedarfspläne und verschiedenen Masterpläne. In den letzten vier Jahren sind 74 Kilometer neue Strecke in Betrieb gegangen, in ganz Deutschland zusammen. Und dieses Jahr werden es nach unserer vorläufigen Übersicht 5,8 Kilometer sein. Jetzt muss ich sagen, die Straße ist da auch im Güterverkehr Opfer ihres eigenen Erfolgs. Denn das Straßennetz wurde in den vergangenen Jahrzehnten massiv parallel ausgebaut. Das Bundesverkehrsministerium sagt, dass im deutschen Straßennetz über alle Bau- lastträger zusammen pro Jahr 10.000 Kilometer Straße dazukommen. Pro Jahr! Da liegt natürlich der Schwerpunkt im kommunalen Straßenbau. Und dann sagen ganz schlaue Leute: „Das ist nicht vergleichbar mit der Eisenbahn.“ Aber die Eisenbahn ist faktisch ein reines Bundesthema, was die Infrastruktur angeht. Deswegen ist das für die Frage der Flächenerschließung schon entscheidend. Ich komme dann zur Frage: Was muss in der Realisierung der Schieneninfrastruktur beschleunigt werden? Es muss zuerst die Umsetzung des Bedarfsplans beschleunigt werden, also das Bundesschienenwegeausbaugesetz. Es gibt keine vernünftigen Antworten der DB Netz und des Verkehrsministeriums, warum das alles immer so lange dauert und immer weiter nach hinten verschoben wird. Ich will an der Stelle einflechten, dass es nach unserer Interpretation tatsächlich ein politisches Vollzugsdefizit gibt und dass gleichzeitig auch zu wenig Planerinnen und Planer, teilweise auch Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in

den Genehmigungsbehörden und auch den Gerichten, die einzelnen Projekte prüfen und das viel zu lange auf den einzelnen Schreibtischen liegt, obwohl es längst Bauaufträge von Seiten des Parlaments gibt. Und dass dahinter natürlich auch die ungeklärte Finanzierungsfrage steht, also dass absehbar nicht genug Geld zur Verfügung gestellt wird – jedenfalls des Bundes, darüber spreche ich bei der Schieneninfrastruktur –, um die Aufgaben tatsächlich abzuwickeln. Da kommen wir dann zu dem gerade vertagten Koalitionsausschuss, wo solche Themen ja auch verhandelt werden. Es gibt aber bei der Schieneninfrastruktur über den Bedarfsplan hinaus weitere Handlungsfelder. Es sind – Ihnen wird der Begriff vielleicht nichts sagen – Serviceeinrichtungen. Vereinfacht gesagt brauchen Sie Flächen oder Gleise, um einen Zug auch abstellen zu können, wenn er nicht fährt, obwohl er natürlich die meiste Zeit fahren soll. Das Angebot ist massiv runtergefahren worden und wir brauchen mehr davon, wenn wir mehr fahren wollen, auch weil die anderen Verkehrsarten mehr fahren wollen. Wir brauchen kleine und mittelgroße Maßnahmen, um die Leistungsfähigkeit des Netzes zu erhöhen, also beispielsweise Überleitweichen oder höhenungleiche Ausfädelungen aus Strecken, um den entgegenkommenden Verkehr nicht zu behindern. Wir haben Elektrifizierungslücken die sich „gewaschen“ haben und nicht beseitigt werden, und die vor allen Dingen auf Nebennetzen, die heute kaum genutzt werden, zusätzliche Verkehre verhindern. Bei Verladeeinrichtungen, glaube ich, gibt es ein großes Defizit im Bereich der Raumordnung. Es gibt keine Fachplanung dafür, wo Standorte des Kombinierten Verkehrs Sinn machen. Es gibt nur unternehmens-eigene Planungen und die stoßen auf harte Widerstände, auch deswegen, weil die Politik sich nicht dahinter stellt und sagt: „Doch! Wir haben uns etwas dabei gedacht. Hier ist ein Standort für die Region sinnvoll und deswegen auch erforderlich.“ Auch wenn das keine leichten Diskussionen sind. Im Masterplan Schienengüterverkehr ist ja festgelegt worden – und zwar schon vor sechs Jahren –, dass es für neue Gewerbegebiete eine Gleisanschlussprüfungspflicht geben soll. Das Verkehrs- und das Bauministerium schieben sich seit langem die Verantwortung dafür immer hin und her und es gibt weiterhin keine Prüfungspflicht. Natürlich macht ein Schienenanschluss, der nicht genutzt wird, keinen Sinn. Aber noch weniger Sinn macht, in



der Begründung für einen Bebauungsplan einfach zu sagen: „Wir haben schon geprüft, dass der Schienenanschluss keinen Sinn macht und ihn deswegen auch nicht weiter verfolgt.“ Das sind vielleicht ein paar wichtige Punkte für die Weiterentwicklung der Schieneninfrastruktur, auch und gerade was die intermodalen Themen angeht.

Herr Bochmann, Sie hatten nach den Gleisanschlüssen gefragt. Ich bleibe dabei: War damals alles besser? Ich habe es jetzt mal ein bisschen verkürzt. Nein, mit Sicherheit nicht. Denn Gleisanschlüsse sind nicht stillgelegt, sondern aufgegeben worden. Viele von den Gleisanschlüssen existieren heute weiter, aber „aufgegeben“ heißt, dass sie nicht mehr angefahren werden, weil es zu wenig Ladung gibt oder es zu teuer ist. Das ist natürlich auch nicht aus bösem Willen geschehen, aber letztendlich aus Mangel an wirtschaftlichen Alternativen. Es gab eben eine sehr starke Flächenabdeckung bei der Lkw-Anbindung und damit auch eine Möglichkeit, auf viele verschiedene Anbieter gleichzeitig zuzugreifen und sich nicht mit einem Monopolanbieter auf der Eisenbahn rumschlagen zu müssen. Das heißt, es fehlte auch über lange Jahre an Wettbewerb an der Stelle. Und die Zuständigkeiten für die Infrastruktur sind ungut verteilt. Die Straße wird vom kommunalen Baulastträger im Gewerbegebiet gebaut, finanziert und unterhalten. Beim Schienenanschluss schlagen Sie sich immer darum, wer eigentlich die Verantwortung dafür hat. Es ist bis heute nur das sogenannte Weichenproblem halbwegs gelöst worden, mit dem so ein Gleisanschluss ins öffentliche Netz eingebunden wird. Das ist zu wenig. Da muss mehr Geschwindigkeit drauf. Da gibt es, glaube ich, jetzt diese Idee mit der Einzelwagenverkehrsförderung, wo der VDV und unser Verband gesagt haben: „Fördert die letzte Meile, dann gibt es wieder deutlich mehr Nachfrage von den Verladern nach entsprechenden Verkehren.“ Das stärkt dann auch das System insgesamt, indem mehr Auslastung reinkommt. Das ist der richtige Weg.

Herr Lutze, Sie haben nach den Erwartungen an die Politik zur Aufnahmefähigkeit des Schienensystems gefragt. Ich fange mit der Prognose an. Das soll nicht despektierlich klingen, aber wir haben wirklich herzlich gelacht. Von heute 139 Milliarden Tonnen-Kilometern im Schienengüterverkehr eine Prognose abzugeben, dass in 30 Jahren

die Leistung bei 172 Milliarden Tonnen-Kilometern liegen soll. Das sind die genannten 24 Prozent plus über 30 Jahre. Das liegt so weit unter der bekannten aktuellen und unter erschwerten Bedingungen stattfindenden Wachstumsrate des Schienengüterverkehrs von ungefähr drei Prozent im Jahr, dass wir uns gefragt haben, wie man zu so einer – und auch mit der Branche nicht diskutierten – Einschätzung kommen kann. Ich will nur eins, zwei Sachen rausgreifen. Es wird immer gesagt, das Massengut breche bei der Eisenbahn weg. Das höre ich seit 30 Jahren. Wenn Sie sich die Statistiken über alle Massengutverkehre angucken, sehen Sie, dass sich insgesamt nichts tut. Es gibt ein paar Binnenverschiebungen. Und jetzt sagen Sie mir mal, ob Stahl wegfallen soll, ob Chemie wegfallen soll, ob Baustoffe wegfallen sollen. Oder was Sie davon halten, dass auf der Schiene auch schon Holzpellets transportiert werden, vielleicht auch mal HVO, also auch für die wegfallenden Mineralöltransporte, Recycling etc. Allein diese Grundannahme, die offensichtlich eine tragende Säule in dem Gutachten war, ist einfach völlig unzutreffend und nicht reflektiert. Und noch mehr, dass die Schiene nicht dazu geeignet sei, im Kombinierten Verkehr oder durch die Weiterentwicklung ihrer Produktionssysteme auch die von den Kollegen angesprochenen hochwertigen Güter zu transportieren. In Containern und Trailern sind heute schon sehr viele hochwertige Güter. Wir glauben, dass durch eine gezielte Weiterentwicklung der Verlade- und auch der Gefäßsysteme noch deutlich mehr Transport, vor allem im intermodalen Verkehr, dazukommen kann. Da gibt es eine klare Wachstumsperspektive über das hinaus, was jetzt schon besteht. Wir haben teilweise Jahre mit zwölf Prozent Wachstum im Kombinierten Verkehr. Was muss jetzt die Politik dafür tun? Sie muss letztendlich eine solide Finanzierung eines vernünftigen Konzepts sicherstellen, das dann auch die nötige Glaubwürdigkeit für die Unternehmen im Sektor hat. Und Sektor ist jetzt so zu verstehen: Sowohl für die Unternehmen, die ein logistisches Gesamtkonzept für die nächsten Jahre machen, unter Einbindung verschiedener Verkehrsmittel, sich die Frage stellen: „Kann ich auf die Schiene setzen? Ja – nein – vielleicht“ und sich natürlich angesichts der Qualitätsprobleme auch mit dem Fahrermangel immer stärker die Frage stellen: „Ist das mit dem Lkw weiterhin ge-



sichert oder kriege ich da unter Umständen Probleme?“ Das ist die eine Seite, die Verlässlichkeit braucht. Aber auch der Bund für den Ausbau der Schieneninfrastruktur und die Eisenbahnverkehrsunternehmen beispielsweise für die Beschaffung von Lokomotiven und Wagen brauchen eine klar verlässliche Politik. Wir waren sehr froh, dass im Koalitionsvertrag eine Zielmarke mit 25 Prozent Marktanteil definiert worden ist. Das sind ungefähr 210 Milliarden Tonnen-Kilometer im Jahr 2030. Es wäre unser großer Wunsch, dass an der Stelle tatsächlich Verlässlichkeit bei der Politik besteht und dafür die Instrumente auch wirklich kalkuliert werden. Es ist im Moment eine schwierige Diskussion mit dem Verkehrsministerium, wie man das Ziel erreicht, wie man die einzelnen Maßnahmen quantifiziert. Neben der Infrastruktur ist aus unserer Sicht auf jeden Fall das Thema „Anlastung der externen Kosten“ erforderlich. Wir hatten die Lkw-Maut angesprochen. Um das nochmal deutlich zu sagen, auch aus der Schienenperspektive, der Infrastrukturteilbeitrag der Lkw-Maut steht schon aufgrund europäischer Gesetzgebung ausschließlich für die Straße zur Verfügung. Wo die Politik Akzente setzen und neue Investitionsprioritäten vornehmen kann, ist die Anlastung der externen Kosten. Die sind nicht zweckgebunden in dem Sinne, dass sie wieder in die Straße investiert werden müssen. Sie können dort investiert werden. Sie können aber auch in die Schaffung von Transportalternativen, beispielsweise im Kombinierten Verkehr oder auch bei der Schiene, investiert werden. So wie das die Schweiz vor über 20 Jahren bei der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe gemacht hat und

damit beispielsweise die großen Alpentunnel finanziert hat und jetzt im Transitverkehr einen Schienenanteil von 75 Prozent hat. Ich glaube, die Politik muss sich ganz ernste Gedanken darüber machen, wie Ersatz für wegbrechende Steuereinnahmen aus den Energieträgern, die im Verkehr eingesetzt werden, organisiert wird. Auch dazu gibt es aktuell Überlegungen. Denn es ist, glaube ich, von gesamtgesellschaftlicher Bedeutung, dass Verkehrsinfrastruktur im Wesentlichen von denen, die sie nutzen, über Abgaben finanziert wird. Und in welchem Umfang dies aus dem allgemeinen Steueraufkommen kommt oder vereinfacht gesagt, ob auch aus der Umsatzsteuer letztendlich die Brückensanierung bei Straße oder Schiene finanziert wird oder nicht, ich glaube, dafür bedarf es einer gesellschaftlichen Diskussion. Letzter Punkt: Ich glaube, von der Politik brauchen wir jetzt tatsächlich Verlässlichkeit und Rahmenbedingungen, ob der Klimavertrag oder das Klimaschutzgesetz tatsächlich gelten oder ob wir nochmal eine neue verkehrspolitische Grundsatzdebatte haben. Vielen Dank!

Vorsitzender: Ich darf ich mich recht herzlich bei Ihnen bedanken, auch bei den zugeschalteten Sachverständigen. Sie haben uns viele Informationen mitgegeben und wir werden jetzt natürlich auch unsere Diskussionen weiterführen. Vielen Dank und noch eine gute Woche!

Schluss der Sitzung: 16:04 Uhr

Udo Schiefner, MdB
Vorsitzender