



## Stellungnahme

---

### Öffentliche Anhörung zur Güterverkehrs- und Logistikbranche

**Anhörungsgegenstand:** Antrag der Fraktion der CDU/CSU – „Güterverkehrs- und Logistikbranche aus der Krise führen“

#### Zusammenfassung:

- Der BGL begrüßt den Antrag von CDU/CSU ausdrücklich als wichtiges Signal zur Bedeutung der Logistikwirtschaft in Deutschland sowie als Hinweis auf die Herausforderungen der Branche, die dringendst angegangen werden müssen!
- Der BGL begrüßt zugleich die persönliche Stellungnahme der zuständigen Berichterstatter der Regierungskoalition, der Abgeordneten Udo Schiefner, Matthias Gastel und Christian Sauter zur Öffentlichen Anhörung!
- Der BGL drückt seine Hoffnung aus, dass diese Initiativen vom Deutschen Bundestag beschlossen werden und daraus zügig ein entsprechendes Regierungshandeln erwächst, um die Rahmenbedingungen für die Branche zukunftssicher zu gestalten.
- Der BGL regt hierzu konkret an:
  - Bekämpfung des Fahrermangels insb. durch Verbesserung der Arbeitsbedingungen, entschlossenen Bürokratieabbau v.a. im Führerschein- und BKF-Qualifikationsrecht sowie leichtere Fachkräftezuwanderung
  - Infrastrukturprobleme und v.a. Lkw-Stellplatzproblem lösen
  - Rahmenbedingungen zur Optimierung logistischer Abläufe verbessern
  - Planungssicherheit beim Klimaschutz sicherstellen insb. durch verlässliche Politik, einen verlässlichen Fahrplan, zügigen Aufbau alternativer Tank- und Ladeinfrastruktur sowie Verlässlichkeit und Planbarkeit bei Förderprogrammen
  - Planungssichere Lkw-Mautreform, die (wie zugesagt) die doppelte Anlastung des CO<sub>2</sub>-Preises über die Zapfsäule plus eine CO<sub>2</sub>-Maut vermeidet sowie darüber hinaus der Marktverfügbarkeit von Elektro- und Wasserstoff-Lkw und der Verfügbarkeit einer entsprechenden Tank- und Ladeinfrastruktur durch Festschreibung eines Stufenmodells bei der CO<sub>2</sub>-Mauteinführung Rechnung trägt.

Frankfurt am Main, den 27. März 2023



## Vorbemerkung

Der BGL begrüßt den Antrag der Fraktion der CDU/CSU „Güterverkehrs- und Logistikbranche aus der Krise führen“ ausdrücklich. Er ist zum einen ein wichtiges Signal an die überwiegend mittelständisch geprägte Transport- und Logistikwirtschaft in Deutschland, die dort beschäftigten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und allen voran das Lkw-Fahrpersonal, das jeden Tag auf der Straße für die Versorgungssicherheit in unserem Land seinen Dienst leistet. Der Antrag ist aber darüber hinaus auch wichtig mit Blick auf die darin konkret benannten Herausforderungen der Branche, die dringend angegangen werden müssen.

Der BGL begrüßt zugleich die persönliche Stellungnahme der zuständigen Berichterstatter der SPD-Fraktion, Udo Schiefner, MdB, der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN, Matthias Gastel, MdB und der FDP-Fraktion, Christian Sauter, MdB, zur Öffentlichen Anhörung des Verkehrsausschusses.

Der BGL drückt seine Hoffnung aus, dass die genannten Initiativen und die darin formulierten Aufforderungen an die Bundesregierung vom Plenum des Deutschen Bundestages beschlossen werden, damit daraus zügig ein entsprechendes Regierungshandeln erwächst. Dieses ist dringend notwendig, um sowohl auf europäischer wie auch auf nationaler Ebene die gesetzlichen Rahmenbedingungen für die Branche zukunftssicher zu gestalten.

## Im Einzelnen

### 1. Runder Tisch Güterverkehr und Logistik

Der Antrag der CDU/CSU-Fraktion ist datiert auf den 11. Oktober 2022 und steht unter dem seinerzeitig besorgniserregenden Eindruck der massiven Kostenexplosion bei den Energiepreisen. Diese hatten sich dramatisch auf die Existenz der mittelständischen Transport- und Logistikunternehmen ausgewirkt. Einige Unternehmen mussten Insolvenz anmelden, andere haben Teile ihres Fuhrparks stillgelegt und damit Transportkapazitäten aus dem Markt genommen, was wiederum zu Engpässen in den Lieferketten geführt hat. Ein Runder Tisch Güterverkehr und Logistik unter Federführung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr, unter gleichzeitiger Beteiligung insbesondere des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz, mit dem Ziel, konkrete Empfehlungen für die Bundesregierung zur Lösung der Herausforderungen in der Krise zu formulieren, wäre seinerzeit sehr hilfreich gewesen.

Der BGL regt mit Blick auf die anstehenden Herausforderungen der Branche an, diesen Runden Tisch ungeachtet der verlorenen Zeit gleichwohl einzusetzen, um die notwendigen gesetzlichen Rahmenbedingungen für eine funktionierende und zukunftsfähige Logistikwirtschaft in enger Abstimmung mit der Branche optimal umsetzen zu können. Gleichzeitig könnte mithilfe eines bereits eingerichteten Runden Tisches in weiteren Krisenfällen schneller agiert werden.

### 2. Fahrermangel

In Deutschland fehlen aktuell ca. 80.000 – 100.000 Berufskraftfahrer/-innen (BKF). Wenn Politik, Wirtschaft und Gesellschaft hier nicht endlich auf allen Ebenen gegensteuern, droht Deutschland in wenigen Jahren ein Versorgungskollaps. Der BGL hat dies bereits in den drei

Öffentlichen Anhörungen zum Thema Fahrermangel sowie im Rahmen des von der CDU/CSU-Fraktion initiierten Runden Tisches Fahrermangel mehrfach deutlich gemacht. In diesem Zusammenhang verweisen insbesondere auf die BGL-Stellungnahmen zu den Anhörungen unter den Ausschussdrucksachen Drs. 20(15)51-A, 20(15)79-A und 20(15)116-A. Der BGL begrüßt an dieser Stelle nochmals ausdrücklich, dass diese Anhörungen und Runden Tische stattgefunden haben. Sie waren sehr wichtig, um auf die gesamtgesellschaftliche Bedeutung des Fahrermangels aufmerksam zu machen, und haben die verschiedenen notwendigen Maßnahmen detailliert aufgezeigt. Jetzt muss endlich gehandelt und die aufgezeigten Maßnahmen von der Regierung umgesetzt werden.

Dazu gehören insbesondere:

#### **Arbeitsbedingungen verbessern durch:**

- Entschieden Bekämpfen von Sozialdumping und Fahrernomadentum, insb.:
  - Intensivierung und Digitalisierung der Kontrollen illegaler Praktiken.
  - Sicherstellen fairer Wettbewerbsbedingungen, d.h. vor allem gleicher Lohn für gleiche Arbeit am gleichen Ort von BKF, die bei deutschen Unternehmen angestellt sind, im Vgl. zu BKF bei ausländischen Transportdienstleistern.
  - Kabinenverbot in Kleintransportern zur Verbringung der täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten.
  - Anwendung der Kabotageregeln auf Vor- und Nachlauf im Kombinierten Verkehr.
- Zugang zu sanitären Anlagen und Sozialräumen an Be- und Entladestellen.
- Grundsätzliches Verbot der Be- und Entladung durch Fahrpersonal unter Ermöglichung sinnvoller Ausnahmen.
- EU-weit verbindliche Anforderungen an ein autarkes Fahrerhaus (insb. mit WC, Waschbecken, Bett und Standklimaanlage) sowie Förderung von Ausstattungskomponenten aus dem Campingbedarf für Lkw-Fahrerhäuser.
- Aufhebung der Lkw-Fahrverbote an nicht-bundeseinheitlichen Feiertagen.
- Einhaltung des Versprechens zur Mautharmonisierung sowie Aufstockung der Förderprogramme bei Erhöhung und Ausweitung der Lkw-Maut.

#### **Hürden-/ Bürokratieabbau entschlossen angehen durch:**

- Zügige Beseitigung der Hindernisse zum Einsatz ukrainischer BKF – nationale verwaltungsseitige Umsetzung der Verordnung (EU) 2020/1280 zur vorübergehenden Anerkennung von ukrainischen Führerscheinen und BKF-Qualifikationen, die bereits seit dem 27. Juli 2022 in Kraft ist.
- Reform/ Vereinfachung des Führerscheinsrechts, insb.:
  - Digitalisierung der Fahrausbildung (digitaler Theorieunterricht als Regelfall).
  - Sehtest beim Optiker statt beim Augenarzt bei Führerscheinverlängerung.
  - Pkw-Führerschein (Klasse B) wieder auf Fahrzeuge bis 7,5 t zGM erweitern.

- Begleitetes Fahren mit 17 Jahren für Klasse C/CE im Rahmen der BKF-Ausbildung.
- Beschleunigung und Vereinfachung von Verwaltungsverfahren, insb. bei Verlängerung von Führerscheinen (hilfsweise Ausstellung vorübergehender Dokumente).
- Evaluation der jüngsten Änderung der Fahrerlaubnisverordnung (FeV), wonach nun nicht mehr im Rahmen der arbeitsmedizinischen Untersuchung beurteilt werden kann, ob eine Kraftfahreignung vorliegt / eine fachärztliche Zusatzuntersuchung erforderlich ist, sondern die Fahrerlaubnisbehörde diese Bewertung (ohne die notwendige medizinische Expertise) vornimmt (Anlage 5 FeV). Hier besteht die Gefahr von erheblichen Verzögerungen im Verwaltungsverfahren.
- Reform/ Vereinfachung der BKF-Qualifikation, insb.:
  - Kritische Überprüfung der Angemessenheit der Anforderungen an die BKF-Qualifikation und das Qualifikationsniveau.
  - Keine verpflichtenden Weiterbildungsmaßnahmen für erfahrene BKF.
  - Vorübergehender Berufszugang (ohne Nachweis der Weiterbildungsmaßnahmen) für flexiblen Einsatz von Aushilfskräften, v.a. Rentnern/ Pensionären.
  - Digitalisierung in der Ausbildung und Weiterbildung.
  - Ausbildung und Prüfung in Fremdsprachen zulassen.
- Effizienzsteigerung / Nutzung von Synergien durch Zusammenlegung von Fahrausbildung und BKF-Ausbildung.
- Beschleunigung der Erteilung von A1-Bescheinigungen im Straßengüterverkehr.

#### **Fachkräftezuwanderung erleichtern durch:**

- Erleichterte Visaerteilung für Fahrpersonal aus Drittstaaten.
- Verhinderung des in die Leere Laufens von § 24a Beschäftigungsverordnung (BeschV) dadurch, dass bereits bei Einreise ein zu hohes Sprachniveau gefordert wird.
- Ergänzung der Regelung von § 24a BeschV, indem Führerscheinerwerb und BKF-Qualifikation in Drittstaaten nach deutschen / europäischen Standards ermöglicht wird, ggf. zunächst im Rahmen eines Pilotprojekts mit den Ländern des Balkans, der Ukraine und/oder Indien.
- Anerkennung von Berufskraftfahrerqualifikationen aus Drittstaaten bei vergleichbarem Qualifikationsniveau (z.B. nach Standard der CEMT-Qualitätscharta).
- Führerscheinerwerb und BKF-Qualifikation in Deutschland auch für Personen mit Wohnsitz im EU-Ausland ermöglichen (d.h. Lockerung der Regelungen über den Ausbildungs- und Prüfungsort nach § 6 BKrFQG).
- Ausbildung und Prüfungen zur Berufskraftfahrerqualifizierung sowie ADR-Schulungen und Prüfungen in Fremdsprachen ermöglichen.
- Unbürokratische Umschreibung / Anerkennung von Lkw-Führerscheinen insb. aus der Ukraine, Montenegro, Bosnien-Herzegowina, Türkei, Belarus und Ukraine durch Erweiterung der Anlage 11 FeV.

- EU-weite Harmonisierung derjenigen Drittstaaten, deren Führerscheinausbildung vergleichbar mit dem europäischen Niveau ist.
- Stärkere Förderung von Deutschkursen (inkl. fachspezifischer Kurse mit Logistikbezug).
- Ausnahmen im Aufenthaltsgesetz von der (deutlich über dem deutschen Mindestlohniveau liegenden) Mindestverdienstgrenze für BKF aus Drittstaaten, um eine Praxisrelevanz zu entfalten und eine Schlechterstellung von deutschen BKF zu vermeiden.

### **3. Funktionsfähigkeit des Güterverkehrs in Deutschland sicherstellen**

Die jüngst vorgestellte gleitende Langfrist-Verkehrsprognose des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr bis zum Jahr 2051 zeigt deutlich, dass der Lkw auch in Zukunft die Hauptlast des Güterverkehrs in Deutschland tragen wird. Die Lkw-Verkehrsleistung dürfte dabei von 2019 bis 2051 um 54 % zunehmen. Eine Entlastung durch die Schiene ist nur in begrenztem Maße zu erwarten, da u.a. bahnaffine Massengüter wie Kohle in der Folge klimapolitischer Entscheidungen marginalisiert werden und der vom Konsumenten-/innenverhalten getriebene Lkw-affine Onlinehandel weiterhin stark zunehmen wird.

Es besteht daher dringender Handlungsbedarf, um die Rahmenbedingungen für den Güterverkehr in Deutschland einschließlich der Großraum- und Schwertransporte zu verbessern, die Infrastruktur zu optimieren, insbesondere Stellplätze und Ladeinfrastruktur aus- und aufzubauen, das Miteinander der Verkehrsträger zu stärken und die Effizienz im Güterverkehr zu steigern. Hierzu sind insbesondere folgende Maßnahmen notwendig:

#### **Lkw-Stellplatzproblem lösen**

In Deutschland fehlen ca. 40.000 Lkw-Stellplätze, so dass viele BKF allabendlich vor dem Problem stehen, keinen freien Stellplatz zu finden, was zu überflüssigem unökologischen und unökonomischen Parkplatzsuchverkehr führt und einen erheblichen Stressfaktor für die BKF sowie ein Verkehrssicherheitsrisiko darstellt. Diese Situation droht sich zu verschärfen, wenn im Zuge des Ausbaus der dringend notwendigen öffentlichen Ladeinfrastruktur für E-Lkw in den nächsten Jahren die bereits heute schon zu geringen Flächenkapazitäten geteilt werden müssen.

Der BGL fordert daher:

- Beschleunigte Fortsetzung der Neu-, Um- und Ausbauaktivitäten für zusätzliche Lkw-Stellplätze an den BAB.
- Einschränkung der Klagemöglichkeiten gegen zusätzliche Lkw-Stellplätze.
- Schaffung zusätzlicher Stellplatzkapazitäten abseits der BAB fördern, um den Verkehr zu entzerren.
- Innovative und intelligente Lösungen etablieren, um bestehende Parkflächen besser und effizienter nutzen zu können. Hierzu sind zum einen digitale Stellplatzbuchungen und Parkplatzerfassungssysteme über die Mobilithek des Bundes, ggf. i.V.m. Kolonnenparkmodellen, denkbar, aber auch moderne Parkraumbewirtschaftungssysteme, die eine extensive und missbräuchliche Nutzung der Stellplatzkapazitäten über den Zeitraum einer verkürzten Wochenruhezeit hinaus unattraktiv machen.

- Verbesserung der sanitären Situation, der Sicherheitssituation sowie der generellen Aufenthaltsqualität auf den Rastplätzen.
- Bereitstellung beheizter sanitärer Anlagen, die mehrmals täglich gereinigt werden – v.a. auch auf unbewirtschafteten Rastplätzen.
- Umzäuntes und gut ausgeleuchtetes Areal sowie regelmäßige Zeitfenster für Polizeipräsenz am Parkplatz.
- Leicht zugängliche Notrufsäule, Ansprechpartner der Autobahn GmbH zu Problemen / Störfällen an unbewirtschafteten Rastplätzen, Angabe zur nächsten DocStop-Anlaufstelle (für medizinische Notfälle / unterwegsversorgung), zum nächstgelegenen Krankenhaus / Apotheke.
- Kostenfreies WLAN zur Gewährleistung grundlegender Kommunikations- und Informationsbedürfnisse sowie Aufrechterhaltung sozialer Kontakte (Internetnutzung, Videotelefonate mit der Familie, Nutzung von Streamingdiensten, IP-TV).
- (Überdachte) Bänke und Tische zum Verweilen im Freien sowie Vorhalten geeigneter Behältnisse zur Entsorgung von Abfällen.

### **Rahmenbedingungen zur Optimierung logistischer Abläufe verbessern**

Logistische Abläufe sind stark limitiert durch ein umfassendes und sehr bürokratisches Regelwerk auf nationaler und europäischer Ebene, das vielfach ein optimales Funktionieren der Prozesse und ein optimales Miteinander der Verkehrsträger behindert. Gleichzeitig hat sich ein starkes Nebeneinander und zum Teil sogar Gegeneinander der einzelnen Verkehrsträger etabliert, das nur schwer aufzubrechen ist. Der BGL ist hier gemeinsam mit der Allianz pro Schiene vorangegangen, um insb. die Verkehrsträger Straße und Schiene stärker zu verzahnen. Mit dem Gemeinschaftsprojekt „Truck2Train“ sollen vor allem kleine und mittelständische Transportunternehmer über digitale KV-Einstiegsportale dazu bewegt werden, Transporte, die bislang ausschließlich über die Straße abgewickelt wurden, leichter auf die Schiene zu bringen.

Im Interesse eines besseren Miteinanders der Verkehrsträger und der Optimierung des Güterverkehrs insgesamt regt der BGL die nachfolgenden Maßnahmen an:

- Förderung eines Anschlussprojektes „Truck2Train II“ durch den Bund mit dem Ziel, die Umsetzung des Projektes im Praxisbetrieb zu begleiten, dessen internationale Anschlussfähigkeit herzustellen und zugleich im Schulterschluss der Vertreter von Straße und Schiene für die Bedeutung des Miteinanders der Verkehrsträger zu werben.
- Beendigung des Gegeneinanders der Verkehrsträger, bei dem ein Verkehrsträger zulasten eines anderen gezielt geschwächt wird, wie z.B. durch die Öffnung des Finanzierungskreislaufes Straße.
- Planungsbeschleunigung für den Erhalt, den Aus- und den Neubau aller Infrastrukturprojekte (Straße, insb. auch Lkw-Stellplätze und Brücken, Schiene, Wasserstraße und Stromnetze).
- Beauftragung einer wissenschaftlichen Studie unter Federführung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), in welcher der Einfluss des Betriebs schwerer Nutzfahrzeuge in Abhängigkeit von Längen der Nutzfahrzeuge / Nutzfahrzeugkombinationen, Achsanzahl,



Achsabständen, Radständen, Achslast und zulässigem Gesamtgewicht auf die Infrastruktur untersucht und aufgezeigt wird, mit welcher Kombination Transporte im Straßengüterverkehr und im intermodalen Verkehr optimal und im Sinne der CO<sub>2</sub>-Effizienz durchgeführt werden könnten und sollten.

- Die seit langem überfällige Überarbeitung der Lang-Lkw-Ausnahmereverordnung auf den Weg bringen und in diesem Rahmen das Positivnetz um weitere Strecken ausweiten, den Betrieb des Lang-Lkw Typs 1 über den Dezember 2023 hinaus sicherstellen sowie eine ADR-Freigabe im Stückgutbereich ermöglichen.
- Die Genehmigungsverfahren für Großraum- und Schwertransporte (GST), die dringend zur Umsetzung der Energiewende erforderlich sind, endlich und auf allen Ebenen beschleunigen. Hierzu muss zügig ein Runder Tisch GST eingerichtet werden unter Beteiligung der Politik, der Verwaltung, der Industrie und der Logistikwirtschaft.
- Den Einsatz von CB-Funkgeräten im Fahrzeug wieder bundesweit und dauerhaft ermöglichen, bis geeignete Freisprecheinrichtungen verfügbar sind.
- Ein Vertragsverletzungsverfahren gegen die Republik Österreich einleiten wegen Verstoßes gegen die EU-Grundfreiheiten durch das sektorale Fahrverbot, das Nachtfahrverbot sowie die Blockabfertigungen auf der Inntalautobahn in Tirol.

#### **4. Klimaschutz und Lkw-Mautreform**

Die im Klimaschutzgesetz der Bundesregierung für den Verkehrssektor verankerte Reduktion der Treibhausgasemissionen auf 85 Mio. Tonnen bis 2030 ist ohne Einsparungen im Straßengüterverkehr nicht zu erreichen, da dessen Anteil knapp ein Drittel des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes im Verkehr (Lkw, Busse) beträgt. Der Straßengüterverkehr hat daher eine enorme Verantwortung für den Klimaschutz, der er auch gerecht werden möchte. Allerdings kann der Transformationsprozess bis 2030 nur gelingen, wenn die Rahmenbedingungen sowie Planungs- und Investitionssicherheit für alle Marktteilnehmer stimmen.

Hierzu müssen folgende Punkte gewährleistet sein:

##### **Verlässlicher Fahrplan / Planungssicherheit**

Transportunternehmen und Nutzfahrzeughersteller benötigen dringend Planungs- und Investitionssicherheit. Diese beinhaltet politisch verbindliche und zeitlich definierte Maßnahmen für den Infrastrukturaufbau sowie die verschiedenen staatlichen Lenkungsinstrumente, insb. Maut und Förderprogramme.

Darüber hinaus müssen die Unternehmen Vertrauen in die Verlässlichkeit politischer Entscheidungen haben. Dieses Vertrauen hat die Bundesregierung zuletzt stark beschädigt, indem sie diejenigen Transport- und Logistikunternehmen, die (staatlichen Anreizen folgend) in CO<sub>2</sub>-ärmere LNG-Lkw investiert haben, in der Energiekrise im Stich gelassen hat. Sie hat damit Klimapioniere, die die Verwerfungen am Markt aufgrund des Krieges in der Ukraine weder voraussehen konnten noch zu vertreten haben, bewusst insolvent gehen lassen. Die vom BGL dringend angemahnten Maßnahmen, wie etwa einen LNG-Rettungsschirm, einen LNG-Preisdeckel oder auch eine Bindung des LNG-Preises an den Dieselpreis hat das zuständige

Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz nicht umgesetzt. Dies ist das Gegenteil von verlässlicher Politik und darf sich nicht wiederholen!

### **Zügiger Aufbau alternativer Tank- und Ladeinfrastruktur**

Damit Transportunternehmen in klimafreundliche Fahrzeuge investieren können, ist zwingend eine dem Fahrzeughochlauf vorauslaufende bedarfsgerechte betriebliche und öffentliche Tank- und Ladeinfrastruktur erforderlich. Hierzu müssen insb. die im Masterplan Ladeinfrastruktur II definierten Maßnahmen zielgerichtet und vor allem sehr schnell umgesetzt werden.

### **Angemessene Förderkulisse**

Um den Markthochlauf zu beschleunigen und den Nutzern Anreize zu setzen, unter Beibehalt ihrer Wettbewerbsfähigkeit in neue Fahrzeugtechnologien zu investieren, sind angemessene Förderinstrumente notwendig, die Verlässlichkeit und Planbarkeit garantieren. Mit dem Förderprogramm Klimaschonende Nutzfahrzeuge und Infrastruktur (KsNI) sowie der Förderung intelligenter Trailertechnologie (ITT) im Rahmen des Förderprogramms zur Erneuerung der Nutzfahrzeugflotte (ENF) hat die Bundesregierung sehr gute Förderanreize geschaffen. Leider schöpfen die Programme bei Weitem nicht das Potential aus, das nutzbar und zugleich notwendig wäre, um schnellstmöglich den Transformationsprozess voranzutreiben. In der Förderrichtlinie KsNI sind kalenderjährlich bis zu vier Förderaufrufe vorgesehen. Leider hat es bislang in 2021 und 2022 nur je einen Aufruf mit sehr kurzen Förderfenstern gegeben. Im Jahr 2023 wird es aufgrund der aktuellen Haushaltssituation voraussichtlich gar keinen neuen Förderaufruf geben. Anträge für intelligente Trailertechnologie können nach Auslaufen des Förderprogramms ENF Ende 2021 voraussichtlich erst Mitte des Jahre wieder gestellt werden.

Der BGL regt daher folgende Optimierungen an:

- Verlässliche und ausreichende Finanzierung der Förderprogramme.
- Höhere Frequenz der Förderaufrufe und größere Förderfenster.
- Verlässlichkeit und Planbarkeit der Förderfenster.
- Schnellere Antragsbearbeitung und vorzeitigen Vorhabenbeginn ermöglichen.
- Verschiedene Finanzierungsformen ermöglichen.

### **Lkw-Mautreform**

Ein wichtiger und v.a. wettbewerbsneutraler Hebel zur Erreichung eines Markthochlaufs von Fahrzeugen mit alternativen Antriebstechnologien ist die CO<sub>2</sub>-basierte Lkw-Maut.

Der BGL begrüßt daher ausdrücklich die Vereinbarung im Koalitionsvertrag, die betont: „Wir werden 2023 eine CO<sub>2</sub>-Differenzierung der Lkw-Maut vornehmen, den gewerblichen Güterkraftverkehr über 3,5 Tonnen einbeziehen und einen CO<sub>2</sub>-Zuschlag einführen, unter der Bedingung, eine Doppelbelastung durch den CO<sub>2</sub>-Preis auszuschließen.“

### Vermeidung einer Doppelbelastung

Erstaunlicherweise wird in der persönlichen Stellungnahme der Abgeordneten Udo Schiefner, Matthias Gastel und Christian Sauter zwar der ebenfalls im Koalitionsvertrag vorgesehene Hinweis wiederholt, wonach die Mehreinnahmen aus dem CO<sub>2</sub>-Zuschlag der Lkw-Maut für Mobilität eingesetzt werden sollen. Es fehlt aber die aufschiebende Bedingung, den Zuschlag

nur einzuführen, wenn eine Doppelbelastung durch den CO<sub>2</sub>-Preis ausgeschlossen wird. Der Wegfall des CO<sub>2</sub>-Aufschlages aus dem Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG) im Zuge der Einführung eines CO<sub>2</sub>-Aufschlages auf die Lkw-Maut ist hingegen für die Wettbewerbsfähigkeit des mittelständischen Transportgewerbes essentiell und war dem Gewerbe bereits in der Begründung des BEHG zugesichert worden.

Eine Lösung könnte wie folgt aussehen:

- Erstattung des an der Zapfsäule gezahlten CO<sub>2</sub>-Preises über Ausnahmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs im BEHG.
- Erstattung nur vorübergehend bis zum Inkrafttreten eines wettbewerbsneutralen EU-Emissionshandelssystems.
- Digitale Erstattung unmittelbar an der Zapfsäule oder Rückerstattung auf Antrag in Anlehnung an Gewerbe Regelungen anderer EU-Staaten.

### Stufenmodell für CO<sub>2</sub>-Maut

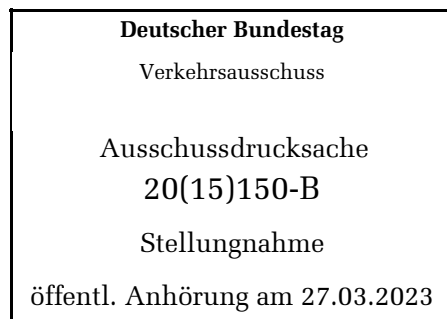
Vor dem Hintergrund, dass

- Fahrzeuge mit Elektro- oder Wasserstoffantrieb (sog. Zero-Emission-Fahrzeuge, ZEV) aktuell nur in geringen Stückzahlen am Markt verfügbar sind und der Markthochlauf erst ab 2026/ 2027 zu erwarten ist,
- gleichzeitig auch die flächendeckende Verfügbarkeit einer öffentlichen Tank- und Ladeinfrastruktur inkl. des Stromnetzes frühestens ab 2026 / 2027 zu erwarten ist,

regt der BGL an, diesen Umständen bei der Einführung einer CO<sub>2</sub>-orientierten Lkw-Maut gerecht zu werden, indem ein Stufenmodell im Bundesfernstraßenmautgesetz festgeschrieben wird.

Dieses könnte wie folgt aussehen:

- Jahr 2024:
  - Mautsätze bleiben konstant, es erfolgt allein eine CO<sub>2</sub>-Spreizung auf derzeitigem Mautniveau
  - Der Einsatz von LNG-Fahrzeugen, die zunehmend mit Bio-LNG betrieben werden, sollte entsprechend dem tatsächlichen CO<sub>2</sub>-Einsparpotential („Well-to-Wheel-Betrachtung“) bei der CO<sub>2</sub>-Spreizung privilegiert werden. Dies könnte durch eine pauschale Ermäßigung für LNG-Lkw i.V.m. einem konkreten Nachweis über getanktes Bio-LNG erfolgen.
  - Ebenfalls Berücksichtigung finden sollte der Einsatz biogener sowie synthetischer Kraftstoffe. Hier könnte ebenfalls ein konkreter Nachweis getankter Biokraftstoffe, z.B. HVO 100, erfolgen und eine Rückerstattung entsprechend der CO<sub>2</sub>-Einsparung stattfinden.
- Jahr 2025: CO<sub>2</sub>-Aufschlag um 8 ct. (entspricht 100 €/t CO<sub>2</sub>)
- Jahre bis 2028: progressiver Anstieg auf 16 ct. (entspricht 200 €/t CO<sub>2</sub>)
- Ab 2026: Anlastung von Infrastruktur-, Luftverschmutzungs- und Lärmkosten bei ZEV



Reinhardtstraße 46  
10117 Berlin

office@netzwerk-bahnen.de  
www.die-gueterbahnen.com

Tel: +49 30 531 491470

Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e. V. (NEE), Reinhardtstr. 46, 10117 Berlin

An den  
Verkehrsausschuss des  
Deutschen Bundestages

- verkehrsausschuss@bundestag.de -

Berlin, 27. März 2023

## STELLUNGNAHME

anlässlich der öffentlichen Sachverständigenanhörung zum Antrag der CDU/CSU-Fraktion vom 11. Oktober 2022 „Güterverkehrs- und Logistikbranche aus der Krise führen“ sowie der Stellungnahme der Abgeordneten Schiefner, Gastel und Sauter

Der hohe Anteil der vergleichsweise personalintensiven Straßengüterverkehrslogistik sorgt angesichts wachsender Transportnachfrage und steigender Durchschnittsentfernungen für wachsende Unruhe angesichts sinkender Personalverfügbarkeit.

Während der dadurch ausgelöste Anstieg der Personalkosten nach den vorliegenden Berichten des BALM ebenso wie steigende Energiekosten überwiegend an die Auftraggeber aus Industrie und Handel weitergegeben werden konnte, ist eine Entspannung bei den personellen Kapazitätsengpässen nicht in Sicht.

Eine stärkere Einbindung der Schiene in intermodale Logistikketten könnte auch mittel- und langfristig aufgrund der schon heute geringeren Personalintensität für eine Stabilisierung von Transportketten sorgen. Allerdings sind hierfür auch im Schienengüterverkehr signifikante Veränderungen erforderlich – höhere Verlässlichkeit, kürzerer Vorlauf bei der Transportplanung und Wagenverfügbarkeit, Ausbau der limitierenden Schieneninfrastrukturen, kürzere Transportdauer, Harmonisierung der Betriebsbedingungen im grenzüberschreitenden/internationalen Verkehr, Stärkung der Fähigkeit zum gebündelten Transport von kleinen Sendungsgrößen sind einige der wesentlichen Handlungsfelder der Schienenbranche, die in einigen Teilen wiederum staatliches Handeln voraussetzen.

Je nach „Produktionssystem“ stellt sich die Relevanz der Schiene im Verhältnis zum Straßenverkehr unterschiedlich dar. So werden im Kombinierten Verkehr seit vielen Jahren starke Wachstumsraten auf der Schiene registriert. Bei der Verlagerung von Trailern auf die Schiene wird auch ein darüber hinausgehendes erhebliches Potenzial

gesehen. Parallel sank die Bedeutung des sogenannten Einzelwagenverkehrs auf einen Anteil von nur noch etwa 14 Prozent des gesamten Schienengüterverkehrs.

Während immer wieder Initiativen zur stärkeren Kooperation der Verkehrsmittel, so auch in den drei einschlägigen „Masterplänen“ des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr, gestartet werden, ist die Situation ungeachtet des starken KV-Wachstums durch einen starken intermodalen Wettbewerb vor allem auf längeren Strecken gekennzeichnet. Ab einer Transportentfernung von ca. 300 Kilometern übersteigt der Schienenanteil den Durchschnittswert der Schiene im Markt (zuletzt 20,2 Prozent), weil bei längeren Transporten die Vorteile der Bündelung immer stärker zum Tragen kommen. Gerade angesichts des großen Anteils von internationalen Transit- sowie Ziel- und Quellverkehren kommt der Schaffung einheitlicher Bedingungen eine besondere Bedeutung für die Stärkung der klimafreundlichen und energieeffizienten Schiene zu, denn im grenzüberschreitenden Verkehr liegt der Anteil der Schiene wiederum niedriger als im rein nationalen Transport, gerade bei personalintensiven und klimarelevanten besonders langen Transportentfernungen.

Die Unternehmen der Schienengüterverkehrsbranche registrieren seit etwa drei Jahren ein deutlich steigendes Interesse der verladenden Wirtschaft an Schienentransporten. Auslöser sind in den meisten Fällen die besagten Kapazitätsprobleme im Straßengüterverkehr (in geringerem Maße und zeitweise, vor allem verursacht durch Niedrigwasser, auch im Binnenschiffsverkehr) sowie die steigenden gesellschaftlichen Anforderungen an klimafreundliche Logistik. Zudem gelang es der Schiene in der Corona-Pandemie, die Transportketten weitgehend aufrechtzuerhalten.

Die Entscheidung der Verloader über die Wahl des Verkehrsmittels wird in der Regel nach den Kriterien Qualität, Preis und Geschwindigkeit getroffen.

Insofern muss ein Bündel von Maßnahmen ergriffen werden, um intermodale logistische Konzepte mit der Schiene als Rückgrat attraktiver zu machen. Unter dieser Prämisse und daraus abgeleiteten Schlussfolgerungen gehen die GÜTERBAHNEN davon aus, die Güterverkehrsleistung auf der Schiene stark steigern zu können. Ein Marktanteil von 25 Prozent (entsprechend einer Steigerung der Verkehrsleistung um etwa die Hälfte) bis 2030 bzw. von 35 Prozent bis 2035 wird in der Branche für erreichbar gehalten. Die in der kürzlich vom BMDV vorab vorgestellten „Langzeit-Verkehrsprognose“ enthaltenen

Abschätzungen, wonach der Schienengüterverkehr in den kommenden 30 Jahren schwächer als bisher (insgesamt um 24 Prozent) und vor allem als der Lkw-Verkehr (plus 54 Prozent) wachsen soll, werden ausdrücklich als abwegig zurückgewiesen.

Staatliche Institutionen sind bei der Stärkung der Schiene nicht allein gefragt, aber als glaubwürdiger Taktgeber unerlässlich, damit vor allem bei den typischerweise langfristigen unternehmerischen Entscheidungen für logistische Konzepte sowie für die Beschaffung von Fahrzeugen Verlässlichkeit herrscht.

Zurzeit und seit längerer Zeit sind diese Bedingungen nicht gegeben. Insbesondere die nachhaltige Verbesserung der intermodal relevanten Rahmenbedingungen sowie der Ausbau der Schieneninfrastruktur bleiben weit hinter dem Bedarf und den mit dem Bundesschienenwegeausbaugesetz von 2016 sowie zahlreichen politischen Absichtserklärungen verbundenen Erwartungen zurück. So hatten die Antragsteller in der 19. Legislaturperiode zusammen mit der SPD-Fraktion einen wegweisenden Antrag unter dem Titel „Der Schiene höchste Priorität einräumen“ (Drs.19/9918, siehe hier) in den Deutschen Bundestag eingebracht, dem am 27. Juni 2019 die beiden Koalitionsfraktionen und die seinerzeitige Oppositionsfraktion Bündnis 90/Die GRÜNEN zugestimmt haben. Im Unterschied zu diesem Antrag und der Stellungnahme der Abgeordneten Schiefner, Gastel und Sauter betont der Antrag der CDU/CSU-Fraktion zwar einige „verkehrsträgerübergreifende“ Ansätze, konzentriert sich jedoch weitgehend auf Maßnahmen zur Stärkung des Straßengüterverkehrsgewerbes allein.

Wesentliche Stellhebel zur Attraktivitätssteigerung intermodaler Logistikketten sind aus Sicht der GÜTERBAHNEN:

1. Entschlossener intermodal ausgerichteter Infrastrukturausbau (Schienenstrecken, Verladeeinrichtungen, Abstellflächen, Leit- und Sicherungstechnik)
2. Modifikation der Lkw-Maut (s.u.) und Orientierung der Trassenentgelte im Schienengüterverkehr am Grenzkostenniveau
3. Energieeffizienz und Klimafreundlichkeit fördernde Erzeugung und Abgabenbelastung von landgüterverkehrsrelevanten Energieträgern (Strom)

4. Innovationsförderung, insbesondere bei automatisierten Betrieben (Schienenverkehr, Verladung) und deutlich stärkeres koordinierendes Engagement von EU und/oder supranationalen Organisationen bei der Marktdurchdringung interoperabler Transportgefäße und Verladetechniken
5. Intermodal vergleichbare Gestaltung von Zulassungsverfahren, Vorschriften und Kontrollen
6. Kundenorientierte und gewinnfreie Organisation des Schieneninfrastrukturbetriebs
7. Verlagerungsfreundliche Gestaltung der Einzelwagenverkehrsförderung durch eine degressiv ausgestaltete Förderung von Bedienfahrten auf der letzten Meile (sog. „Branchenmodell“ von VDV/NEE)
8. Erarbeitung eines langfristigen KV-Konzepts
9. Anpassung der Ausbildung, um regelmäßig fundierte Kenntnisse von schienen-spezifischen und intermodalen Kenntnissen sicherzustellen

Zu Punkt 2: Die Anlastung der externen Kosten für die Treibhausgasemissionen über die Lkw-Maut hat zahlreiche Vorteile (diskriminierungs- bzw. vorteilsfreie Erfassung ausländischer Fahrzeuge; Einfachheit in der Erhebung; Anreiz zur Verbesserung der Auslastung; Verwendungsmöglichkeit für intermodal angelegte Verbesserung des Transportangebots für die verladene Wirtschaft). Die seit der Änderung der EU-Wegekostenrichtlinie im vergangenen Jahr mögliche Anlastung der gesellschaftlichen Folgekosten der Treibhausgasemissionen und die Erhebung der Maut auf dem gesamten Straßennetz sind daher mit die wichtigsten Handlungsfelder für die Politik, um den Gütertransport nachhaltig weiterzuentwickeln.

Die Einnahmen aus den sogenannten Maut-Teilbeiträgen der externen Kosten (und der ebenfalls möglichen „Staugebühr“) dürfen verkehrsträgerübergreifend eingesetzt werden. Das bedeutet, dass neben der Sanierung der Straßeninfrastruktur auch – nach dem Vorbild der Schweiz – die Alternativen der Zukunft für die verladende Wirtschaft damit gestärkt und geschaffen werden können.

**Stellungnahme der Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di), Bereich  
Postdienste, Speditionen und Logistik, 10112 Berlin**

zur

**Öffentlichen Anhörung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages**

am

**27. März 2023 | 14:00 Uhr**

zum Antrag der Fraktion der CDU/CSU

**Güterverkehrs- und Logistikbranche aus der Krise führen**

Krise bezeichnet eine über einen gewissen (längeren) Zeitraum anhaltende massive Störung des gesellschaftlichen, politischen oder wirtschaftlichen Systems. Krisen bergen gleichzeitig auch die Chance zur (aktiv zu suchenden qualitativen) Verbesserung.<sup>1</sup>

Die Güterverkehrs- und Logistikbranche befindet sich in keiner Krise. Mit einem Umsatz von rund 319 Milliarden Euro in 2022 und mehr als 3,3 Millionen Beschäftigten bildet die Logistikbranche den drittgrößten Wirtschaftsbereich in Deutschland. Richtig ist, dass die Logistikbranche durch die Auswirkungen echter Krisen (Pandemie/COVID-19, den russischen Angriffskrieg auf die Ukraine und die Herausforderungen des Klimawandels) in der Vergangenheit mit Schwierigkeiten konfrontiert war – und auch in Zukunft sein wird - welche die Vulnerabilität der Lieferketten und die Probleme der gesamten Branche offenlegten. Dennoch verzeichnete die Logistikbranche in 2022 ein Umsatzwachstum von mehr als 8,5 Prozent ggü. dem Vorjahr.

Von einer Krise zu sprechen wird den Beschäftigten und den Unternehmen der Branche nicht gerecht. Zudem relativiert es die tragischen Umstände von Menschen, die von einer echten Krise betroffen sind.

---

<sup>1</sup> Quelle: Schubert, Klaus/Martina Klein: Das Politiklexikon. 7., aktual. u. erw. Aufl. Bonn: Dietz 2020. Lizenzausgabe  
Bonn: Bundeszentrale für politische Bildung

Die Gewerkschaft ver.di begrüßt die Tatsache, dass sich der Verkehrsausschuss des 20. Dt. Bundestags in bislang drei öffentlichen Anhörungen die Herausforderungen der Transport- und Logistikbranche gemeinsam mit Sachverständigen thematisiert hat.

Der Antrag der Fraktion der CDU/CSU gibt wenig bis gar nichts von dem wieder, was Sachverständige der Branche, aus den Sozialverbänden und aus Unternehmen in den zurückliegenden Anhörungen geschildert und diskutiert haben.

Wir verweisen an dieser Stelle auf unsere Stellungnahme zur öffentlichen Anhörung vom 18. Mai 2022 (Ausschussdrucksache 20(15)51-D), auf unsere Ausführungen zur öffentlichen Anhörung vom 26.09.2022 (Protokoll-Nr. 20/18) sowie auf unsere Stellungnahme zur öffentlichen Anhörung vom 12. Dezember 2022.

Wir halten noch einmal fest, dass

**1. Der Fahrer\*innen-Mangel nur durch gute Arbeitsbedingungen und einen attraktiven „Arbeitsplatz Lkw“ beseitigt werden kann.**

Hierzu braucht es

- eine auskömmliche Bezahlung und Arbeitsbedingungen, die durch Tarifverträge verbindlich gelten
- menschenwürdige Rahmenbedingungen unterwegs auf der Straße und an den Raststätten
- eine Tourenplanung, die einer Vereinbarkeit von Familie und Beruf förderlich ist und Abwesenheitszeiten vom Wohnort durch kombinierten Verkehr sowie Begegnungsverkehr reduziert.

**2. Der generelle Fachkräftemangel in der Branche auch bedeutet, dass Arbeitgeber\*innen bereit sein müssen, mehr Verantwortung für die nachhaltige Integration zugezogener Arbeitnehmer\*innen zu übernehmen.**

Darunter verstehen wir neben der Hilfestellung beim „Ankommen“ in Deutschland auch die sprachliche Förderung und Qualifizierung, die Übernahme von Integrationskosten sowie die Unterstützung beim Nachzug der Familie.

**3. Die Bundesregierung aufgefordert ist, die Regelungen aus dem EU-Mobilitätspaket endlich in nationales Recht umzusetzen.**

Um die Einhaltung dieser Regelungen konsequent zu verfolgen braucht es eine ernsthafte Durchsetzung der Bestimmungen und die Verfolgung von Verstößen. Hierfür muss zwingend das Personal beim Zoll und beim BALM aufgestockt und die Kontrolldichte sowie –qualität verbessert werden.

**4. Die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland nachhaltig und multimodal auszubauen und zu verbessern ist.**

Dies beinhaltet den Ausbau von kombinierten Verkehren und eine nachhaltige Verlagerung von Transporten auf die Schiene und auf Wasserverkehrsstraßen. Weiter sind im Straßengütertransport die Bedingungen an Raststätten zu verbessern (u.a. Parkplatzangebot und –qualität, Versorgung, Preisgestaltung, Lärmemissionen, Freizeitangebote).