

MUSTER

DVZ

Deutsche Verkehrs-Zeitung

Brief

Wöchentliche Chef-Informationen aus
Verkehr, Transport & Logistik

POLITIK



Brief

Wöchentliche Chef-Informationen aus
Verkehr, Transport & Logistik

TOP-THEMA

Der Brenner-Strecke drohen massive Einschränkungen Ab 2025 ist auf der wichtigsten Transitstraße über die Alpen, der Brenner-Route, mit starken Behinderungen zu rechnen. Es geht um die 1,8 Kilometer lange Luegbrücke. Errichtet wurde der am Berg liegende Abschnitt in den 60er Jahren. „Vieles spricht dafür, dass die Brücke neu gebaut werden muss“, sagte ein Sprecher der für die Brenner-Autobahn zuständigen Asfinag, gegenüber dem DVZ-Brief. Zwar fällt die Entscheidung über einen Neubau erst Mitte 2024, doch die Planungen dafür sind bereits angelaufen. Diese sehen vor, dass ab 2025 zwei neue Brückenbauteile errichtet werden, der erste zwischen 2025 und 2028. In dieser Zeit würde der Verkehr einspurig in jede Richtung auf der alten Brücke laufen. Die Folgen wären lange Staus, womöglich nicht nur während der Hauptverkehrszeiten. Die Asfinag ist bereits im Gespräch mit der Politik und den Nachbarstaaten, wie man die Staufolgen abmildern kann. Dazu werde gerade ein Konzept erarbeitet und abgestimmt, so der Sprecher. Wann entsprechende Vorschläge für geeignete Maßnahmen vorliegen und welche diskutiert werden, wollte er nicht sagen.

Dettendorfer will KV-Engagement ausweiten Die aufgrund der Bauarbeiten zu befürchtenden extremen Staus sind einer der Gründe, warum die Spedition Dettendorfer mit Sitz in Nussdorf am Inn ihr Geschäft mit Transporten im unbegleiteten Kombinierten Verkehr (KV) ausdehnen will. Angefangen hat das Unternehmen 2017 mit 10 Aufliegern auf der Route Hamburg-Verona. „Mittlerweile haben wir 70 Trailer im Einsatz. In diesem Jahr kommen 15 weitere dazu“, kündigt Geschäftsführer Georg Dettendorfer gegenüber dem DVZ-Brief an. Er führt darüber hinaus mehrere Gründe für den Umstieg auf die Schiene an wie die Einschränkungen auf der Brenner-Autobahn in Tirol über das sektorale Fahrverbot, die Blockabfertigungen sowie die Nachtfahrverbote, den Lkw-Fahrermangel und den geringeren CO₂-Ausstoß. Bislang bedient Dettendorfer im KV die Relationen Hamburg-Verona und Leipzig-München-Verona. Dettendorfer strebt weitere Verbindungen auch aus dem Westen Deutschlands nach Italien an.

VERKEHRSPOLITIK

Neue EU-Vorschriften für Fahrzeugsicherheit Am 1. März wird die EU-Kommission nach Informationen des DVZ-Briefs Vorschläge zur Neufassung von drei Richtlinien vorlegen, die für die Sicherheit auf den Straßen wichtig sind. Es handelt sich um die Richtlinien für die technische Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen (2014/47/EU), für die periodische technische Überwachung von Kraftfahrzeugen (2014/45/EU) und für Zulassungsdokumente (2014/46/EU). Auf die Mitgliedsstaaten kommen unter anderem neue Vorschriften zur Digitalisierung und Speicherung von Bescheinigungen, Verwaltungsdokumenten und technischen Daten zu. Zudem plant die Kommission

Regeln zum grenzüberschreitenden Austausch solcher Informationen. Durch die Richtlinienreform sollen auch aussagekräftigere Emissionstests erreicht und Vorschriften zur Überprüfung diverser elektronischer Assistenzsysteme und anderer neuer Technologien eingeführt werden. Außerdem erwägt die Kommission die Vorgabe, dass bei Straßenkontrollen immer auch die Sicherung der Ladung überprüft werden muss.

TEN-V-Votum im März erwartet Über die Neufassung der EU-Verordnung für die transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) wird der Verkehrsausschuss des Europäischen Parlaments wohl im März abstimmen. Eigentlich war das Votum schon früher vorgesehen, aber es seien mehr als 2.000 Änderungsanträge eingereicht worden, über die nun geredet werde, heißt es im Parlament. Dominique Riquet (Liberale) und Barbara Thaler (EVP) suchen als EP-Berichterstatter nach Kompromissen zwischen den Fraktionen. Es dürfte bis mindestens Mitte Februar dauern, bis sich diese abzeichnen. Sobald das Parlament seine Position festgelegt hat, können die Verhandlungen mit den EU-Staaten über den endgültigen Gesetzestext beginnen.

SPEDITION

Vier neue Standorte für IDS Die Stückgutkooperation IDS setzt im laufenden Jahr ihren Netzausbau fort, mit dem sie sich auf steigende Mengen vorbereitet. Vier weitere Standorte sind vorgesehen. Drei davon - in Düsseldorf, Hannover und Hamburg - will DSV einbringen, einen in Polch westlich von Koblenz soll die Gras-Gruppe anbinden. Damit dürfte sich die Zahl der IDS-Depots von derzeit 52 auf 56 erhöhen. Mittelfristiges Ziel sind 60 bis 65. Neben einer höheren Kapazität will IDS die Wege im Nachlauf verkürzen. Da Großflächen für Logistikanlagen rar und teuer sind, ergänzt der Verbund sein Netz mit kleineren Einheiten. Diese dürften dann zur einen Hälfte über Direktverkehre und zur anderen über Hub-Verkehre an das IDS-Netz angebunden werden.

Rekordniveau der Stückgutpreise Die Preise auf dem Spotmarkt für Stückgut sind im vergangenen Jahr deutlich gestiegen. Getrieben von den höheren Treibstoffpreisen sowie dem Kapazitätsmangel stieg der Pamyra/DVZ-Stückgut-Preisindex im Jahresmittel von 8,87 Euro (pro 100 Kilogramm und 100 Kilometer) im vorangegangenen Jahr um 9,1 Prozent auf nunmehr 9,68 Euro, haben die Pamyra-Statistiker errechnet. Damit wird auch der Wert des Vor-Corona-Jahres 2019 (9,06 Euro) deutlich übertroffen. Im Verlauf des Jahres schwankte die Kennziffer allerdings vergleichsweise stark, endete aber mit 10,74 Euro auf dem höchsten Stand seit Beginn der Indexberechnung Anfang 2019. Einen detaillierten Überblick über den Monats- und Jahresverlauf des Pamyra/DVZ-Stückgut-Preisindex finden Sie in dem DVZ-Brief-Bereich auf der DVZ-Homepage. Mit interaktiven Grafiken werden die monatlichen Entwicklungen sowie der Verlauf der Jahre 2019, 2020 und 2021 aufgezeigt - unterteilt nach Preis, Streckenlänge und den durchschnittlichen Gewichten pro Sendung und Palette. www.dvz.de/dvz-brief

Neuer Seefrachtchef bei Leschaco Beim Bremer Speditions- und Logistikunternehmen Leschaco gibt es einen Wechsel an der Spitze des Seefrachtbereichs. Neuer globaler Produktleiter für das Segment ist Arne Trillig. Er kommt von Gebrüder Weiss, wo er mehrere Jahre lang die gleiche Funktion bekleidet hat. Trillig ersetzt Silke Fischer, die den Posten per Ende Januar aufgibt. Die studierte Ingenieurökonomin ist seit 2008 bei Leschaco tätig und war in dieser Zeit zweimal für mehrere Jahre Leiterin des Produktbereichs Seefracht. Dem Vernehmen nach zieht es Fischer jetzt zu Geodis, wo sie ebenfalls eine Managementfunktion in der Seefracht bekleiden soll. Dies wollte der französische Logistiker auf eine DVZ-Anfrage weder bestätigen noch dementieren.

LOGISTIK

Logistik-Start-ups bauen Stellen ab Durch die Start-up- und Tech-Szene rollt eine Kündigungswelle. Neben den Digitalspeditionen Flexport und Forto sollen nach Angaben der Datenbank Layoffs.fyi weitere Logistikunternehmen betroffen sein. Bei Uber Freight geht es danach um 150 Stellen, bereits im vergangenen Jahr haben nach den Layoffs.fyi-Recherchen auch die Unternehmen Shippo, Four Kites und Project 44 jeweils rund 60 Stellen abgebaut. Während bei Forto etwa 90 Jobs betroffen sind, verzeichnet Flexport mit der Entlassung von rund 600 Beschäftigten oder rund 20 Prozent der Belegschaft den bisher größten Einschnitt. In der gesamten Tech-Szene wurden 2022 nach den Zahlen der Datenbank 150.000 Stellen in diesem Sektor abgebaut - allein im vierten Quartal seien es fast 80.000 gewesen. Und auch im neuen Jahr soll es bereits weitere 60.000 Kündigungen geben.

Müssen sich Logistik-Führungskräfte neu erfinden? Der Arbeitsmarkt in der Logistik hat sich gedreht: Mittlerweile müssen Unternehmen um das Interesse potenzieller Arbeitskräfte buhlen - und deren geänderten Ansprüchen Rechnung tragen. Der jüngeren Generation gehe es dabei weniger um ein hohes Gehalt, sondern mehr um die Sinnhaftigkeit der Aufgabe und zwischenmenschliche Aspekte, hat Martina Fohr, bei der Personalberatung Spencer Stuart für den Logistiksektor zuständig, festgestellt. So werde die Entscheidung der Kandidaten für ein Unternehmen in 80 Prozent aller Fälle mittlerweile davon bestimmt, ob sie mit ihrem künftigen Chef zusammenarbeiten wollen. Dabei spielen allerdings nicht nur der Wohlfühlfaktor und der gute Umgang miteinander eine Rolle, auch ein hohes Maß an Eigenständigkeit und Gestaltungsspielraum sind gefordert.

STRASSENGÜTERVERKEHR

Trend zum Trailer-Refurbishing ... Die Lieferschwierigkeiten der vergangenen Jahre haben auch bei den Herstellern von Anhängern und Trailern zu teilweise extrem langen Lieferfristen geführt. Dies hat zur Folge, dass sich das eine oder andere Fuhrunternehmen intensiver mit dem Thema Trailer-Refurbishing befasst - wie jüngst der dänische Transportkonzern DSV. Ganz neu ist der Gedanke nicht, denn bei allen Aufliegerherstellern gehört die Wiederaufbereitung gebrauchter Fahrzeuge für Zweit- und Drittmärkte seit langem zum Geschäft. Neu ist allerdings der Aspekt, dass nun auch Nutzer auf dem Erstmarkt verstärkt generalüberholte Fahrzeuge wieder in ihre Flotten überführen.

... aus wirtschaftlichen und Nachhaltigkeitsgründen Neben dem ökologischen Effekt - die Generalüberholung verursacht mit etwa 2,9 Tonnen deutlich geringere CO₂-Emissionen als der Bau eines neuen Trailers (etwa 18,6 Tonnen CO₂) - wirkt sich das auch ökonomisch aus. So gibt der Aufliegervermieter Tip Trailer an, dass die Mietraten für aufbereitete Trailer je nach Überarbeitungsaufwand um einiges niedriger sind als die für Neufahrzeuge. Auch Krone will in absehbarer Zeit das Refurbishing gebrauchter Fahrzeuge anbieten und plant bereits einen eigenen Standort. Dabei spielen auch die Fortschritte des Unternehmens bei der Oberflächentechnik eine große Rolle, die nach Krone-Angaben eine längere Nutzung der Fahrzeuge problemlos erlaubt.

Über 90 Prozent Euro-6-Lkw Auf den mautpflichtigen Straßen in Deutschland fahren inzwischen zu sehr großen Teilen Lkw der umweltfreundlichsten Kategorie Euro 6. Ihr Anteil an den Fahrleistungen auf Autobahnen und Bundesstraßen ist im vergangenen Jahr von 86,7 auf 90,6 Prozent gestiegen, ist der aktuellen Mautstatistik zu entnehmen. Im Dezember lag der Anteil bereits über 92 Prozent. Auf Lkw der Klassen 0 bis 2 entfallen inzwischen weniger als 1 Prozent der Fahrleistungen. Im Jahresverlauf sind die mautpflichtigen Fahrten um 1,2 Prozent auf 41,266 Milliarden Kilometer gesunken. Da die deutschen Lkw mit einem Minus von 2,4 Prozent

überproportional verloren haben, sank ihr Anteil von 58,1 auf 57,4 Prozent. Auf polnische Lkw entfallen inzwischen 18,6 (Vorjahr 17,5 Prozent) der Fahrleistungen.

BINNENSCHIFFFAHRT

Rhenus Partnership leitet Generationswechsel ein Die Berufung von Philip Tomaskowicz Anfang des Jahres zum neuen, zusätzlichen Geschäftsführer bei Rhenus Partnership ist ein Fingerzeig für einen bevorstehenden Generationswechsel bei dem Binnenschiffahrtslogistiker. „Sowohl Thomas Maassen als auch ich gehören schon zu den älteren Führungskräften“, bestätigt Dirk Gemmer die strategische Richtung. Der 37-jährige Tomaskowicz verantwortet das operative Geschäft von Rhenus Partnership. Gemmer, Maassen und Thomas Kaulbach bilden die bisherige Geschäftsführung.

SEESCHIFFFAHRT / SEEHÄFEN

Schramm Group investiert in schwedischen Hafen 18 Millionen Euro gibt die Schramm Group aus Brunsbüttel für den Ausbau ihres Hafens in Örrskär aus. Die Bauarbeiten zur Gestaltung eines weiteren Liegeplatzes und einer schwerlastfähigen Kaimauer beginnen in diesem Jahr und sollen Ende 2025 abgeschlossen sein. Zweck der Erweiterung um 2 Hektar ist, den nördlich von Stockholm liegenden Umschlagplatz zu einem Universalhafen zu machen. Bisher wird in Örrskär vor allem Schnittholz für den Export verladen. Künftig sollen dort auch Projektgeschäfte abgewickelt werden können wie etwa Turmsegmente für Windanlagen. Örrskär, 250 Kilometer nördlich von Stockholm gelegen, gehört zum Hafenkomplex Söderhamn, den die Schramm Group im März 2017 mehrheitlich übernommen hat.

17-Jahres-Tief bei Schiffsverschrottungen Die Menge verschrotteter Containerschiffskapazität war im vergangenen Jahr so niedrig wie seit 17 Jahren nicht mehr. Gerade einmal sechs Schiffe mit einer Gesamtkapazität von 10.904 TEU wurden laut einer Analyse des Marktforschers Alphaliner von den Eignern an Schiffsrecycling-Unternehmen verkauft. Mit diesem Volumen wurde das bereits im Jahr 2021 extrem niedrige Abwrackvolumen von 16.500 TEU stark unterschritten. In den ersten acht Monaten des vergangenen Jahres wurde kein einziges Schiff in die Presse geschickt. Die Rekordmarken stammen aus den Jahren 2016 und 2017, als Containerschiffskapazität von 655.000 sowie 413.982 TEU verschrottet wurde. Hintergrund der niedrigen Abwrackaktivitäten sind die stark gestiegenen Charter- und Frachtraten in den Jahren 2021 und 2022. Angesichts der zunehmenden Normalisierung der Märkte rechnet Alphaliner im laufenden Jahr mit einem Verschrottungsvolumen von 350.000 TEU.

Veranstaltungstipp: „THE LAB - New Ideas for Last Mile Logistics“ am 16.2.2023 in Hamburg. Jetzt kostenfrei anmelden - die Anzahl der Plätze ist begrenzt! Mehr Informationen unter: www.dvz.de/wcw2023

Impressum

DVZ-Brief DVV Media Group GmbH, Postfach 10 16 09, D-20010 Hamburg; Heidenkampsweg 73-79, D-20097 Hamburg, Tel. +49 40 23714-100, Fax: +49 40 23714-226, Internet: www.dvz.de, E-Mail: redaktion@dvz.de, Geschäftsführer: Martin Weber, Verlagsleiter: Oliver Detje, verantwortlich für den Inhalt: Sebastian Reimann, Vertrieb: Markus Kukuk, Unternehmenslizenzen Digital/Print: lizenzen@dvvmedia.com, Leser- und Abonentenservice: Tel. +49 40 23714-240 | Fax +49 40 23714-333 | kundenservice@dvz.de. Der DVZ Brief erscheint wöchentlich. Bezugspreise: Inland digital jährlich 828 EUR zzgl. MwSt. | Ausland digital mit VAT-Nr. jährlich 828 EUR inkl. MwSt., ohne VAT-Nr. zzgl. MwSt. Bei zusätzlichem Printbezug: Inland jährlich EUR 1.088,- inkl. Porto zzgl. MwSt. | Ausland jährlich EUR 1.148,- inkl. Porto. Das Abonnement beinhaltet zusätzlich zur wöchentlichen digitalen Ausgabe des DVZ-Briefs den täglichen E-Mail-Informationssdienst DVZ Der Tag. Abbestellungen sind nur schriftlich möglich zum Ende eines Bezugszeitraumes. Die Publikation, ihre Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt.

Mit der kommenden Ausgabe des DVZ-Briefs erhalten Sie den aktuellen

BILANZCHECK





Lkw-Hersteller müssen liefern

CO₂-PREIS Der Umstieg auf Fahrzeuge mit Batterieantrieb hängt nicht nur von einer CO₂-Maut ab, sondern auch von Produzenten. Einige versprechen Serienfertigungen im Jahr 2024.

Von **Susanne Landwehr**

Mautgesetz Im laufenden Jahr muss das Bundesverkehrsministerium einen Gesetzentwurf vorlegen, mit dem es die Lkw-Maut anpasst. Inhalt des Gesetzes werden ein Mautteilsatz für CO₂ sowie eine Maut für Fahrzeuge zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen sein. Darauf haben sich die Ampel-Parteien geeinigt. Anfang 2023 erhöhte das Ministerium zunächst die Mautanteile für Luftverschmutzung und Lärmbelastung, den Mautteilsatz für Infrastruktur senkte es.

Wie sehr die Transportbranche durch eine CO₂-Maut belastet wird, hängt aber nicht nur von der Höhe der Gebühr, sondern auch von den Fahrzeugherstellern ab. Sie müssen so schnell wie möglich E-Lkw für den Fernverkehr liefern, damit die Unternehmen umsteigen können. Alexander Vlaskamp, CEO des Nutzfahrzeugherstellers MAN, sagte kürzlich im Interview mit der DVZ, dass E-Lkw von 2024 an in die Serienfertigung gehen könnten. Auch die Reichweiten verbessern sich, wie kürzlich ein Test von Volvo Trucks zeigte. Ein 39-Tonner fuhr 606 Kilometer von München nach Berlin und musste auf dem Weg lediglich einmal laden. Laut Hersteller wurden 18 Prozent der verbrauchten Energie auf der Strecke durch das Bremsen zurückgewonnen.

Kosten steigen für alle Die Einführung der CO₂-Maut und der Umstieg auf klimaneutrale Antriebe müssen aufeinander abgestimmt werden, sagte Verkehrsminister Volker Wissing (FDP) vor wenigen Tagen im Interview mit der Schwesterpublikation DVZ. „Eine CO₂-bezogene Maut bedeutet, dass mehr Maut gezahlt wird, wenn mehr CO₂ emittiert wird. Dieser Transformations- und Anpassungsprozess ist für niemanden kostenneutral“, so Wissing. Das Mautgesetz ist nach DVZ-Brief-Informationen derzeit im Ministerium in der Diskussion. Offenbar ist ein Stufenmodell angedacht. Danach soll die Maut nicht bereits 2024 mit dem vollen möglichen CO₂-Preis starten, sondern sukzessive ansteigen, je nachdem wie Fahrzeuge mit alternativen Antrieben und Tank- und Ladeinfrastruktur zur Verfügung stehen. Die Einnahmen aus der Lkw-Maut werden definitiv steigen. Verkehrsstaatssekretär Oliver Luksic (FDP) sagte kürzlich am Rande einer Veranstaltung, dass diese Mittel nicht ausschließlich in die Straße fließen, da sie nicht alle verbaut werden könnten.

Mautmittel nicht mehr für die Straße Deshalb wird aus dem Gesetz wohl auch der Passus über den Finanzierungskreislauf Straße gestrichen. Die Mauteinnahmen sollen dann auch für Schiene oder Wasserstraße zur Verfügung stehen. Eine weitere Verteuerung für den Verkehr ist die Maut für Fahrzeuge zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen. Bisher wird für diese Fahrzeugkategorie keine Maut fällig, weil die Politik die Handwerker schützen will. Mal abgesehen davon, dass die Ampel sich im Koalitionsvertrag auf eine Maut für diese Fahrzeuge geeinigt hat, wird sie aufgrund des Zwangs, Emissionen im Verkehr zu senken, nicht drum herumkommen. Der Druck ist groß, denn erst am Dienstag gab die Umweltschutzorganisation BUND bekannt, dass sie die Bundesregierung auf wirksamen Klimaschutz im Verkehrs- und Gebäudebereich verklagt habe.

Trendcheck

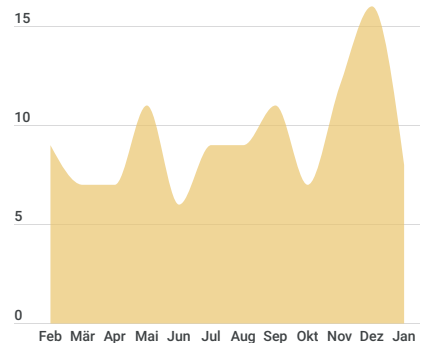
Zahl der Diskussionsbeiträge* zum Thema aus Bund und Ländern

	1 Jahr	Trend
CO ₂ -Preis	116 →	-0,01

Trend = indexbasiert

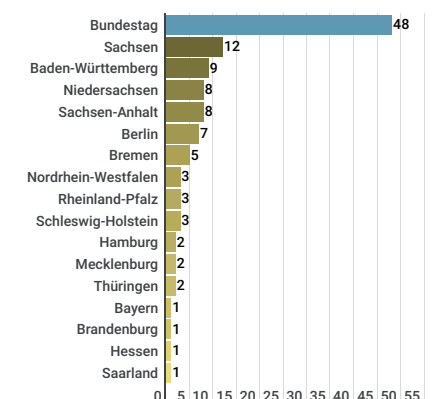
RELEVANZ

Zahl der Diskussionsbeiträge* zum Thema aus Bund und Ländern seit Februar 2022



PARLAMENTE

Zahl der Diskussionsbeiträge* zum Thema aus Bund und Ländern seit Januar 2022



* in Form von Drucksachen, Protokollen, Gesetzentwürfen, Entscheidungen, Tagesordnungen, Rede- oder Social-Media-Beiträgen etc., Angaben ohne Gewähr; Quelle: polit-X

Wichtig zitiert/angerissen

Statements, Pressemitteilungen, Studien, Kleine Anfragen von Bundestagsabgeordneten und Beiträge in Social Media wie Twitter, Facebook oder LinkedIn zum Thema CO₂-Preis.

19.01.2023

Bundestag

Volker Mayer-Lay (CDU), Mitglied im Umweltausschuss des Bundestages

Deutschland droht Deindustrialisierung „In der öffentlichen Wahrnehmung wird Nachhaltigkeit regelmäßig immer noch mit Klimaschutz und CO₂-Einsparungen gleichgesetzt, als wären kurzfristige, vielleicht sogar nur regionale Maßnahmen – seien sie auch noch so minimal in ihren Auswirkungen – wichtiger als alle anderen Fragen und würden sie sogar zum Rechtsbruch befähigen, wie wir das bei Lützerath erlebt haben“, so Meyer-Lay. Deutschland drohe für die Zukunft durch überambitionierte, rein nationale Maßnahmen zum Klimaschutz inzwischen doch eine teilweise Deindustrialisierung. [dvz.de/br4po1/l1](https://www.dvz.de/br4po1/l1)

19.01.2023

Bundesregierung

Olaf Scholz (SPD), Bundeskanzler Beschluss zur Nachhaltigkeitsstrategie

voraussichtlich im Herbst Der Endenergieverbrauch im Güterverkehr soll bis 2030 um 15 bis 20 Prozent sinken. Das geht aus dem Grundsatzbeschluss der Bundesregierung zur Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie hervor. Der Bundestag beschäftigte sich mit der Strategie in der vergangenen Woche in einer 45-minütigen Debatte. Für „Nachhaltiges Bauen und Verkehrswende“ sind die Bundesministerien für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen, für Wirtschaft und Klimaschutz sowie für Umwelt und Verbraucherschutz federführend. Ein Beschluss zur Nachhaltigkeitsstrategie ist im Herbst 2023 zu erwarten. [dvz.de/br4po1/l2](https://www.dvz.de/br4po1/l2)

22.12.2022

Verbände

Bertram Brossardt, Hauptgeschäftsführer der Vereinigung der Bayerischen Wirtschaft Unter anderem grüner Wasserstoff ist ein Schlüssel für die Transformation zur Klimaneutralität

„Für eine erfolgreiche Transformation in Richtung Netto-Null ist ein Mix aus Technologien und Maßnahmen erforderlich“, sagte Brossardt. Vor allem im Bereich der Energieeffizienz seien viele Potenziale bereits erfolgreich gehoben worden. „Technologien wie grüner Wasserstoff, die Elektrifizierung sowie die Abscheidung und Nutzung von CO₂ gelten als Schlüssel für die Transformation zur Klimaneutralität“, fügte Brossardt hinzu. [dvz.de/br4po1/l3](https://www.dvz.de/br4po1/l3)

12.12.2022

Bundestag

Mark Schneider, Allianz im deutschen Transportwesen CO₂-Einsparung spielt für Berufskraftfahrer nicht die größte Rolle

Teure und kalte Toilettengänge, teurer und schlechter Kaffee, keine Duschen – das ist die Realität von Berufskraftfahrern an deutschen Raststätten, schreibt Schneider in seiner Stellungnahme anlässlich einer Anhörung zum Fahrpersonal. Nach der Kontrolle des Fahrzeugs, ob auch alles in Ordnung und noch vorhanden ist, suche sich der Fahrer die beste Route zum Ziel. „Das ist nicht immer die kürzeste“, so Schneider. Hier spielten CO₂-Emissionen für den Fahrer keine Rolle. Wichtig sei die Zeit. Selbst Mehrkilometer würden gern in Kauf genommen, wenn die Strecke dafür stau- und baustellenfrei sei. [dvz.de/br4po1/l4](https://www.dvz.de/br4po1/l4)

22.11.2022

Bundestag

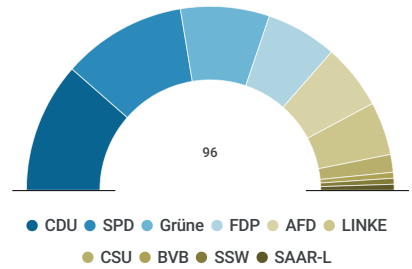
Matthias Gastel (Grüne), Verkehrspolitischer Sprecher im Verkehrsausschuss des Bundestages Mautänderung notwendig

Die Ampel war und ist sich einig: Die Ausweitung der Lkw-Maut auf Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen und die CO₂-Komponente kommen Anfang 2024. Diese Mautänderung ist notwendig, um Effekte für alternative Lastwagen-Antriebe und Verlagerung auf die Schiene zu erzielen. [dvz.de/br4po1/l5](https://www.dvz.de/br4po1/l5)

Stakeholder

PARTEIEN

Zahl der Diskussionsbeiträge* zum Thema nach den Parteien im Bundestag seit Januar 2022



ABGEORDNETE

mit den meisten Diskussionsbeiträgen* und deren Anzahl zum Thema aus Bund und Ländern seit Januar 2022

Abgeordnete	Partei
5 Dr.-Ing. Dirk Spaniel	BT AFD
5 Dirk Brandes	BT AFD
5 Wolfgang Wiehle	BT AFD
5 Dr. Gesine Löttsch	BT DIE LINKE
4 Dr. Matthias Rößler	SN CDU
4 Bernd Riexinger	BT DIE LINKE
3 Marcus Bühl	BT AFD
3 Dr. Rainer Kraft	BT AFD
3 Leif-Erik Holm	BT AFD
3 Matthias Gastel	BT GRÜNE

BT = Bundestag, SN = Sachsen* in Form von Drucksachen, Protokollen, Gesetzentwürfen, Entscheidungen, Tagesordnungen, Rede- oder Social-Media-Beiträgen etc., Angaben ohne Gewähr, Quelle: polit-X

Im Fokus

20

Prozent soll im Güterverkehr der Endenergieverbrauch bis 2030 laut Nachhaltigkeitsstrategie sinken.

Quelle: Bundesregierung

11

Mio. t CO₂ hat der Verkehr im Jahr 2022 zu viel ausgestoßen. Zielwert waren 139 Millionen Tonnen.

Quelle: Agora Energie- und Verkehrswende

81

Prozent der globalen CO₂-Emissionen verursachten 2021 die führenden Wirtschaftsnationen G20.

Quelle: Destatis

* in Form von Drucksachen, Protokollen, Gesetzentwürfen, Entscheidungen, Tagesordnungen, Rede- oder Social-Media-Beiträgen etc., Angaben ohne Gewähr, **Quelle:** polit-X