



VV Württemberg, Hedelfinger Str. 25, 70327 Stuttgart

März/April 2025

Geschäftsbericht 2024

Geschäftsbericht des VV Württemberg – Kostenanstiege bei Wirtschaftsflaute: Deutschland fällt weiter zurück.

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Mitglieder,

2024 ist die Welt in Unruhe. Naher Osten – Ukraine – US-Wahl, der Bruch der deutschen Ampelregierung im November und im Folgemonat der Sturz der Regierung in Frankreich. Europa wirkt instabil, die deutsche Wirtschaft fährt Achterbahn. Was es mehr denn je braucht sind klare Signale der Politik. Signale für eine echte Wirtschaftswende.

2024 war für das Transportgewerbe geprägt durch recht starke saisonale Schwankungen. Als sich im Mai und Juni das Geschäft nach monatelanger Krise endlich wieder belebte und gar Fahrzeug-Kapazitäten knapp wurden, hielt dies nicht lange an. Bereits wenige Wochen später zeigte sich auf gewissen Relationen bei einigen Gütergruppen ein Sommerloch. Die Folge: Transportpreise gaben nach.

Eine anhaltende Wirtschaftsflaute und schlechte Konjunkturdaten drückten 2024 das Geschäftsklima. Zeitgleich sahen sich die Unternehmen des Verkehrsgewerbes in besonderem Maße mit steigenden Sach-, Personal-, Bürokratie- und Kapitalbeschaffungskosten konfrontiert - vieles davon hausgemacht durch deutsche Regierungspolitik: eine hohe fiskalische Abgaben- und Gebührenlast bei gleichzeitig steigender Bürokratielast. Stichworte sind neben der CO2-Doppelbelastung aus Mauterhöhung gepaart mit der kontinuierlich steigenden CO2-Bepreisung auf Kraftstoff die Aufwelchung des Finanzierungskreislaufs Straße, das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz, hohe Hürden bei der Fachkräfteeinwanderung, weitgehend eingestampfte Förderprogramme des Bundes zum politisch gewollten Antriebswechsel oder auch, dass fortschrittliche Kraftstoffe nur äußerst zögerlich zugelassen wurden.

Die unmittelbaren Folgen: Abbau von Fuhrparkkapazitäten, Verknappung von Laderaum und kontinuierliche Verschärfung des Fahrermangels angesichts zunehmend altersbedingt ausscheidenden Fahrpersonals bei zugleich fehlendem Nachwuchs.

Planungs- und Investitionssicherheit zur Bewältigung der zentralen Herausforderungen „Dekarbonisierung des Transports“ und „digitale Transformation“, außerdem echter Bürokratieabbau, mehr Infrastrukturinvestitionen, bezahlbare Energiekosten und insbesondere ein Ende zunehmender fiskalischer Belastungen braucht es, um wieder ein wirtschaftsfreundlicheres Klima zu schaffen, um Impulse zu setzen und Wachstum zu generieren.

Die von Bundeskanzler Scholz angekündigte Zeitenwende blieb aus. Am 6. November 2024 zerbrach die Ampelregierung. Deutschland rutschte 2024 bereits das zweite Jahr in Folge in die Rezession.

Mitglied im Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e. V.
Mitglied im Bundesverband Taxi und Mietwagen (BVTM) e.V.

Hausanschrift:
Hedelfinger Str. 25, 70327 Stuttgart
Bankverbindung:
IBAN: DE73 6008 0100 0215 4250 08

Tel.: 0711 69989715
E-Mail: info@vv-wuerttemberg.de
Web: www.vv-wuerttemberg.de

Verbandsvorsitzender:
Rolf Hamprecht
Geschäftsf. Vorstandsmitglied:
RA Dr. Timo Oldier



Wird 2025 also besser? Zum Jahreswechsel 2024/2025 ist der Blick auf die im Februar anstehende Bundestagswahl gerichtet, verknüpft mit der Hoffnung auf ein schnelles Ende der Hängepartie und eine hoffentlich funktionierende stabile künftige Bundesregierung.

I: Straßengüterverkehr

Flagge zeigen in Berlin

Gemeinsam mit dem Deutschen Bauernverband nahmen Transportunternehmer aus ganz Deutschland an einer Großkundgebung am 15. Januar 2024 vor dem Brandenburger Tor teil, um den Forderungen des Güterkraftverkehrsgewerbes gegenüber der Ampel-Regierung Gehör zu verschaffen. Zahlreiche Unternehmer folgten dem Aufruf zur Protestkundgebung und versammelten sich mit ihren LKW entlang der Straße des 17. Juni bis hin zur Siegessäule. Der VV Württemberg war mit dabei und ebenso einige Mitgliedsunternehmen aus dem Südwesten.



Auf Plakaten und Bannern wurden das Ende der CO₂-Doppelbelastung über Maut und Diesel, die Wiederherstellung des Finanzierungskreislaufs Straße, spürbar mehr Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur (Straßen, Brücken, Parkplätze) sowie der Erhalt des mittelständigen Transportgewerbes gefordert. Die Bedeutung des Transportgewerbes für die Ver- und Entsorgung von Wirtschaft und Bevölkerung stand im Zentrum der Aktion.



Der Protest zeigte Wirkung. Sehr zeitnah fanden erste Gespräche mit Spitzenpolitikern statt und es konnte erreicht werden, dass noch im Januar 2024 eine Kommission Straßengüterverkehr unter maßgeblicher Mitgestaltung der Gewerbevertretung einberufen wurde, um ein Sofortprogramm zur Entlastung des Güterkraftverkehrsgewerbes und der Logistikbranche zu erarbeiten sowie ein gemeinsames Maßnahmenpapier für weitere Unterstützungsmaßnahmen des Gewerbes zu erstellen.

Bereits in der ersten Sitzung wurde ein Sofortprogramm beschlossen, welches auf drei Säulen basiert:

- Das Mautharmonisierungsprogramm Umweltschutz und Sicherheit (vormals De-minimis) wurde um 60 Mio. Euro aufgestockt.
- Für das Förderprogramm „Energiesparende Komponenten“ (EMK), auch bekannt als „Trailerförderung“, wurden 60 Mio. Euro neu bereitgestellt.

- Die aus dem 1. Förderaufruf „Gewerbliches Schnellladen“ noch offenen Anträge in Höhe von knapp 84 Mio. Euro wurden bewilligt und es wurden aufgrund der hohen Beteiligung der Transport- und Logistikbranche rund 150 Mio. Euro für die zeitnahe Veröffentlichung eines 2. Förderaufrufs „Gewerbliches Schnellladen“ bereitgestellt.

Nach weiteren Treffen wurde am 31. Juli 2024 der Abschlussbericht der Kommission der Öffentlichkeit vorgestellt. Zur Entbürokratisierung im Verkehrsgewerbe wurden folgende zehn Punkte identifiziert:

1. Berufskraftfahrerqualifikationen und Fahrerlaubnisse erleichtern.
2. Bürokratische Hemmnisse im Bereich Transformation abbauen
3. Prozesse für Großraum- und Schwertransporte optimieren.
4. Meldepflichten für Unternehmen einfach und praktikabel gestalten.
5. Effektive, störungsfreie und sichere Belieferung in Städten erleichtern.
6. Vorgaben für Lkw-Fahrverbote an Sonn- und Feiertagen prüfen.
7. Gestaltungsspielraum für Förderprogramme prüfen und harmonisieren.
8. Wettbewerbsnachteile bei der Einfuhrumsatzsteuer abbauen.
9. Unverhältnismäßige Belastungen bei Umsetzung des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes und der EU-Lieferkettenrichtlinie verhindern.
10. Bürokratie bei Umsetzung des Postmodernisierungsgesetzes vermeiden.

Aktion #ichfahrfürdich



#ichfahrfürdich lautet der Name der 2024 neu gestarteten Verbandskampagne, die ein positives Image vermittelt und die Bedeutung des Straßengütertransportes hervorhebt. Die enorme Leistungsfähigkeit, die das Transportgewerbe tagtäglich vollbringt, um Wirtschaft und Bevölkerung mit Gütern aller Art zu versorgen, gilt es zu würdigen. Diese Leistungsfähigkeit ist in der Öffentlichkeit zu wenig bekannt. Daher wurde die Kampagne ins Leben gerufen. Durch eine Vielzahl von Produkten, die im #ichfahrfürdich Online-Shop erhältlich sind, können sich Unternehmen und ihre Beschäftigten aktiv beteiligen, die Kampagne unterstützen und nach außen hin verbreiten.

Pläne einer Landes-Lkw-Maut

Nachdem die Pläne des baden-württembergischen Verkehrsministeriums zur Einführung einer Lkw-Maut auf Landes- und Kommunalstraßen in Baden-Württemberg im Oktober 2023 vorläufig gestoppt werden konnten, setzte das Ministerium recht unvermittelt dazu an, neue Pläne zur Einführung ab 2027 vorzubereiten. In einem weiteren großen Schulterschluss wandten sich Wirtschaftsverbände und Kammern im März 2024 an den Ministerpräsidenten, die Wirtschaftsministerin, den Verkehrsminister sowie an die Regierungsfractionen im Land und forderten die Verantwortlichen dazu auf, nun endgültig von den standortschädlichen Plänen Abstand zu nehmen. In einer Informationsveranstaltung des Verkehrsministers im März wurden unter Mitwirkung des Verbandes erneut die Argumente ausgetauscht. Anschließend gab das Ministerium unbelirt eine „Studie zu den wirtschaftlichen Auswirkungen der Lkw-Maut-BW“ in Auftrag. Mit der Erstellung wurde die Rapp Trans (DE) AG beauftragt, für die Lkw-Mautprojekte in Europa eher ein Geschäftsmodell sind. Mit der eigentlichen Studie wurde sodann INFRAS betraut, die in der Folgezeit zahlreiche Unternehmer-Interviews durchführte.

Mut macht, dass die CDU-Fraktion in Baden-Württemberg angesichts der wirtschaftlichen Situation des Gewerbes und der auf Bundesebene erfolgten weitreichenden Abgabenerhöhungen auf Distanz zu der mit den Grünen ursprünglich im Koalitionsvertrag vereinbarten Landesmaut gegangen ist. Mut macht auch die Unterstützung, die der Verband insbesondere auch von der Landes-FDP sowie von der Landes-SPD erfährt.

Entbürokratisierungsbestrebungen

Bundesweit liegen die Bürokratiekosten für die Wirtschaft derzeit jährlich bei rd. 67 Milliarden Euro. Überregulierung hemmt Innovationen. Unnötige Bürokratie kostet Zeit, Geld und schwächt unsere Unternehmen im internationalen Wettbewerb. Mit dieser Erkenntnis engagierte sich der VV Württemberg auch 2024 bei einer Reihe von Gelegenheiten für Bürokratieabbau.

Gestärkt durch den Abschlussbericht der Kommission Straßengüterverkehr warb der Verband gegenüber der Landesregierung erneut dafür, bestehende Vorgaben für Lkw-Fahrverbote an Sonn- und Feiertagen zu prüfen, Erleichterungen für die Berufskraftfahrerqualifikationen und Fahrerlaubnisse zu schaffen sowie die Prozesse für Großraum- und Schwertransporte zu optimieren. Nachdem das Verkehrsministerium wegen der regionalen Fahrverbote an nicht bundeseinheitlichen Feiertagen auf eine großzügige Ausnahmepraxis verwiesen hatte, folgte verbandsseitig erneut ein Vorschlag für eine unbürokratischere Handhabung, für welche es aber der Zustimmung auch der anderen Bundesländer bedürfte.

Im Rahmen der Entlastungsallianz Baden-Württemberg wurden drei sogenannte Entlastungspakete vorgelegt. Ziel der Landesregierung war dabei, praxistaugliche Lösungen zur Vereinfachung, Entbürokratisierung und Optimierung von Prozessen aller Verwaltungsebenen und Sektoren zu erarbeiten. Die erzielten Ergebnisse waren überschaubar. Für das Verkehrsgewerbe konnten nur wenige und nicht immer befriedigende Lösungen gefunden werden. So wurde mit der Überarbeitung der Kriterien für die Freigabe von Strecken für Lang-Lkw auf dem nachgeordneten Straßennetz die gegenüber anderen Bundesländern benachteiligende „5-Kilometer-Regelung“ abgeschafft. Auch hat sich das Land endlich unseren Forderungen gegenüber offen gezeigt, Initiativen im Bereich der Vereinfachung des Fahrerlaubnisverfahrens der Klassen C und D sowie die Digitalisierung der Führerscheinantragstellung zu unterstützen.

Während sich die im Rahmen der Entlastungsallianz Baden-Württemberg erarbeiteten Entlastungspakete aus Sicht des Verkehrsgewerbes damit als eher enttäuschend darstellen, indem zahlreiche vom Verband platzierte Punkte (Fahrverbote, Digitalisierung und Vereinfachung von Führerscheinverlängerungen und -umschreibungen, Anerkennung ausländischer Bescheinigungen etc.) bislang unberücksichtigt bleiben, erwies sich auch die Implementierung der neuen zentralen Landesagentur für Fachkräfteeinwanderung in Baden-Württemberg als schleppend. Die Agentur sollte eigentlich 2024 ihre Arbeit aufnehmen, was jedoch an der fehlenden Finanzierung und den nötigen Stellen scheiterte. Geplant war zuletzt, dass die neue Behörde unter der Bezeichnung „Landesagentur für die Zuwanderung von Fachkräften (LFZ)“ 2025 starten und überforderte kommunal betriebene untere Ausländerbehörden entlasten soll.

Groß- und Schwerlasttransporte profitierten von einer Änderung des Verwaltungshelfer-Erlasses. Dies sorgte für eine Erleichterung von Transporten, welche durch ein Begleitfahrzeug der 4. Generation begleitet werden müssen. Auf eine konkrete Streckeneinweisung eines Fahrers eines BF-Fahrzeuges wird künftig verzichtet. Mit der Einführung eines neuen Berechnungstools werden vorhandene Ermessensspielräume genutzt.

Sanierung des baden-württembergischen Straßennetzes

Der Großteil der Mittel im Straßenbau floss 2024 mit 433 Millionen Euro erneut in die dringend erforderliche Sanierung und den Erhalt von Straßen, Brücken und Tunneln. Insgesamt beliefen sich die Investitionen laut Mitteilung des Verkehrsministeriums auf rund eine Milliarde Euro. Davon entfielen 638 Millionen Euro auf die Bundesstraßen. Trotz der finanziellen Anstrengungen ist der Unterhaltungsstau insbesondere der zahlreichen Brückenbauwerke im Land weiterhin enorm. Auch verschärft sich der Mangel an Lkw-Stellplätzen angesichts der Verkehrsentwicklung zunehmend.

Bedarfs- und Standortanalyse zum flächendeckenden Laden von E-Lkw

Eine Bedarfs- und Standortanalyse im Auftrag des baden-württembergischen Verkehrsministeriums kommt zu dem Ergebnis, dass es bis 2035 über 13.000 öffentliche Ladepunkte für E-Lkw in Baden-Württemberg braucht.

Die im April 2024 veröffentlichte Untersuchung stellt fest, dass Lkw-Parkplätze inkl. Ladestationen etwa 150% der Fläche im Vergleich zu herkömmlichen Lkw-Parkplätzen beanspruchen, dass nur etwa 50% der heute verfügbaren Parkplätze für das Laden genutzt werden könnten und dass so nur rund 17% des in der Untersuchung festgestellten notwendigen Bedarfs an öffentlicher Ladeinfrastruktur gedeckt werden kann. Für die übrigen 83% bedarf es also geeigneter Flächen, wobei die Studie zu dem verblüffenden Ergebnis gelangt, dass sich insgesamt „eine große Menge an Standorten identifizieren (lasse), die als Lkw-Parkplatz oder als

Industrie- und Gewerbegebiet für den Aufbau von E-Lkw-Ladeinfrastruktur geeignet" sei. Besonders erstaunlich dabei: Genügend öffentliche Flächen seien angeblich vorhanden: „Die restlichen Flächen müssen anderweitig erschlossen und als Parkflächen ausgewiesen werden.“ Das sei auch möglich, was angesichts eines chronischen Lkw-Stellplatzmangels doch verblüfft. Schließlich beklagen wir in Baden-Württemberg rd. 4.000 fehlende Lkw-Stellflächen zur Verbringung der zur Verkehrssicherheit vorgeschriebenen Pausen und Ruhezeiten.

Alternative Kraftstoffe und notwendige Infrastruktur

Im Mai 2024 hatte der VV Württemberg zum Symposium nach Stuttgart geladen. Alternative Antriebe, Kraftstoffe und insbesondere Anforderungen an die Infrastruktur standen auf dem Programm. Nachdem der geschäftsführende Vorstand des VV Württemberg, Dr. Timo Dldier, die rund dreißig Teilnehmer begrüßt und einen Ausblick auf die Themen gegeben hatte, referierten Dr. Volker Banhardt von der landeseigenen e-mobil BW GmbH über den aktuellen Stand bei Wasserstoff und batterieelektrischen Antrieben. Anja Weiss und Markus Rieker von der Metzger Spedition GmbH aus Neu-Kupfer gaben den Teilnehmern anschließend einen Einblick in die Praxis. Mit mehreren Fahrzeugen im Einsatz und eigener Ladeinfrastruktur verfügt die Metzger Spedition über reichlich Erfahrung in der alltäglichen Disposition von E-Lkw. Nicht zu kurz kamen auch Alternativen zu Elektro und Wasserstoff: Frau Judith Fischer von der Fritz Wahr Energie GmbH & Co. KG brachte die Anwesenden auf den neuesten Stand zum Thema HVO-Diesel. Unter dem Titel „Emissionsfrei tanken und laden“ präsentierte Dietmar Wiedmann von der Spedition Wiedmann GmbH eine spannende und zukunftsweisende Alternative in Form von Methanol, die insbesondere die Anforderungen an die Tankinfrastruktur revolutionieren kann. Wasserstoff als Energieträger war auch Thema des abschließenden Vortrags von Frau Silke Frank von der Hydrogen Moves GmbH aus Winnenden. Sehr fundiert und mit mannigfaltigen praxisrelevanten Kenntnissen informierte Frau Frank über eine ganzheitliche Wasserstoffwende.

Kompetenznetzwerk Lkw-Laden Baden-Württemberg

Im Juni 2024 startete unter Beteiligung des VV Württemberg der Stakeholder-Dialog „E-Lkw-Ladeinfrastruktur – vom Konzept zur Umsetzung“. Bei der Auftaktveranstaltung wurde ein langfristiger Dialog zwischen Vertretern aus Wirtschaft, Verbänden und Politik initiiert, um den Aufbau einer Ladeinfrastruktur für E-Lkw in Baden-Württemberg voranzubringen. Das Kompetenznetz Lkw-Laden Baden-Württemberg als zentrale Plattform für die Unterstützung des Aufbaus von Ladeinfrastruktur für Lkw ist das Ergebnis. Das Kompetenznetz Lkw-Laden verfolgt die Zielsetzung, geeignete Rahmenbedingungen zu schaffen und operative Maßnahmen einzuleiten, um möglichst schnell eine große Anzahl an Ladepunkten für Lkw in Baden-Württemberg errichten zu können. Organisiert ist das Kompetenznetz über vier Taskforces. Der VV Württemberg wirkt in der Taskforce „Förderungen & Geschäftsmodelle“ mit.

Förderprogramme des Landes Baden-Württemberg für E-Lkw und Ladeinfrastruktur

Im November 2024 startete das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg schließlich mit den beiden Förderprogrammen BW-e-Trucks und TruckCharge@BW und entsprach damit einer Forderung des Verbandes, den politisch gewollten Umstieg auf alternative Antriebe mit unbürokratischen Förderprogrammen zu unterstützen.

Das Förderprogramm TruckCharge@BW unterstützt den Aufbau einer Ladeinfrastruktur für E-Lkw. Gefördert werden die Errichtung öffentlicher und nichtöffentlicher Ladepunkte auf Betriebsgeländen von Speditions- und Logistikunternehmen, in Lade-Hubs sowie auf Umschlagplätzen. Als große Hindernisse erweisen sich nach wie vor lange und komplexe Genehmigungsverfahren und mangelnde Netzkapazitäten.

Mit dem zeitgleich aufgelegten Förderprogramm BW-e-Trucks wurde die Beschaffung von batterieelektrischen Nutzfahrzeugen und Brennstoffzellenfahrzeugen der EG-Fahrzeugklassen N2 und N3 unterstützt. Entgegen einer zunächst angekündigten Förderung (auch) von Biogasfahrzeugen, wurde letzteres kurzfristig zurückgezogen, was verbandsseitig kritisiert wurde, da mehrere Transportunternehmen im Vertrauen auf die Ankündigungen bereits disponiert hatten. Das Förderprogramm BW-e-Trucks war schnell überzeichnet und die auf 7,5 Millionen Euro begrenzten Fördermittel wurden bereits ca. drei Wochen nach Antragsstart durch Antragseingänge zur Förderung von rd. 200 E-Lkw ausgeschöpft.

II: Personenbeförderung mit Taxi und Mietwagen

Krankenfahrten

Auch wenn der Inflationsdruck im abgelaufenen Jahr etwas nachließ, war es unumgänglich, die gestiegenen Kosten im Taxi- und Mietwagenverkehr in den Preisvereinbarungen abzubilden. Die Verhandlungen erwiesen sich als recht zäh, bevor eine Einigung im Sommer 2024 mit der AOK und der SVLG gefunden werden konnte, welche die Kostensteigerungen der Unternehmen abmilderten und weiterhin auskömmliche Preise sicherstellte. Die Laufzeit wurde bis Ende 2025 vereinbart. Um Kostenentwicklungen während dieser Laufzeit zu begegnen, konnte eine Einigung über die stufenweise Fortschreibung der Preise erzielt werden. Im Zuge der Vertragsverhandlungen wurde ferner das Rahmenvertragswerk überarbeitet.

Die Preisvereinbarung mit den Ersatzkassen wurde unter Fortschreibung der Entgelte bis 31.03.2025 mit der Maßgabe verlängert, dass zum 1. April 2025 auf eine neue Vergütungsstruktur umgestellt werden soll, welche den Besetzkilometer zur Abrechnungsgrundlage nimmt.

Rollstuhlbeförderungen

Große Aufmerksamkeit erfuhr der im Herbst 2024 abgeschlossene Rahmenvertrag für Rollstuhlfahrten mit der IKK/BKK. Erstmals konnte der Wunsch vieler Unternehmen, einen Vertrag über Rollstuhlbeförderungen in eigens dafür umgebauten Fahrzeugen abzuschließen, erfüllt werden. Gänzlich neu ist, dass der Rahmenvertrag neben dem bekannten Abrechnungsmodell über Kilometerentgelte auch eine alternative Vergütungsform enthält, welche die Abrechnung wesentlich vereinfacht, indem für sämtliche Fahrten bis fünfzehn Kilometer eine Pauschale abgerechnet wird.

Landesmobilitätsgesetz Baden-Württemberg

Ende Juli 2024 wurde die Verbändeanhörung zum Landesmobilitätsgesetz eingeleitet, auf den sich das Kabinett nach zähem Ringen geeinigt hatte. Der interne Regierungsentwurf war zuvor in wesentlichen Punkten nachgebessert worden und insbesondere war erreicht worden, dass ursprünglich vorgesehene feste Quoten für den Einsatz von E-Fahrzeugen im Taxi- und Mietwagenverkehr wieder gestrichen worden waren. Auch die Variante einer Mobilitätsabgabe der Arbeitgeber war im Regierungsentwurf nicht mehr enthalten. Der VV Württemberg nahm die Gelegenheit wahr und erstattete nun auch zum Regierungsentwurf eine dezidierte Verbandsstellungnahme. Ein Gesetz, dass es angesichts bundesweiter Regelungen aus Verbandssicht eigentlich überhaupt nicht bedarf und das sich als weiteres Bürokratieungetüm erweisen wird. In seiner Stellungnahme thematisierte der VV Württemberg vorrangig die Verwendung des geplanten Abgabeaufkommens und kritisierte eine überschießende Ermächtigungsgrundlage hinsichtlich der von einer Abgabepflicht erfassten Kraftfahrzeuge.

Zum Jahresende zeichneten sich Bestrebungen aus dem Verkehrsministerium ab, zuvor aus dem Referentenentwurf herausgestrichene Punkte wie bspw. eine Finanzierungsvariante für den Mobilitätspass zulasten der Arbeitgeber wieder aufzunehmen, wogegen sich deutlicher Widerstand formierte. Mit einem Abschluss des Gesetzgebungsverfahrens wird gegen Ende des 1. Quartals 2025 gerechnet.

Tariftreueverlangen bei freigestellten Verkehren

Verschiedentlich wurde bei der Ausschreibung und Vergabe von freigestellten Verkehren gem. Freistellungsverordnung Anbietern im Rahmen des Vergabeverfahrens eine Tariftreueerklärung dahingehend abverlangt, den Tarifvertrag des Busverbandes WBO als repräsentativen Tarifvertrag anzuwenden. Betroffen waren Vergaben von Beförderungen mit Kraftfahrzeugen für Schul- und Kindergarten Träger sowie Beförderungen von behinderten Menschen mit Kraftfahrzeugen von und zu Einrichtungen zur Betreuung dieser Personen.

Der VV Württemberg hatte erhebliche rechtliche Bedenken gegen diese Praxis und die damit einhergehende Erstreckung der Tariftreuepflicht nach dem Tariftreue- und Mindestlohnengesetz Baden-Württemberg auf die Vergabe von sog. „freigestellten Verkehren“. Nach Einschaltung einer auf Vergaberecht spezialisierten Rechtsanwaltskanzlei erfolgte in einem konkreten Fall eine förmliche Rüge, woraufhin die Vergabestelle von der Ausschreibung Abstand nahm und eine Neuausschreibung durchgeführte, welche keine Tariftreueerklärung mehr enthielt.

Fachkunde

Keine Fortschritte gab es 2024 zur sog. „Kleinen Fachkunde“. Weiterhin fehlt es an einer konkreten Ausgestaltung sowie an einem verbindlichen Einführungstermin. Unklar ist auch noch immer, wie mit „Bestandsfahren“ umgegangen werden soll. Eine bundesweit einheitliche Regelung wurde zwar angestrebt, aber nicht konkretisiert. Viele Unternehmen befürchten weiterhin, dass mit der kleinen Fachkunde eine Hürde für den Berufszugang aufgebaut wird, die den ohnehin bestehenden Mangel an Fahrpersonal weiter verschärft. Nachdem die Unternehmen des Taxi- und Mietwagengewerbes sich in der Zwischenzeit bereits vielerorts auf firmeninterne Schulungen eingestellt haben, ist die Einführung der verpflichtenden Schulung zunehmend in Frage zu stellen.

Mindestpreise für Mietwagen

Ein wichtiges Signal ging im Oktober 2024 vom Verwaltungsgericht Leipzig aus. Dort wurde zu der Problematik verhandelt, ob und wie die behördliche Einführung von Mindestpreisen für Mietwagen von den Neuregelungen des Personenbeförderungsgesetzes gedeckt ist. Die Richter machten in der Verhandlung deutlich, dass die Stadt Leipzig grundsätzlich berechtigt ist, die Fahrpreise für Mietwagen zu regulieren, wenn die öffentlichen Verkehrsinteressen dies erfordern. Der Gesetzgeber hat, nach Überzeugung des Verwaltungsgerichts, die Möglichkeit zur Regulierung der Mietwagenpreise als Korrektiv gegen Dumpingpreise und Verdrängungswettbewerb ausdrücklich in das Gesetz aufgenommen. Die Voraussetzungen hierfür hat das Verwaltungsgericht im Ergebnis als gegeben erachtet. Dabei fand Berücksichtigung, dass in Leipzig die Anzahl der Taxigenehmigungen rückläufig ist, während gleichzeitig die Anzahl der Mietwagengenehmigungen zunimmt.

On-Demand-Verkehre

Teil der ÖPNV-Strategie 2030 mit dem Ziel, landesweite Standards und einen verlässlichen Nah- und Regionalverkehr zu schaffen, sind On-Demand-Verkehre. Die Landesregierung, insbesondere das Verkehrsministerium, sieht darin einen Schlüssel zur Flächenerschließung, da es in dünn besiedelten Regionen schwierig ist, den ÖPNV im Linienverkehr wirtschaftlich zu betreiben. Mit der Novellierung des PBefG wurden zwei neue Verkehrsformen, der Linienbedarfsverkehr und der gebündelte Bedarfsverkehr eingeführt, die nun in der Praxis Umsetzung finden. Shuttles, Rufbusse und Co. sollen helfen, Angebotslücken zu schließen und werden dementsprechend öffentlich gefördert. Mit dem ÖPNV-Taxi im Landkreis Freudenstadt ist bereits ein Pilotprojekt implementiert, das von den örtlichen Taxiunternehmen gut angenommen wird. Der VV Württemberg widmet sich diesem Thema, wirbt aktiv für das ÖPNV-Taxi und beteiligt sich an einer Arbeitsgruppe des Bundesverbandes, um die Themen On-Demand-Verkehre und ÖPNV-Taxi, aus denen sich für die Branche interessante Geschäftsfelder ergeben können, zu begleiten.

III: Verbandsgeschehen

Jahresversammlung

Dr. Timo Didier, geschäftsführender Vorstand des VV Württemberg, eröffnete am 17. Juli 2024 die Jahresversammlung in Leinfelden-Echterdingen. Didier begrüßte Mitglieder und Gäste, berichtete vom Ablauf der Delegiertenversammlung vom Vormittag, in deren Verlauf Frau Bayer von der Firma Robert Bayer GmbH von den Delegierten einstimmig in den Gesamtvorstand des VV Württemberg gewählt worden war.

Bericht zum Güterkraftverkehr

Aktuelle Gewerbepolitik stand auf der Agenda des Vorsitzenden des VV Württemberg, Rolf Hamprecht. Er begann seinen Vortrag mit einem kurzen Rückblick auf die Mautanhebung, verwies auf die Folgen und mahnte an, dass die Politik sich an ihre Zusagen, das Transport- und Logistikgewerbe zu unterstützen, halten müsse. Hamprecht thematisierte in diesem Zusammenhang den Umstieg auf alternative Antriebsformen, der ohne Förderprogramme und Ausbau der Ladeinfrastruktur vom Gewerbe allein nicht zu leisten sei. Er forderte ferner entschlossene Investitionen in den Erhalt und den Ausbau des Straßennetzes. Besonders müsse der Zustand vieler Brückenbauwerke dringend verbessert werden.

Bericht zum Personenverkehr

Der anschließende gewerbepolitische Bericht der Personenbeförderungssparte widmete sich den schwierigen Monaten mit hoher Inflation, die die meisten Unternehmen im Taxi- und Mietwagengewerbe überstanden haben. Die Preissteigerungen haben jedoch Spuren hinterlassen, so ein Fazit des Berichts.

Deutlich wurde auch, dass die kommenden Monate einige Herausforderungen bereithalten werden. Konnte der Rahmenvertrag mit der AOK noch erfolgreich fortgeschrieben werden, ist die Zukunft des Vertrages mit den Ersatzkassen weiter offen. Erfreulich war hingegen, dass es mit einer Krankenkasse erstmals einen Rahmenvertrag nur für Rollstuhlbeförderungen geben soll, der ausschließlich Mitgliedsunternehmen zugänglich ist.

Weiter Sorge bereite die Ungewissheit hinsichtlich des Landesmobilitätsgesetzes und drohender Pflichtquoten zur Anschaffung von Elektrofahrzeugen.

Angesichts der schwierigen Personalsituation scheint die im ersten Quartal 2025 anstehende Einführung einer „kleinen Fachkunde“ kontraproduktiv. Kritisiert wurde insbesondere, dass diese, für jeden Fahrer verpflichtende Prüfung, nur in deutscher Sprache abgehalten werden soll und dass eine Online-Prüfung zunächst nicht möglich sein wird.

Gewerbepolitische Schwerpunkte auf Landesebene

Didier erläuterte sodann die gewerbepolitische Arbeit auf Landesebene und hier insbesondere den Sachstand des Landesmobilitätsgesetzes sowie Pläne, eine Maut auf Landes- und Kommunalstraßen in Baden-Württemberg einzuführen. Diesem, insbesondere vom Verkehrsministerium betriebenen Vorhaben, erteilte Didier eine klare Absage und versicherte den Anwesenden, dass der VV Württemberg gemeinsam mit Arbeitgeberverbänden unterschiedlicher Branchen intensiv daran arbeitet, um diese Landesmautpläne möglichst vom Tisch zu bekommen.

Brüssel nach der Europawahl

Dirk Saile, Leiter des Büro Brüssel des BGL, gab den Anwesenden im anschließenden Gastvortrag einen Einblick in die Arbeit einer Interessenvertretung auf europäischer Ebene. Saile zeigte auf, wie wichtig es ist, in Brüssel präsent zu sein, wie Informationen und Forderungen des deutschen Straßengüterverkehrsgewerbes in die parlamentarischen Gremien getragen werden und wie umgekehrt Informationen aus Brüssel zurück in die deutsche Politik fließen.

Als großen Schritt bezeichnete Saile das Zusammengehen mit anderen europäischen Verkehrsverbänden und die Gründung des gemeinsamen Büros mit den Vertretern aus Frankreich und Skandinavien, das die Sichtbarkeit und politische Schlagkraft deutlich erhöht habe. Anhand des Beispiels des Mobilitätspaketes zeigte Saile anschaulich auf, welches Vorgehen schließlich zu Ergebnissen geführt hatte und welche Themen auf der aktuellen Tagesordnung stehen. Dazu zählte er die Entbürokratisierung der Weiterbildung genauso

wie einheitliche Regelungen bei der Anerkennung von Führerscheinen aus Drittstaaten, die Angleichung von Maßen und Gewichten an die Elektromobilität und selbstverständlich Maßnahmen gegen den Fahrermangel.

Saile erläuterte die Brüsseler Besonderheiten, erklärte die Konfliktlinien europäischer Verkehrspolitik und gab eine erste Einschätzung, wie sich die weitere Entwicklung in Brüssel nach der jüngsten Wahl des Europäischen Parlaments darstellen könnte.

VV Württemberg ehrt Jubilare

Für Ihre langjährige Verbundenheit zu ihrer Gewerbeorganisation von 50 bzw. 75 Jahren wurden auf der Jahresversammlung des VV Württemberg die Mitgliedsfirmen Fritz Hugger GmbH, Gräßle Transport GmbH & Co. KG, Waldemar Maulbetsch GmbH & Co, Seifert Logistics GmbH, Bihl GmbH, Rommel Spedition + Logistik GmbH, Paul Baur GmbH geehrt.



TAXITAG 2024#

Erstmals fand im vergangenen Jahr der TAXITAG des VV Württemberg statt. Taxi- und Mietwagenunternehmer aus Württemberg konnten sich über die neusten Entwicklungen im Personentransportgewerbe informieren. Kurzweilige Vorträge zu den Themen: Strukturdaten, Anerkennung der Fachkunde für das Fahrpersonal, Tariftreue bei Ausschreibungen, Zukunft der Rahmenverträge, On-Demand-Verkehre sowie das Landesmobilitätsgesetz boten reichlich Stoff für die anschließende rege Diskussionen und für Erfahrungsberichte der Teilnehmer.



Regionalveranstaltungen

Auf insgesamt fünf Regionalveranstaltungen war der VV Württemberg vor Ort in Württemberg unterwegs, um mit Unternehmerinnen und Unternehmern vor Ort ins Gespräch zu kommen. Aufgeteilt in die drei großen Themenblöcke „rund um den Fahrer“, „rund um den Betrieb“ und „rund um den Verband“ wurden Themen wie BKF-Ausbildung, Einsatz ausländischer Fahrer, HVO100, Förderprogramme, Führerscheinverlängerungen erörtert. Die Themenvielfalt bot jede Menge Gesprächsstoff. Regionale Besonderheiten wurden erörtert und die aktuelle Gewerbepolitik diskutiert, wobei zahlreiche wertvolle Anregungen aus der Unternehmerschaft erfolgten. Unter dem Themenblock „rund um den Verband“ wurden Delegiertenwahlen durchgeführt.

Delegiertenwahlen

Im Jahr 2024 standen die turnusgemäßen Wahlen sowie eine Nachwahl der Delegierten des Verbandes an. Auf verschiedenen Veranstaltungen wurden die Vertreter des VV Württemberg für Wahlkreise in den Sparten gewerblicher Güterkraftverkehr sowie Personenverkehr gewählt. Langjährige Delegierte konnten in ihrem Amt bestätigt sowie auch einige neue Delegierte begrüßt werden.

Die Wahlergebnisse im Einzelnen lauten wie folgt:

WB1 Ostwürttemberg/Göppingen

Sparte Güterverkehr:

Cornelia Kälberer und Dietmar Wiedmann

Sparte Personenverkehr:

Markus Gruber

WB2 Donau-Iller/Bodensee-Oberschwaben

Sparte Güterverkehr:

Hennes Göttel und Erwin Stöhr

WB3 Neckar-Alb/Schwarzwald-Baar-Heuberg

Sparte Güterverkehr:

Achim Scheerer (außerplanmäßige Nachwahl für den verstorbenen Fritz Hugger)

WB4 Schwarzwald

Sparte Güterverkehr:

Ralph Maulbetsch und Karl Mann

WB 6 Böblingen/Ludwigsburg

Sparte Güterverkehr:

Ulrike Mayer und Rainer Gruber

Sparte Personenverkehr:

Karlheinz Gräßle

WB7 Heilbronn / Hohenlohe-Franken

Sparte Güterverkehr:

Rolf Hamprecht und Frank Schürle

Sparte Personenverkehr:

Ramona Schmidt

Unternehmer- und Juniorenkreis

Auch die Mitglieder des Unternehmer- und Juniorenkreises des Verbandes waren erneut sehr aktiv. Die Auftaktveranstaltung erfolgte im April 2024 bei der Firma Würth in Künzelsau. Nach einem Empfang im Showroom mit anschließender Firmenpräsentation ging es auf einen Spaziergang über den Campus einschließlich des Besuchs des Reinhold-Würth-Innovationszentrums. Es folgte eine Führung durch das Logistikzentrum; danach erwarteten die Teilnehmer spannende Fachvorträge.

Im Juli 2024 war der Unternehmer- und Juniorenkreis zu Gast bei der Spedition Gruber in Steinheim an der Murr. Firmenchef und Vorstandsmitglied Rainer Gruber führte die Teilnehmer über das Betriebsgelände, präsentierte die Lagerhallen und Betriebsgebäude und gab interessante Einblicke in die Arbeitsabläufe. Ein Austausch über die aktuelle Lage im Transport- und Logistikgewerbe sowie individuelle betriebliche Probleme schloss sich an, bevor es zum Tagesausklang zum nahegelegenen Bioweingut Roth ging.

Der Wanderausflug im Herbst fand in ungewöhnlicher Form statt. Statt über Felder und durch Wälder zu marschieren, trafen sich rund zwanzig Unternehmer zur City-Tour in Stuttgart am Marienplatz zu einer „Stäffelestour“. Reichlich Höhenmeter durch schmale Gassen wurden absolviert, ehe eine Fahrt mit der „Zacke“ die Tour abrundete. Anschließend fand man sich im Brauhaus Schönbuch zusammen, um die verbrauchten Kalorien wieder aufzufüllen.

Die alljährliche Weihnachtsfeier fand im Hotel Rappenhof in Weinsberg statt. Nach kundiger Führung durch die umliegenden Weinberge feierten vierzig Unternehmerinnen und Unternehmer gemeinsam den Jahresausklang.

Delegiertenversammlung

Am 17. Juli 2024 tagte die Delegiertenversammlung des Verbandes in Leinfelden-Echterdingen im Vorfeld der Jahresversammlung. Alle Mitglieder des Verbandes waren eingeladen, der Delegiertenversammlung beizuwohnen.

Im Anschluss an die Eröffnung der Versammlung durch den Verbandsvorsitzenden Rolf Hamprecht und einer Schweigeminute für den am 1. März 2024 verstorbenen langjährigen Vorstand Fritz Hugger, erläuterte der Geschäftsführende Vorstand Dr. Didier den Jahresabschluss 2023 des Verbandes. Auf den danach folgenden Bericht der Kassenprüfer erteilten die Delegierten den Vorständen und der Geschäftsführung einstimmig Entlastung.

In seiner Eigenschaft als Geschäftsführender Vorstand erstattete Dr. Didier sodann den Geschäftsbericht über die Verbandsarbeit des abgelaufenen Geschäftsjahrs 2023. Er schilderte die wichtigsten gewerbepolitischen Stationen zu den Bereichen Güterbeförderung, Personenbeförderung und zu dem durch den Gesamtvorstand beschlossenen künftigen Außenauftritt des Verbandes. Rolf Hamprecht schloss eine Schilderung der Bemühungen um eine Fusion an, berichtete zur Entwicklung der Verbändekooperation „BGL-Süd“ und erläuterte die Umstände für das Scheitern der Verschmelzung. An der folgenden offenen Aussprache und Diskussion beteiligten sich Vorstände, Delegierte und anwesende Mitglieder.

Schließlich erfolgte eine Nachwahl für das Amt des 1. Beisitzers der Sparte Güterkraftverkehr (zugleich: Mitglied des Gesamtvorstandes), wobei auf Vorschlag des Verbandsvorsitzenden Sonja Bayer einstimmig für die vakante Position gewählt wurde.

Neuaufgabe „Berufsbilder des Verkehrsgewerbes“

Die Berufsbilder richten sich hauptsächlich an Schülerinnen und Schüler, die Interesse an einem Ausbildungsberuf im Verkehrsgewerbe haben und geben einen prägnanten Überblick zu den Ausbildungszielen, den geforderten beruflichen Fähigkeiten sowie den Inhalten der einzelnen Ausbildungsjahre des jeweiligen Berufes. Idealerweise können die Übersichten auf Ausbildungsmessen, Tagen der offenen Tür, Girls' Day oder ähnlichen Veranstaltungen verteilt werden. Folgende Berufsbilder stehen zur Auswahl: Berufskraftfahrer/Berufskraftfahrerin, Fachlagerist/Fachlageristin, Fachkraft für Lagerlogistik, Kaufmann/Kauffrau für Spedition und Logistikdienstleistungen.

Stuttgart, im März/April 2025

Rolf Hamprecht

Karlheinz Gräßle

Hennes Göttel

Dr. Timo Didier

