

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

ja, ich freue mich echt, dieses Jahr zum ersten Mal an einem Ihrer Netzwerktreffen teilnehmen zu dürfen.

Netzwerke haben das Ziel, etwas zu machen, das im gemeinsamen Interesse liegt. Die Betonung liegt auf dem GEMEINSAMEN!

Wir alle wissen es doch: Nur gemeinsam sind wir stark!

Wenn wir das nicht wissen, wer dann?

Und das gilt im Großen, wie im Kleinen!

Gestatten Sie mir, bevor ich auf einige Details europäischer Verkehrspolitik zu sprechen komme, mit der großen Politik beginnen:

Für Asiaten, Amerikaner, Afrikaner und die Menschen anderer Mächte dieser Welt sehen wir Europäer nicht nur alle gleich aus, wir haben auch einen typischen, den einen Europäischen Lebensstil.

Die einen bewundern ihn, die anderen lehnen ihn z.T. vehement ab.

Ich kann und will nicht bewerten ob deren Lebensstil besser oder schlechter ist, als der unsrige. Er ist einfach anders.

Und sie wollen ihren durchsetzen. Dabei warten sie nicht auf uns, was ihr gutes Recht ist.

Ich will aber, dass wir - und von 200 auf der Welt lebenden Menschen ist bald nur noch einer ein Deutscher - auch zukünftig gehört und ernst genommen werden. Das wiederum werden wir nur, wenn wir Europäer zusammenhalten und gemeinsam, also als Netzwerk, auftreten.

Netzwerktreffen braucht es nicht nur bei Ihnen, sondern auch auf europäischer Ebene.

Auch dort müssen wir uns zusammenreißen, gemeinsame Interessen finden, Kompromisse eingehen - ganz so, wie Sie es mit Ihren Netzwerktreffen hier auch beabsichtigen.

Meine Damen und Herren,

Sie wissen, dass ich ein großer Fan des Berufsaktionstages des BBZ Nordhausen bin und es mir seit Jahren stets eine Ehre ist, dort sprechen zu dürfen.

Dieselbe Ehre verspüre ich heute, wenn ich MIT Ihnen sprechen darf. Ohne die praxisnahe Sachinformation bin ich doch aufgeschmissen. Dann machen wir Gesetze, die an der Realität vorbeigehen. Und genau das will ich nicht!

Ein Netzwerk war und ist von extremer Bedeutung, denn nur gemeinsam können **Ideen in die Realität** umgesetzt werden. Alleine schafft das niemand!

Die Briten werden das genauso spüren, wie jegliche andere extremistische Bewegung, die denkt, dass man isoliert besser dasteht, als als Mitglied einer Gemeinschaft wie zB der Europäischen Union.

Dieses Jahr stehen wichtige Wahlen an und ich bitte hiermit nicht nur, dass Sie wählen gehen, sondern auch, dass Sie sich nicht von den angeblichen Alternativen beirren lassen. Sie decken zwar Schwachstellen teilweise richtig auf, bieten jedoch keinerlei Lösungen an. Fake-News sind ihr Werkzeug.

Wenn morgen die EU untergeht, dann geht die Welt nicht unter. Doch schon übermorgen wird jedes der heutigen EU-Mitgliedsländer in der Bedeutungslosigkeit verschwinden.

Wir brauchen keine Fake-News, wir brauchen Lösungen für so viele Probleme und Herausforderungen.

Eine wesentliche Herausforderung im Transportsektor ist der **Fahrermangel**.

Jährlich scheiden in Deutschland etwa 67.000 Fahrer altersbedingt aus dem Berufsleben aus und nur knapp 27.000 kommen dazu, somit fehlen allein in Deutschland jährlich 40.000 Fahrer bzw. Fahrerinnen.

Und dies ist kein alleinig deutsches Problem, sondern eine europaweite Herausforderung. In Polen beispielsweise fahren vermehrt Ukrainer.

Der Verkehrsaktionstag und Arbeit mit und in den Schulen sind sehr gute Ansätze. Schätze die Aktivitäten des BBZ und seiner Partner sehr.

Was ich noch immer vermisse, ist die gesellschaftliche Anerkennung des Wirtschaftssektors und seiner Beschäftigten. Arbeit für Verkehr, Transport, Logistik muss attraktiv und sexy sein!

Seltsam: Menschen bestellen online im Internet - wollenmeckern über LKW Verkehr

- Eine andere wesentliche Herausforderung ist die **Straßenverkehrssicherheit**.

Nach wie vor müssen wir an der Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit arbeiten, denn bei einer jährlichen Anzahl von über 25.000 Straßenverkehrstoten, gibt es wirklich keinen Grund, die Bemühungen einzustellen.

Jeder Tote ist einer zu viel. Und auf jede/jeden, der auf der Straße stirbt oder schwer verletzt wird, kommen 113 weitere, direkt betroffene Menschen.

Wir sollten also

1. für einen sichereren Straßenverkehr und
2. für faire und soziale Bedingungen sorgen, um die Arbeitsbedingungen und damit den ganzen Verkehrssektor attraktiver zu machen.

Genau diesen Versuch unternimmt das Mobilitätspaket der EU.

Zum Mobilitätspaket

A. Prozedur:

Gesetzgebung auf europäischer Ebene ist eigentlich nicht besonders kompliziert. Sehr kompliziert wird sie aber dann, wenn einzelnen politischen Gruppen/pol. Familien, Fraktionen gespalten sind.

In den Dossiers zum 1. Mobilitätspaket spielt es weniger eine Rolle welcher politischen Familie man angehört, als vielmehr aus welchem Mitgliedstaat man kommt.

Es gestaltet sich also im EU-Parlament sehr schwer, eine Einigung zu finden. Die drei ursprünglich von der EU-Kommission vorgeschlagenen Gesetzestexte wurden auf meine Initiative hin von einer Mehrheit des Parlamentes abgelehnt und an den Verkehrsausschuss zurückverwiesen. Nun schien aus unserer deutschen Sicht Schlimmstes verhindert gewesen zu sein, was mir den Unmut fast aller MOE einbrachte.

Eine knappe Mehrheit, zu der ich mich zähle, wir wollen nun mit Kompromissvorschlägen wieder ins Plenum. Diese Kompromisse werden keinen so richtig glücklich machen, aber alles ist besser, als die heutige Situation und jeder kann etwas finden, was er zuhause als Erfolg verkaufen kann.

Doch in Vorwahlzeiten will jeder ein Maximum und ist kaum kompromissbereit.

Im Rat, also dem Gremium der Verkehrsminister, wurde am 03.12.2018 die sog. Allgemeine Ausrichtung angenommen, in der man sich zu allen drei Berichten geeinigt hat.

Das ist nahezu erstmalig, dass der Rat vor uns im EP fertig ist.

Nun bin ich kein Freund davon, dass wir Parlamentarier dem Rat oder der Kommission nach dem Munde redet, doch in diesem Fall wünsche ich mir eine Lösung nahe an dem Ratsbeschluss.

Nur so wäre letztendlich ein zeitnahe Kompromiss zwischen Parlament, Rat und Kommission denkbar.

Eine Verschiebung auf die nächste Wahlperiode (was die MOE wollen) ist peinlich und gefährlich!

Kompromissfähigkeit wird nicht besser; nat Egoismus wächst

B. Inhalt

Worum geht es eigentlich in dem Mobilitätspaket? Es geht um die Zukunft des Transportsektors, also um die Zukunft von Vielen von Ihnen.

Andererseits geht es darum, für fairere Wettbewerbs- und Arbeitsbedingungen in Straßenverkehrssektor zu sorgen, im weltweiten Wettbewerb zu bestehen und es geht um eine verbesserte Straßenverkehrssicherheit.

Im Einzelnen geht es um drei sogenannte Berichte

- I. den Zugang zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und zum Markt in anderen Ländern
- II. Entsendung von Fahrern/ Innen
- III. Lenk- und Ruhezeiten von Berufskraftfahrern

1. Anwendungsbereich

Regelung zum Markt- und Berufszugang und zu den Lenk- und Ruhezeit findet momentan nur Anwendung auf Transportunternehmer mit Fahrzeugen über 3,5 t zGg.

Es gibt jedoch nachweislich Unternehmen, die verstärkt mit Kfz unter 3,5t arbeiten, da sie sich momentan an nichts halten müssen.

So sind für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers mit Kfz über 3,5 t vier Voraussetzungen vorgeschrieben

- die tatsächliche und dauerhafte Niederlassung in einem Mitgliedstaat
- die Zuverlässigkeit
- eine angemessene finanzielle Leistungsfähigkeit und
- die geforderte fachliche Eignung

KOM hatte vorgeschlagen, dass auch bei Kfz unter 3,5 t Voraussetzungen erfüllt werden müssen, allerdings nur 2 von den eben genannten. Nur

- die tatsächliche und dauerhafte Niederlassung und
- die angemessene finanzielle Leistungsfähigkeit

Zuverlässigkeit und fachliche Eignung sollen keine Rolle spielen!

TRAN: alle vier Voraussetzungen sollen auch für leichte Nutzfahrzeuge gelten und schon für Kfz ab 2,4 t zGg.

Rat: akzeptiert , will aber ab 2,5 t zGg. Kein Problem oder?

2. Niederlassungsaspekt

Ziel ist, Briefkastenunternehmen zu verhindern, den Niederlassungsaspekt zu stärken und Wettbewerbsverzerrungen zu verhindern:

TRAN: Kraftverkehrsunternehmer muss einen überwiegenden Teil ihrer Transportdienstleistungen in dem Mitgliedsland der Niederlassung bzw. von dort aus ausüben und er muss über seinen Fahrzeugen entsprechende Stellflächen verfügen. Ung. Briefkastenfirmen, die ausschließlich und dauerhaft in Mittel- und Westeuropa fahren darf es zukünftig nicht mehr geben.

Rat und TRAN: Heimkehrpflicht alle vier Wochen

3. Kabotage

Kabotage = innerstaatlicher gewerblicher Güterkraftverkehr, der in einem Aufnahmemitgliedsstaat von einem gebietsfremden Verkehrsunternehmer zeitweilig durchgeführt wird

KOM: Vorschlag:

- unbegrenzte Kabotagefahrten in fünf Tagen, weil das heutige Prinzip 3 Fahrten in 7 Tagen schlecht oder nicht kontrollierbar ist. Das führt zum Hauptproblem: Illegale Kabotagefahrten!

- ab dem ersten Tag gilt die Entsenderichtlinie, gelten also die Sozialbedingungen des Aufnahmestaates (Mindestlohn und bezahlter Jahresurlaub)

TRAN: drei Tage unbegrenzte Kabotage mit Karenzzeit von 60 Stunden und einer Be- oder Entladung im Niederlassungsland bevor wieder Kabotage in dem bestimmten MS wieder möglich ist.

Rat: momentane Regelung wird beibehalten: 3 Fahrten in sieben Tagen und danach eine Cooling-off-Zeit von 5 Tagen. Ok.

Das eigentliche Problem der Kontrollierbarkeit wird damit nicht korrigiert. Und erst recht nicht, wenn er den digitalen Tachografen erst ab 2034 vorschreiben will.

4. Entsendung von Fahrern

Wesentlichster Schwerpunkt:

Anwendung der Entsenderichtlinie auf den Transportsektor soll

- Straßennomaden vermeiden,
- Sozialdumping vermeiden,
- unlauterer Wettbewerb aus Billiglohnländern unterbinden

das sind die Stichworte. Damit steht der Transportsektor im Widerspruch zur Großindustrie: Streng nach dem Motto „Geiz ist geil“ sind denen KMU in der Transportbranche egal. Hauptsache sie bekommen Transporte billig!

Wir wollen sektorspezifische Vorschriften für die allgemeine Arbeitnehmer-Entsende-Richtlinie, um

- die Besonderheit der hohen Mobilität der Arbeitnehmer im Transportsektor zu berücksichtigen und um
- Gleichgewicht zwischen sozialen Schutz der Kraftfahrer und der Freiheit der Unternehmen, grenzüberschreitende Dienste anzubieten, herzustellen

Politisch hoch kontroverses Dossier, da sehr viel Uneinigkeit besteht. Anträge von Entsenderegeln ab dem 1. Tag bis überhaupt nicht;

KOM: Anwendung der Entsenderichtlinie in Bezug auf die Arbeitsbedingungen, Mindestlohn und Urlaub **nur** beschränkt, wenn ein Fahrer:

- mehr als 8 St./Tag und wenn er
- innerhalb des betreffenden Monats insgesamt mehr als 3 Tage auf dem Territorium eines anderen Mitgliedsstaates tätig ist

TRAN und Rat: Aufteilung der grenzüberschreitenden Verkehre in 2 Kategorien:

- EU-Drittlandsverkehre (die Entsendevorschriften gelten immer) und

- bilaterale Quell- oder Zielverkehre und Transit (solche Fahrten gelten nicht als Entsendung),

5. Kabinenverbot

Ziel der Lenk- und Ruhezeiten Regelung ist es:

- Arbeitsbedingungen für Kraftfahrer zu verbessern,
- fairen Wettbewerb zwischen den Unternehmen zu gewährleisten und
- die Sicherheit auf den europäischen Straßen zu erhöhen

Fragestellung: Ob und unter welchen Bedingungen die Fahrer ihre Ruhezeiten in den Fahrerkabinen verbringen können.

Rat: reguläre wöchentliche Ruhezeit muss außerhalb der Kabine verbracht werden, alle anderen Ruhezeiten nach Bedarf und nach Gegebenheiten

TRAN: reduzierte und reguläre wöchentliche Ruhezeit muss außerhalb der Fahrerkabine verbracht werden, es sei denn, auf einem spezifischen Parkplatz.

Für Übergangszeit von bis zu 6 Jahren bis zur Fertigstellung von solchen spezifischen Parkplätzen kann jegliche, auch die reguläre wöchentliche Ruhezeit in der Fahrerkabine verbracht werden

DLK: etwas Besseres vorstellbar: Verbot des Verbringens der regulären wöchentlichen Ruhezeit in der Kabine beibehalten und reduzierte wöchentliche Ruhezeit zu gestatten, auch wenn sie nicht auf spezifischen Parkplätzen verbracht wird. Gleichzeitig aber die Mitgliedstaaten verpflichten spezifische Parkplätze zu bauen und sie dabei zu unterstützen.

6. Einführung der intelligenten Fahrtenschreiber:

Momentan: 2034

KOM: keine Änderungen dazu im Vorschlag

TRAN: bis 2020/2021 Verpflichtung einführen

Rat: an Ende 2024 mit automatischer Aufzeichnung des Grenzübertritts zur besseren Kontrolle der Kabotage

Ich versuche gerade die Kollegen davon zu überzeugen, dass wir in dieser Legislaturperiode im März im Plenum eine Abstimmung durchführen sollten und versuchen/ müssen uns auf einen gemeinsamen Text zu einigen.

Allgemeine Fahrzeugsicherheit

Circa **92 %** der Unfälle beruhen auf menschlicher Fehleinschätzung oder menschlichem Versagen. Das betrifft LKW-, Pkw, wie auch Busfahrer.

Fahrerassistenzsysteme sind wie stille Beifahrer, die den Fahrer in kritischen Situationen warnen bzw. sogar für ihns Fahrgeschehen eingreifen. Z:B: bremsen oder lenken.

Letzte Woche wurde im Ausschuss für Binnenmarkt und Verbraucherrechte (IMCO) der Bericht zur Allgemeinen Fahrzeugsicherheit mit einer großen Mehrheit angenommen.

Ich bin nur mäßig begeistert vom Resultat, da ich für die Stellungnahme meiner politischen Familie im Verkehrsausschuss zuständig war und mehr wollten. z.B. hatte ich ausdrücklich die Forderung nach einem **Abbiegeassistenten** eingebracht. Im federführenden Binnenmarkt-Ausschuss findet dieser nur in einigen Passagen Erwähnung und heißt nun Totwinkel-Assistent, eine Spezifikation fehlt gänzlich

Ich selbst hatte im Verkehrsausschuss eine Definition für den Abbiegeassistenten vorgeschlagen, die auch dringend nötig ist,

um zu sagen, was er leisten soll. Und auch den Umsetzungszeitpunkt wollte ich nach vorne verschieben.

Ein verpflichtender Einbau von Abbiegeassistenten spätestens ab 2022 in allen neuen Fahrzeugtypen und ab 2024 in allen Neufahrzeugen, ist meines Erachtens nach einfach zu lang hin.

Aber leider waren wir im Verkehrsausschuss nicht federführend und wurden überstimmt.

Obwohl ich Deutsche Alleingänge nicht mag, freue ich mich sehr, dass wenigstens auf **deutscher Ebene** der Abbiegeassistent in Form der „Aktion Abbiegeassistent“ gefördert wird.

Die Mittel, mit denen das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) den Einbau und die Nachrüstung von Abbiegeassistenten in Nutzfahrzeuge und Busse fördert, sind für 2019 bereits erschöpft, obwohl das Programm (AAS) erst in der vergangenen Woche startete,

Mit fünf Millionen Euro pro Jahr soll die freiwillige Nachrüstung von Nutzfahrzeugen ab 3,5 Tonnen bis zum Jahr 2024 gefördert werden. Besser als nichts - aber die Summe ist zu gering und es gibt keine Vorgaben dazu, welche Generation werden sollte.

Ich würde mir wünschen, dass wir in dieser Vorreiterrolle die anderen Mitgliedsstaaten inspirieren.

Auf **UN-Ebene** tun wir das bereits, denn eine Regelung, die auf einem Entwurf des BMVI basiert und erstmalig verbindliche Anforderungen an Abbiegeassistenzsysteme festlegt, ist am 09. Oktober 2018 bei der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) von der Expertengruppe zur Allgemeinen Sicherheit beschlossen worden und befindet sich derzeit im weiteren Abstimmungsprozess bei der UNECE. Die Regelung wird nach derzeitigem Stand ab Ende 2019 anwendbar sein.

Wir sollten hierbei die Fragen klären:

- Was genau diese Abbiegeassistenten machen können: Also nur Warnung oder auch Bremsung?
- Sollen diese Assistenzsysteme ausschaltbar sein?

Bitte teilen Sie mir Ihre Sicht der Dinge dazu mit.

Weil es um die Zukunft Ihrer Branche geht, ist es auch wichtig, mit zu debattieren,

Wie Sie wissen, ist dies meine letzte Legislaturperiode.

Nach knapp 30 Jahren ist es an der Zeit, sich neuen Herausforderungen zu stellen.

Aber wenn Sie bei den Europawahlen am 26. Mai Ihre Stimme meiner mögliche Nachfolgerin Frau Walsmann geben, dann bin ich mir sicher, dass sie nicht nur ein offenes Ohr für Sie haben wird, sondern auch Ihre Bedenken nach Brüssel tragen und entsprechend einbringen wird.

Ich persönlich werde sie dabei mit meinen Netzwerken unterstützen.

Und ich bin ja auch nicht ganz aus der Welt, denn ich werde mich nach wie vor noch der Straßenverkehrssicherheit widmen und deshalb gerne weiterhin mit Ihnen Kontakt halten. Als frisch gewähltes Mitglied in den Vorständen des Deutschen und Europäischen Verkehrssicherheitsrates soll ich Verkehrssicherheitsaspekte Deutschlands und der EU koordinieren.

Bitte profitieren Sie von dieser hervorragenden Möglichkeit eines Austausches in Ihrem Netzwerk, denn um es mit den Worten von Goethe zu sagen

„Wie fruchtbar ist der kleinste Kreis,
Wenn man ihn wohl zu pflegen weiß.“

In diesem Sinne bedanke ich mich für Ihre Aufmerksamkeit.