

März 2026

5. Jahrg.

Seite 1–32

Log R

Logistik & Recht

Lieferketten | Transport | Finanzierung

Versicherung | Digitalisierung | Nachhaltigkeit

1

HERAUSGEBER: INNEN

Jette Gustafsson, LL.M. (Boston)
Luther Rechtsanwaltsgesellschaft mbH

Dr. David Saive, LL.M.
Tug & Tow UG (haftungsbeschränkt)

Prof. Dr. Andreas Maurer, LL.M.
Universität Mannheim

Harald Schoen, LL.M.
Bundesministerium der Justiz

Torsten Kühl
Zollrechtskanzlei Kühl

SCHRIFTFLEITUNG

Dr. David Saive, LL.M.

REDAKTION

Sophie Staron
Universität Mannheim

WISSENSCHAFTLICHER BEIRAT

Manuel Grubenbecher, LL.M.
AKE | SKABE GmbH

Hans Huber
id4.trade GmbH

Dr. Julia Hörnig
Cattwyk, Rechtsanwaltsgesellschaft mbH & Co. KG

Prof. Dr. Peter Meyer
Technische Hochschule Würzburg-Schweinfurt

Philipp Reusch
Reusch Rechtsanwaltsgesellschaft mbH

Oliver Wieck
ICC Germany e. V.

EDITORIAL

Dr. David Saive

- 1 Rule of Law oder Ruler's Law?**

INTERVIEW

Bundesminister für Verkehr Patrick Schnieder im Interview mit Klaus Vorpeil

- 2 „Wir sind in Bewegung, wollen vorwärtskommen und Ziele erreichen.“**

INTERNATIONAL

Manuel Grubenbecher

- 6 Digitale Macht oder unternehmerische Ohnmacht? IT-Strategien im geopolitischen Wettbewerb**

Florian Schulz und Dr. Julia Hörnig

- 9 Die Relevanz der Verpackungsverordnung PPWR für die Logistikbranche**

Oscar Söderlund

- 14 From CAN Bus to Carbon Report: The Primary Data Challenge in Logistics**

NATIONAL

Ass. jur. Michael Griese, Hamburg

- 16 Der Versicherer als „Rückgriffsgläubiger“ – Verjährung des Versichererregresses im Lichte des § 439 Abs. 2 Satz 3 HGB**

RECHTSPRECHUNG

Professor Dr. Peter Meyer

- 24 Haftung eines Logistikdienstleisters als Störer für Markenrechtsverletzungen**

Dr. Eckehard Volz und Jonas Hjortskov

- 26 Havarie in der Schifffahrt: Wenn niemand schuld ist – aber einer zahlt**

AKTUELLES

logistikpodcast.de

- 31 logistikpodcast Audio-Deep-Dives Pro und Basic**

Bundesminister für Verkehr Patrick Schnieder im Interview mit Klaus Vorpeil*

„Wir sind in Bewegung, wollen vorwärtskommen und Ziele erreichen.“

Das Bundesministerium für Verkehr (BMV) steht vor großen Herausforderungen. So müssen die Verkehrswege aufgrund eines Sanierungsstaus wieder in einen guten Stand versetzt werden. Weiterhin sollen der Standort Deutschland gesichert werden, die Ziele Nachhaltigkeit sowie Umwelt- und Klimaschutz bei gleichzeitiger Bezahlbarkeit und Verfügbarkeit erfüllbar sein und die Digitalisierung sowie autonomes Fahren die Wettbewerbsfähigkeit sicherstellen. Seit dem 6. Mai 2025 ist Patrick Schnieder als Bundesminister für Verkehr im Amt.

Klaus Vorpeil: Auf Ihrer Website ist ein Foto zu sehen, auf dem Sie es auf eine selbst für Ihre Körpergröße überdimensional große Bank geschafft haben. Welche Symbolwirkung hat dieses Foto für Ihr Amt als Bundesminister für Verkehr?

Patrick Schnieder: Politik heißt, die richtigen Prioritäten zu setzen, für seine Überzeugungen zu kämpfen, aber auch offen zu sein und überlegt auf neue Herausforderungen zu reagieren. Dabei ist es immer gut, auch mal die Perspektive zu wechseln, Dinge von einer anderen Seite zu betrachten und in neue Relationen zu setzen.

Klaus Vorpeil: Bei der Bundestagswahl 2025 haben Sie das beste Erststimmenergebnis in Rheinland-Pfalz erzielt, wohl auch, weil Sie sich immer für eine leistungsfähige Infrastruktur eingesetzt haben. Hat Sie das für Ihr neues Amt geprägt?

Patrick Schnieder: Ja, das ist in der Tat ein Thema, das mir immer besonders wichtig war. In Rheinland-Pfalz habe ich mich stets für gleichwertige Lebensverhältnisse in Stadt und auf dem Land eingesetzt. Der ländliche Raum darf nicht abgehängt werden. Für die Bürgerinnen und Bürger ist eine leistungsfähige Infrastruktur unverzichtbar. Das prägt mich in meiner Funktion als Bundesminister.

Klaus Vorpeil: Die direkte Nachbarschaft im Dreiländereck mit Luxemburg und Belgien hat immer schon Ihr grenzüberschreitendes Engagement beflügelt. Was bedeutet es für Ihre Tätigkeit, dass die Verkehrspolitik stark durch das EU-Recht geprägt wird?

Patrick Schnieder: Ich lebe in direkter Nachbarschaft zu zwei weiteren EU-Mitgliedstaaten. Europa ist für mich eine Herzensangelegenheit, aber auch gelebter Alltag. Verkehrspolitik ist ein Kernstück der europäischen Integration: Ohne funktionierende Verkehrssysteme und -flüsse im europäischen Binnenmarkt gibt es keinen freien Personen- und Warenverkehr. Ungefähr 80 Prozent der verkehrspolitischen Regelungen in Deutschland beruhen auf einer gemeinsam auf EU-Ebene verhandelten Gesetzgebung – auch wenn da vieles dabei ist, was wir in Deutschland noch in nationales Recht umsetzen müssen und dabei auch Spiel-

räume haben. Für meine Tätigkeit ist also Europa von sehr hoher Bedeutung. Eines meiner großen Ziele in dieser Legislatur ist es, Planungsbeschleunigung endlich auch auf europäischer Ebene anzugehen. Das heißt: Ich führe Gespräche mit meinen Ressortkolleginnen und -kollegen der anderen Mitgliedstaaten, und es gibt regelmäßige Ministerratstreffen in Brüssel und Luxemburg. Wenn wir dort gemeinsam über neue Rechtssetzungsvorschläge beraten, dann immer mit dem Ziel, für eine moderne, nachhaltige, sichere und bezahlbare Verkehrspolitik zu sorgen, die allen Bürgerinnen und Bürgern sowie Unternehmen der Europäischen Union und darüber hinaus zugutekommt.

Klaus Vorpeil: Deutschland ist ein wichtiger Logistikstandort in Europa. Wie sehen Sie in diesem Zusammenhang die Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes TEN-V?

Patrick Schnieder: Das TEN-V ist zweifellos von zentraler Bedeutung für unseren gemeinsamen Binnenmarkt. Wir müssen gemeinsam mit den anderen Mitgliedstaaten weiterhin hart daran arbeiten, das TEN-V in seiner Funktionsfähigkeit zu erhalten, es zu modernisieren und bedarfsgerecht auszubauen. So stellen wir sicher, dass der Verkehrssektor auch zukünftig einen verlässlichen Beitrag zur Bewältigung der gesellschaftlichen Herausforderungen leisten kann. Die Verordnung zum Aufbau des TEN-V wurde im Jahr 2024 überarbeitet, um das Netz an aktuelle geostrategische Herausforderungen anzupassen und es insgesamt widerstandsfähiger zu machen. Fünf der neun europäischen Verkehrskorridore verlaufen durch unser Land. Wir wollen unserer Verantwortung als logistische Drehscheibe im Herzen Europas gerecht werden. Entsprechend setze ich mich dafür ein, das TEN-V bedarfsgerecht auszubauen und in guter Qualität zu erhalten. Wenn wir also die Sanierung der Hochleistungskorridore im deutschen Schienennetz vorantreiben, dann verbessern wir damit zugleich die Qualität des TEN-V-Kernnetzes. Gleiches gilt für die Umsetzung der Strategie Digitale Schiene Deutschland, den bedarfsgerechten Ausbau der Ladeinfrastruktur sowie die Umsetzung des Brückensanierungsprogramms.

* Rechtsanwalt Klaus Vorpeil, Mainz (www.neusselkpa.de)

Klaus Vorpeil: Welche konkreten Projekte in Bezug auf die europäische Straßenverkehrs-, Eisenbahn-, Schifffahrts- und Luftverkehrspolitik haben Priorität für Sie?

Patrick Schnieder: Im Straßenverkehrsbereich haben wir auf europäischer Ebene gerade wichtige Änderungen der Regelungen über den Führerschein verhandelt, u. a. geht es um dessen Digitalisierung. Aktuell verhandeln wir über die Vorschriften zur Straßenverkehrstauglichkeit, mit denen die Verkehrssicherheit und die Luftqualität in der EU weiter verbessert werden sollen. Das sind Themen, die jeden Einzelnen betreffen.

Die Flexibilisierung und technologieoffene Ausgestaltung der Flottenzielwerte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sind mir ebenso ein Anliegen. Für die Jahre 2025 bis 2027 wurde auf EU-Ebene bereits im letzten Jahr mit der Möglichkeit zur flexiblen Zielerreichung ein Schritt in die richtige Richtung getan. Diesen Weg müssen wir nun konsequent weitergehen. Der von der Europäischen Kommission vorgelegte Vorschlag zur Überarbeitung der Flottenzielwerte für PKW und leichte Nutzfahrzeuge enthält bereits einige Flexibilisierungen. Jetzt kommt es darauf an, die Verhandlungen zügig voranzutreiben. Die Regelungen müssen technologischen Fortschritt und Innovationen ermöglichen und gleichzeitig sicherstellen, dass die Klimaziele realisierbar bleiben.

Beim Schienenverkehr wollen wir in der EU das Management der Kapazitäten und die Koordination grenzüberschreitender Verkehre verbessern. Wir befinden uns hier kurz vor einer Einigung im Gesetzgebungsverfahren. Auch die Einführung der digitalen automatischen Kupplung kann nur als gesamteuropäisches Projekt funktionieren.

Im Luftverkehr ist aktuell der Verbraucherschutz im Fokus: Der langjährige Prozess der Verhandlungen über die Flugrechteverordnung befindet sich nun in einer entscheidenden Phase.

Und im Seeverkehrsbereich plant die Europäische Kommission, in Kürze eine europäische Hafenstrategie und eine europäische maritime Industriestrategie vorzulegen. Insgesamt sind dies alles sowohl verkehrs-, als auch wirtschafts- und gesellschaftspolitisch wichtige Themen.

Klaus Vorpeil: Worauf werden Sie im Jahr 2026 den Schwerpunkt für die Logistik und den Güterverkehr legen?

Patrick Schnieder: Unsere Logistiker sichern unsere tägliche Versorgung und tragen maßgeblich zur wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und zum Wohlstand unseres Landes bei. Sie halten sprichwörtlich unser Land „am Laufen“. Was wir brauchen, sind leistungsfähige und verlässliche Transportwege. Daher investieren wir weiter kräftig in unsere Infrastruktur und gehen den Sanierungsstau ehrgeizig an.

Gleichzeitig klagen viele Unternehmen zurecht über steigende Bürokratielasten. Auch hier müssen wir schnell und entschlossen handeln, um wettbewerbsfähig zu bleiben. Mein Ziel ist es, spätestens im Sommer 2026 ein eigenes Bürokratierückbaugesetz für den Verkehrsbereich vorzulegen.

Klaus Vorpeil: Für den internationalen Warenverkehr spielt der Transport per Schiff eine besonders wichtige Rolle. Welchen Beitrag wird Deutschland dazu leisten?

Patrick Schnieder: Tatsächlich wird fast der gesamte interkontinentale Außenhandel über die Meere abgewickelt. Deutschland ist als exportorientierte Volkswirtschaft auf einen effizienten und sicheren Seeverkehr angewiesen und engagiert sich dafür sehr stark im Rahmen der Internationalen Seeschifffahrt Organisation, kurz IMO. Dort werden die weltweit gültigen Regeln für die Seeschifffahrt weiterentwickelt. Der einheitliche Rechtsrahmen der IMO gewährleistet ein level-playing-field im weltweiten Wettbewerb. Exemplarisch dafür steht das sogenannte IMO Net-Zero Framework, bei dem globale Klimaschutzregelungen und faire Wettbewerbsbedingungen Hand in Hand gehen sollen. Dafür hat sich mein Haus über Jahre hinweg und bis zuletzt mit Nachdruck eingesetzt. Das Rahmenwerk ist ein starkes Beispiel dafür, wie wir wirksamen Klimaschutz gestalten: global, technologieoffen und im engen Schulterschluss mit unserer maritimen Wirtschaft. Deshalb sind wir enttäuscht über die Entscheidung bei der IMO, die formelle Annahme des Rahmenwerks um ein Jahr zu verschieben. Sie sendet das falsche Signal an die maritime Industrie, die aufklare und – zur Sicherstellung eines fairen Wettbewerbs unter gleichen Voraussetzungen – international gültige Regeln angewiesen ist. Das ist ein Rückschlag für den Multilateralismus in internationalen Organisationen. Dennoch bleiben wir entschlossen, gemeinsam mit internationalen Partnern für verlässliche Regeln und Wettbewerbsfähigkeit in der Schifffahrt zu kämpfen. Auch in anderen Bereichen bringt sich Deutschland aktiv ein, z. B. wenn es um die Entwicklung einer modernen und zukunftsfähigen Ausbildung und von attraktiven Beschäftigungsbedingungen geht, um dem Fachkräftemangel entgegenzuwirken.

Ende November wird Deutschland erneut für einen Platz im Rat, dem höchsten Steuerorgan der IMO, kandidieren.

Zugleich unternehmen wir Anstrengungen, um die Versorgungssicherheit der Bevölkerung im Krisenfall zu gewährleisten – z. B. durch die Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Flotte und des Hafenstandorts Deutschland. Auch beim Thema Abwehr von äußeren Gefahren arbeiten wir zurzeit intensiv an verschiedenen Maßnahmen, um als Staat im maritimen Bereich resilienter zu werden.

Schließlich werden wir ab 2026 mit Mitteln des Klima- und Transformationsfonds Maßnahmen in die Entwicklung klimafreundlicher Schifffahrt und Häfen tatkräftig unterstützen.

Klaus Vorpeil: *Strukturelle Entwicklungen wie der Onlinehandel führen zu einem stark zunehmenden Gütertransport auf der Straße. Über 70% des Güterverkehrs wird bereits über die Straße abgewickelt. Was bedeutet das für Ihre Politik?*

Patrick Schnieder: Eine Schlüsselrolle für den Güterverkehr spielt die effiziente Verknüpfung der jeweiligen Vorteile von Schiene, Straße und Wasserstraße. Deshalb ist uns die Förderung des Kombinierten Verkehrs wichtig, bei dem der Hauptlauf auf Schiene oder Wasserstraße erfolgt, der Zu- und Ablauf aber auf der Straße. Denn Fakt ist, dass die Wasserstraße unser einziger Verkehrsträger mit freien Kapazitäten ist. Durch eine effizientere Einbindung gerade im Bereich der Gefahrgut- und Schwerlasttransporte könnten wir auch Schiene und Straße entlasten. Gleichzeitig ist und bleibt die Straße der mit Abstand bedeutendste Verkehrsträger. Umso wichtiger ist es, mit den Mitteln aus dem Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität deren Modernisierung – insbesondere der Brücken und Tunnel – entschlossen voranzutreiben. Und auch den Aus- und Neubau werden wir nicht aus den Augen verlieren.

Wichtig hierfür ist die langfristig verlässliche und auskömmliche Bereitstellung der notwendigen finanziellen Mittel für Investitionen in die Bundesfernstraßen. Deshalb wollen wir den Finanzierungskreislauf Straße wieder schließen.

Klaus Vorpeil: *Bürokratische Planungs- und Genehmigungsverfahren könnten die Sanierung der Verkehrswege leicht ausbremsen. Wie wollen Sie dennoch Ihre Ziele erreichen?*

Patrick Schnieder: Wichtig für die zügige Modernisierung und Weiterentwicklung unserer Verkehrsinfrastruktur sind schnellere Planungs- und Genehmigungsverfahren. Wir haben meinen Entwurf des Infrastruktur-Zukunftsgesetzes am 17. Dezember 2025 im Kabinett beschlossen. Damit verleihen wir besonders wichtigen Verkehrsprojekten zusätzlichen Schub, z.B. wenn es darum geht, Engpässe im Bundesverkehrswegenetz zu beseitigen, zentrale Schienenvorhaben umzusetzen, wichtige Wasserstraßenprojekte zu realisieren oder den Neu- und Ausbau dringend benötigter Lkw-Parkplätze voranzutreiben. Diese Vorhaben stehen im überragenden öffentlichen Interesse und werden fortan bei Abwägungsentscheidungen prioritär behandelt. Planfeststellungsverfahren werden künftig ausschließlich digital mit einheitlichen Standards durchgeführt; für Härtefälle sind bürokratiearme alternative Zugänge vorgesehen. Für unvermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft werden Optionen geschaffen, die einen effizienten Naturschutz und zugleich eine zügige Realisierung der Infrastruktur sicherstellen.

Klaus Vorpeil: *Bundesfernstraßen in einem guten Zustand spielen eine wichtige Rolle für die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit Deutschlands und die Wertschöpfungsprozesse. Wie*

wollen Sie den Spagat zwischen den dafür erforderlichen baulichen Maßnahmen mit den Nachhaltigkeitszielen schaffen?

Patrick Schnieder: Der Bau von Bundesfernstraßen und die Verfolgung von Nachhaltigkeitszielen stehen nicht in Widerspruch. Im Gegenteil: Der effiziente Aufbau einer zuverlässigen Infrastruktur, die die Wirtschaftsentwicklung fördert und die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen befriedigt, ist auch nachhaltig, wenn sie zugleich so umweltverträglich wie möglich gebaut wird. Und das machen wir.

Klaus Vorpeil: *Welche Bedeutung spielt der Green Deal für Ihre Verkehrspolitik?*

Patrick Schnieder: Der Green Deal ist eine wichtige Leitplanke und setzt ambitionierte Klimaziele. Er gibt klare Klimaziele vor. Unsere Aufgabe ist es, diese Ziele mit Augenmaß, technologischer Offenheit und auch wirtschaftlich zu erreichen. Klimaschutz im Verkehr gelingt nur, wenn Mobilität für die Menschen bezahlbar bleibt und wir gleichzeitig Innovationen voranbringen und unsere Infrastruktur modernisieren.

Klaus Vorpeil: *Was bevorzugen Sie hinsichtlich der Verkehrswege: Erhalt statt Neubau oder Erhalt vor Neubau?*

Patrick Schnieder: Das Hauptaugenmerk der Verkehrsinfrastruktur- und Investitionspolitik des Bundes gilt klar dem Erhalt und der Qualitätsverbesserung der Bestandsnetze. Diese gelingt aber nur, wenn wir beispielsweise auch die gezielte Beseitigung von Engpässen im Blick behalten. Zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit der deutschen Verkehrsnetze hat somit der Bedarf an Erhaltungs- bzw. Ersatzinvestitionen grundsätzlich Vorrang, darf aber Aus- und Neubauinvestitionen nicht verdrängen. Beides ist wichtig, um auch künftigen Generationen die Verfügbarkeit eines modernen, bedarfsorientierten Mobilitätssystems gewährleisten zu können. Das gilt umso mehr mit Blick auf die Notwendigkeit der Resilienz unserer Verkehrswege.

Klaus Vorpeil: *Wie wollen Sie die gewünschte Zunahme von Elektromobilität mit der von Ihrer Partei geforderten Technologieoffenheit vereinbaren?*

Patrick Schnieder: Ich sehe darin keinen Widerspruch. Technologieoffenheit bedeutet, keine Option auszuschließen und die Entscheidung dem Markt zu überlassen. Die Elektromobilität spielt im Straßenverkehr die zentrale Rolle für die Erreichung der Klimaziele. Wir wollen mehr E-Autos in den Markt bringen und haben uns im Koalitionsvertrag darauf verständigt, die E-Mobilität mit einem umfassenden Maßnahmenpaket zu fördern.

Zum Beispiel haben wir mit den Sonderabschreibungen für Elektrofahrzeuge Rahmenbedingungen geschaffen, die die In-

vestition in Elektromobilität attraktiv, wirtschaftlich und flexibel machen. Durch die Verlängerung der Kfz-Steuerbefreiung bis 2035 setzen wir zusätzlich Impulse für private Käufer. Und als Verkehrsministerium legen wir den Schwerpunkt auf den weiteren Ausbau einer flächendeckenden, bedarfsgerechten und nutzerfreundlichen Ladeinfrastruktur. Die Zahlen sprechen für sich: Im September 2025 wurden bereits mehr Elektroautos neu zugelassen als im gesamten Jahr 2024. Das zeigt uns, dass die Elektromobilität Fortschritte macht.

Ein wichtiges Handlungsfeld ist dabei der Straßengüterverkehr. Damit der fahrzeugseitige Markthochlauf von E-Lkw gelingt, muss vorauslaufend ein bedarfsgerechtes, verlässliches und flächendeckendes Netz an Lademöglichkeiten entstehen. Die Umsetzung eines Schnellladenetzes für batterieelektrische schwere Nutzfahrzeuge auf bundeseigenen Flächen entlang der Bundesautobahnen hat daher für uns hohe Priorität. An rund 350 Standorten werden rund 4.200 Ladepunkte entstehen und damit die Grundversorgung der E-Lkw in der Hochlaufphase sicherstellen. Zur Deckung der Nachfrage insgesamt bedarf es darüber hinaus ebenso privatwirtschaftlicher Investitionen in die Lkw-Ladeinfrastruktur. Auch diese unterstützen wir mit unserer geplanten Förderung für den Aufbau von Lkw-Ladeinfrastruktur in Depots und auf Betriebshöfen.

Klaus Vorpeil: *Die Bundesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, Leitmarkt und Leitanbieter für autonomes und vernetztes Fahren zu werden. Welche Maßnahmen werden hierfür vom BMV getroffen?*

Patrick Schnieder: Deutschland hat mit dem Gesetz zum autonomen Fahren bereits 2021 einen weltweit führenden Rechtsrahmen geschaffen. Mit der Strategie „Die Zukunft fährt autonom“ setzen wir gezielt auf Anwendungen im Öffentlichen Personennahverkehr und Güterverkehr, um den Übergang vom Pilot- in den Regelbetrieb zu beschleunigen. Bis 2030 soll autonomes Fahren in ein verkehrsträgerübergreifendes, vernetztes Mobilitätssystem integriert werden. Dafür werden wir Modellregionen fördern, gestalten den Rechtsrahmen innovationsfreundlich und investieren weiterhin in Forschung und Entwicklung. Darüber hinaus engagiert sich Deutschland aktiv in der EU und bei der UNECE, um harmonisierte Standards für autonomes Fahren zu schaffen. Dazu gehört auch die Aufhebung der Kleinserienbeschränkung auf der EU-Ebene, die wir weiter vorantreiben wollen.

Klaus Vorpeil: *Innerbetriebliche fahrerlose Transportsysteme haben den großen Durchbruch bisher noch nicht geschafft, erst recht nicht autonome mobile Roboter (AMR) im öffentlichen Straßenraum. Müssen Sie rechtliche Hürden hierfür abschaffen?*

Patrick Schnieder: Der Einsatz von Lieferrobotern im öffentlichen Raum ist bereits rechtlich möglich. Kleinere Lieferroboter, die Gehwege befahren sollen, können über Aus-

nahmegenehmigungen durch die einzelnen Bundesländer zugelassen werden. Wichtig dabei ist vor allem, dass das Miteinander zwischen den Robotern und den anderen Verkehrsteilnehmenden reibungslos funktioniert. Deshalb planen wir hierzu einen „Begutachtungsleitfaden Lieferroboter“, um den Bundesländern erstmals einheitliche Kriterien zur Bewertung an die Hand zu geben. So ermöglichen wir Innovation unter Bedingungen, die die Sicherheit und das Miteinander im Straßenverkehr aktiv fördern.

Klaus Vorpeil: *Digitalisierung im Transportsektor bedeutet auch die elektronische Dokumentenabwicklung bei den Transportdienstleistern, dem Zoll und den das Warengeschäft finanzierenden Banken. Welchen Beitrag leistet das BMV dazu?*

Patrick Schnieder: Die Digitalisierung des Güterverkehrs ist für mich ein wichtiges Anliegen, um die Branche zukunftsfest zu machen. So werden bislang bei Kontrollen im Straßengüterverkehr die Fahrzeuge angehalten und die relevanten Informationen aus zahlreichen unterschiedlichen Papieren herausgefiltert. Ab Juli 2027 soll es möglich sein, dem Kontrolleur die relevanten Daten digital vorzulegen. Wir arbeiten derzeit zusammen mit unseren europäischen Nachbarn mit Hochdruck daran, dass die erforderliche digitale Umgebung kompatibel in allen EU-Mitgliedstaaten funktioniert. Das ist ein konkreter Beitrag, um Transportunternehmen durch Digitalisierung von Bürokratie zu entlasten.

Klaus Vorpeil: *Aus dem Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität stehen dem BMV Finanzmittel in nie dagewesenem Umfang zur Verfügung. Nach den neuesten Zahlen erhält das BMV jedoch weniger als zunächst vorgesehen. Reicht das?*

Patrick Schnieder: Rund 93 Mrd. Euro der insgesamt 173 Mrd. Euro, die in dieser Legislaturperiode aus dem Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität finanziert werden sollen, sind für die Verkehrsinfrastruktur vorgesehen. Am 08.10.2025 hat der Koalitionsausschuss beschlossen, dass im Sondervermögen zusätzlich 3 Mrd. Euro mehr für Autobahnen und Bundesstraßen zur Verfügung gestellt werden und das alles, was baureif ist, auch gebaut wird.

Klar ist: Wir haben bei der Infrastruktur insgesamt großen Nachholbedarf und deshalb investieren wir auch in diesem Bereich so viel wie nie zuvor.

Interviewpartner: Patrick Schnieder, Bundesminister für Verkehr.

