

Der BGL in den Medien

23.04.2026



Der BGL in den Medien

Krise in der Logistik: „Die Lage ist im Moment katastrophal“

4Tage • 2 Minuten Lesezeit

MÄRKTE HEUTE

DAX ▼ -0,50%

TDXP ▼ -0,06%

MDAX ↗ Schnell a...



Spediteure kämpfen mit Problemen: Dirk Engelhardt, Chef des Bundesverbands Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL)
© BGL

Die Transportbranche in Deutschland erwartet eine weitere Zunahme bei den Insolvenzen. „Bei den derzeitigen Rahmenbedingungen werden die Insolvenzen weiter steigen“, sagte Dirk Engelhardt, Chef des Bundesverbands Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL), der Deutschen Presse-Agentur. Dies treffe zunächst vor allem die kleineren und mittleren Betriebe.



Frankfurter Allgemeine Zeitung

Der BGL in den Medien

Brummi-Boss rechnet vor

Sprit-Wucher kostet 1600 Euro mehr pro Laster!



BGL-Chef Dirk Engelhardt (53) warnt davor, dass die Preissteigerungen in alle Lebensbereiche dringen
Foto: Privat



Berlin – **Der Tank-Frust der Deutschen geht weiter! Spritpreise sinken nur um 1 bis 2 Cent je Liter. Super liegt bei 2,22 Euro, Diesel bei 2,38 Euro. Deutschlands oberster Brummi-Boss Dirk Engelhardt (53) warnt vor der „Teuerungsrate durch die Hintertür“. Denn 85 Prozent aller Waren rollen per Lkw in Supermärkte, Drogerien, Baumärkte. Engelhardt zu BILD: „Bei allem Verständnis für die Pendler, am stärksten betroffen ist der Straßen-Güterverkehr!“**

Für Engelhardt, Chef vom Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL), geht die Rechnung nicht auf: Diesel ist heute rund 55 Cent teurer als vor dem Iran-Krieg. Bei einem Brummi-Verbrauch von 30 Litern auf 100 Kilometer und 10.000 gefahrenen Kilometern im Monat kostet jeder Lkw 1.642 Euro zusätzlich pro Monat – rund 20.000 Euro mehr im Jahr. Bei einem Bestand von etwa 50 Lkw eines Betriebs schlägt das mit fast einer Million Euro Zusatzkosten zu Buche.

Der BGL in den Medien

Berlin – Die schwarz-rote Koalition will Tanken endlich billiger machen. Energiesteuer runter, 17 Cent weniger je Liter Sprit! Aber: Die auf zwei Monate begrenzte Steuersenkung soll frühestens ab Anfang Mai greifen. Warum dauert das so lange?

„Unser Ziel ist, dass es Anfang Mai kommt, wir müssen natürlich vorher noch die Gesetzgebung machen“, erklärte Unionsfraktionschef Jens Spahn (45) nach BILD-Informationen im CDU-Bundestag beschlossen werden – Gesetz muss vom Kabinett und vom Bundestag beschlossen werden – und das dauert. Dafür erntet die Regierung Wut und Unverständnis.



Dirk Engelhardt ist Vorstandssprecher beim Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL)
Foto: BGL



Trucker-Boss sauer

„Regierung treibt mit Bummelei Firmen in die Pleite“

Sprit soll erst in drei Wochen günstiger werden




Diesel	2.319
Supreme+ Diesel	2.429
Super E10	2.109
Super	2.169
Supreme+ Super Plus	2.289
LPG	1.149

Hohe Spritpreise wie hier in Bayern belasten die Verbraucher. Die Ersparnis beim Tanken soll kommen, allerdings erst im Mai
Foto: SvenSimon

Der BGL in den Medien

Akuter Parkplatzmangel

Autofahrer sehen es jede Nacht: Lkw-Drama wird nicht besser



Created using wochit

Symbolbilder

Doch diese Parkplätze benötigen deutlich mehr Platz. Die Parkplatznot bleibt somit eine große

©Viehmann

Sebastian Viehmann

Dienstag, 21.04.2026, 21:28

Sie parken auf Pkw-Parkstreifen, in Ausfahrten oder noch gefährlicher in Einfahrten. Aus purer Not blockieren Lkw-Fahrer nachts Parkplätze entlang der Autobahn. Warum sich das so schnell nicht ändern wird.



Dienstag, 21.04.2026, 21:28

Sie parken auf Pkw-Parkstreifen, in Ausfahrten oder noch gefährlicher in Einfahrten. Aus purer Not blockieren Lkw-Fahrer nachts Parkplätze entlang der Autobahn. Warum sich das so schnell nicht ändern wird.

Sie suchen auf der A9 spät abends einen Pkw-Parkplatz? Viel Glück – oft sind die Parkflächen komplett mit Lkw zugeparkt. Die stehen dann nicht nur quer über fünf Pkw-Plätze, sondern auch in den Ein- und Ausfahrten. **Immer wieder kommt es so zu gefährlichen Situation und auch tödlichen Unfällen.**

Der Grund dafür: Weil die Brummi-Fahrer ihre Ruhezeiten einhalten müssen, brauchen sie für die Nacht Parkraum. Den findet man idealerweise auf den öffentlichen Autobahnparkplätzen, denn auf den Autohöfen kostet Parken Geld und Platz für alle gibt es dort auch nicht. Die Folge: "Schon ab 17 Uhr beginnt die Jagd auf die letzten freien Parkplätze", beschreibt Martin Bulheller vom Güterverkehrs-Verband BGL gegenüber FOCUS online die Situation.

Lkw-Parkplätze: Schon am Nachmittag werden sie knapp

Das Problem ist mittlerweile über 20 Jahre alt. Im Jahr 2002 schrieben erstmals Verbände und Fuhrunternehmer einen Brief an die damalige Bundesregierung, um auf das wachsende Problem aufmerksam zu machen. Seitdem ist einiges passiert, aber längst nicht genug.

Laut Erhebungen des BGL fehlen 40.000 Parkplätze. Es müssten viel mehr gebaut werden. "Das heißt, bei der Ausweitung neuer Gewerbegebiete müssen Lkw-Stellplätze obligatorisch sein. Der Bund muss bauen, was er bauen kann. Die privaten Autohofbetreiber haben schon einen riesigen Beitrag geleistet. Aber wir kämpfen auch für ein Förderprogramm vonseiten des Ministeriums", so BGL-Chef Dirk Engelhardt gegenüber dem "MDR".

Der BGL in den Medien



"Teuerung durch die Hintertür"

Lkw-Chef: Jeder Laster kostet monatlich über 1600 Euro mehr



LKW stehen dicht an dicht auf einem Autobahnparkplatz. (Symbolbild)
IMAGO / Bihlmayerfotografie

Montag, 13.04.2026, 20:36



Steigende Dieselpreise belasten die Logistikbranche. Dirk Engelhardt vom Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) warnt vor hohen Mehrkosten – für Unternehmen und Verbraucher.

Nach Berechnungen des BGL und der **"Bild"** entstehen pro Lastwagen monatliche Mehrkosten von über 1600 Euro. Diese Mehrkosten setzen sich aus einem Mehrpreis von 55 Cent pro Liter Diesel zusammen, von denen ein Lastwagen 30 Liter pro 100 Kilometer verbrauche. Bei 10.000 Kilometern pro Monat resultiere dies in über 1624 Euro Mehrkosten pro Monat.

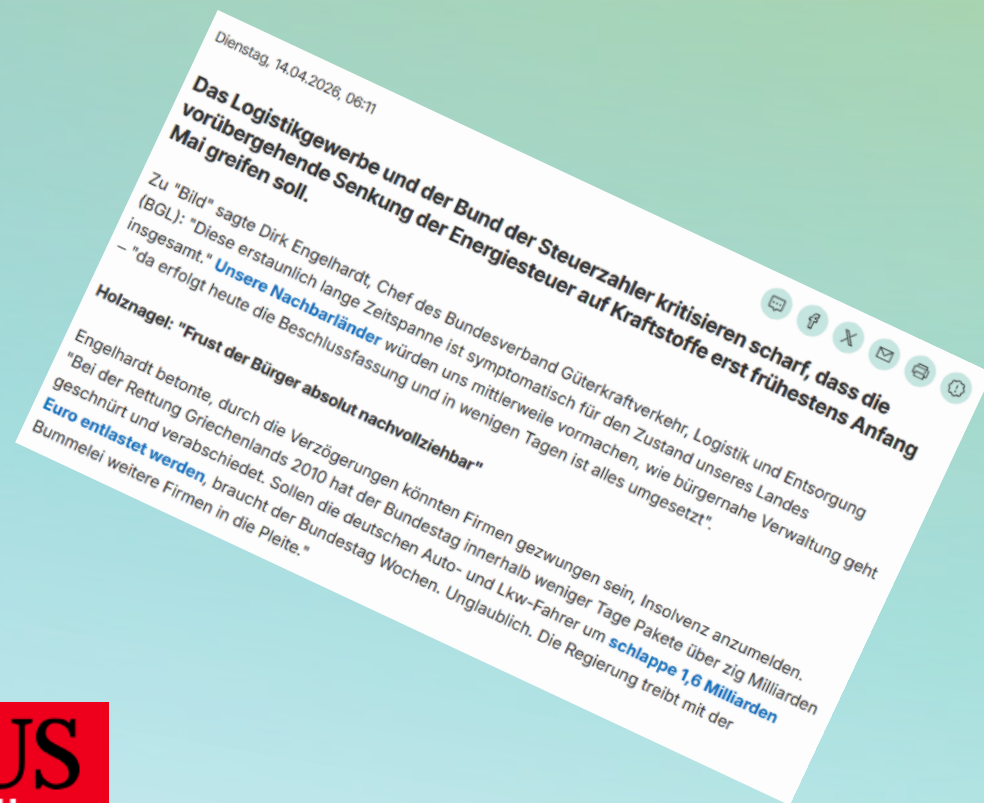
Auf das Jahr gerechnet sind das 19.704 Euro. Ein Logistikunternehmen mit einem Fuhrpark aus 50 Fahrzeugen kommt so fast auf eine Million Euro Mehrkosten pro Jahr (985.200 Euro). Aufgrund der niedrigen Margen der Speditionen seien diese gezwungen, die entstandenen Mehrkosten an die Auftraggeber weiterzugeben. Die würden schlussendlich ihre Mehrkosten an die Endverbraucher abwälzen. Engelhardt spricht daher von einer "Teuerungsrate durch die Hintertür".

85 Prozent der Waren in Deutschland per Lkw transportiert

Da rund 85 Prozent aller Waren in Deutschland per Lkw transportiert werden, dürften die Mehrkosten auch bei einem großen Teil der Bevölkerung ankommen. Der BGL-Chef: "Damit sind die Bürger viel härter belastet mit diesen Kostensteigerungen als alles, was die Politik diskutiert".

Engelhardt fordert daher ein Eingreifen seitens der Politik: "Alles wird teurer, weil die Regierung nichts gegen die steigenden **Dieselpreise** für das Straßentransportgewerbe unternimmt." Dagegen solle die Regierung "Direktzahlungen an Unternehmen, Preisdeckelung analog Polen und den längst überfälligen Stopp der Doppelbelastung im Transportverkehr" umsetzen, wie die **"Bild"** die Forderungen Engelhardts zusammenfasst.

Der BGL in den Medien



Der BGL in den Medien

Mit dem E-Lastwagen durch Europa

Abschied vom Öltimer

Die Spritpreise sind hoch, Spediteure klagen über hohe Kosten. Lkw-Fahrer Tobias Wagner hat damit keine Probleme, er ist elektrisch unterwegs.

14.4.2026 11:39 Uhr teilen



Tankt er noch oder lädt er schon? Ein LKW auf der Autobahn
Foto: Thomas Stockhausen/mauritius images



Von **Nanja Boenisch**

Tobias Wagner steht auf einer Wiese vor seinem weißen Tesla, Solarpaneele auf dem Dachgepäckträger, als er dem Internet erzählt: Er, 31, eigentlich Start-up-Unternehmer aus München, wird jetzt Lkw-Fahrer. Ausschließlich für elektrische Lastwagen. Und dabei will er sich in Zukunft filmen, um anderen Fahrer:innen und Speditionen zu zeigen, wie das so klappt mit einem E-Lkw im Fernverkehr.

Knapp 70.000 Aufrufe hat Wagners Video auf YouTube, am 1. Juli 2024 ging es online. Seitdem hat er 200.000 Kilometer in E-Lkws gemacht und auf seinem Kanal „Elektrotrucker“ mehr als 240 Videos geteilt. Als Co-Pilot immer dabei: Dackelterrier Krümelix.

Der BGL in den Medien

TANKSTELLEN-PREISE

Transportbranche rechnet mit Anstieg der Insolvenzen

Die hohen Preise an den Zapfsäulen belasten die Transportbranche. Die Lage war aber schon vor dem Iran-Krieg angespannt. Was sind die Folgen?

18.04.2026 - 11:39 Uhr

📧 ✕ 🌐 📱 🗑️ 📄



LKW-Anhänger Foto: Marijan Murat/dpa

Die Transportbranche in Deutschland erwartet eine weitere Zunahme bei den Insolvenzen. „Bei den derzeitigen Rahmenbedingungen werden die Insolvenzen weiter steigen“, sagte Dirk Engelhardt, Chef des Bundesverbands Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL), der Deutschen Presse-Agentur. Dies treffe zunächst vor allem die kleineren und mittleren Betriebe.

„Die Lage ist im Moment katastrophal“, sagte Engelhardt. Die Preisanstiege an den Zapfsäulen seit Beginn des Iran-Kriegs belasteten den deutschen Mittelstand außerordentlich. Doch schon vor dem Iran-Krieg sei die Situation der Branche sehr angespannt gewesen.

Das größte Problem sei der „grassierende Fahrermangel“. Der Branche fehlten etwa 120.000 Lkw-Fahrer, sagte Engelhardt. Und die Tendenz sei steigend.

 **WirtschaftsWoche 100**

Der BGL in den Medien

WirtschaftsWoche 100

WtW 1000 EURO KRISENBONUS

Unternehmer rebellieren gegen Entlastungsprämie

Eine steuerfreie Sonderzahlung für Beschäftigte soll Preissteigerungen abfedern. Unternehmer fühlen sich ausgenutzt. Stiehlt sich die Regierung aus der Affäre?

Sebastian Schug
15.04.2026 - 09:45 Uhr

🔗 📧 ✕ 📷 📺 📧 📧



Vor allem Spediteure sind von den hohen Spritpreisen betroffen. Foto: Imago

Interview mit BGL-Vorstandssprecher Dirk Engelhardt

"Temporäre Aufschläge sind weit verbreitet"

Von Laura Schuler
Donnerstag, 09. April 2026

Anzeige



Dirk Engelhardt, Vorstandssprecher beim Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik

Die steigenden Kraftstoffpreise und geringen Margen belasten die Transportbranche erheblich. Im Interview spricht BGL-Chef Dirk Engelhardt über die aktuellen Preisentwicklungen und erläutert, warum politische Entlastungsmaßnahmen notwendig sind.

Herr Engelhardt, wie wirkt sich der Irankrieg auf die Transportbranche aus?

**Lebensmittel
Zeitung**

Der BGL in den Medien

Auswirkungen des Irankriegs

Steigende Logistikkosten treffen den Handel

Von Carola Sobbe, Maurizio Giuri, Hans Jürgen Schulz und Denise Klug
Donnerstag, 09. April 2026

Anzeige




Hohes Treibstoffpreise belasten die Branche (Symbolbild).

Auch wenn zwischen den USA und Iran ein brüchiger Waffenstillstand besteht, bleibt der wirtschaftliche Druck auf Logistiker hoch. Einen Teil der Mehrkosten muss der Lebensmitteleinzelhandel zahlen.

Vorsichtiges Aufatmen im Nahen Osten: Seit Mittwoch herrscht ein Waffenstillstand zwischen den USA und dem Iran. Für die Branche bleiben

**Lebensmittel
Zeitung**

**LP Lebensmittel
Praxis**

VERSORGUNGSSICHERHEIT Hintergrund

Was es für die Lebensmittelversorgung heißt, dass Benzin und Diesel so teuer sind

BEITRAG TEILEN

Wegen des Iran-Kriegs geraten Transport und Logistik in Deutschland unter starken Druck. Spediteure bewerten die Lage als ernst. Händler und Hersteller sollten das ebenfalls tun.

Freitag, 10. April 2026, 07:40 Uhr Thomas Klaus



Gar nicht so selbstverständlich: Ein Fahrer liefert Lebensmittel aus. Bildquelle: Getty Images

Der BGL in den Medien

mdr AKTUELL



GEFAHR IM STRASSENVERKEHR Fehlende Stellplätze: Lkw parken immer öfter auf dem Standstreifen

15. April 2026, 05:00 Uhr

ARTIKEL HÖREN

Es ist Abend auf der Autobahn, die Parkplätze sind voll – und die Uhr läuft. Für viele Lkw-Fahrer beginnt jetzt die Suche nach einem Platz für die vorgeschriebene Pause. Doch oft gibt es keinen mehr. Manche bleiben dann dort stehen, wo es eigentlich verboten ist: auf dem Standstreifen. Eine Notlösung mit gefährlichen Folgen. Immer wieder kommt es zu schweren Unfällen, weil Lkw auf dem Standstreifen halten müssen. Ein Problem, das sich verschärft?

EuGH verhandelt über Alpentransit

Von Ulrich Mendel

Osterreich blockiert, Italien klagt, Deutschland schaut zu. Am Dienstag verhandelt der Europäische Gerichtshof (EuGH) über den alpenquerenden Schwerlastverkehr auf den Brennerroute. Ein Streit, der sich seit Jahren hinzieht.

RAVENSBURG – Kilometerlange Lastwagenkolonnen sind auf der A8 im bayerischen Isartal an der Tagesordnung. Nicht selten staut sich der Schleichverkehr bis auf die A8 Münschensalzburg zurück. Grund ist die Blockade der Grenze zwischen Österreich und Bayern durch die österreichischen Behörden. An Tagen mit hohem Verkehrsaufkommen regelt eine Ampel wie viele Lastwagen pro Stunde in die Alpenrepublik hineinrollen dürfen.

Das Bundesland Tirol will auf diese Weise die Verkehrsmaßnahmen am Brenner, dem mit Abstand meistbefahrenen Pass über die Alpen, unter Kontrolle bringen. Doch die Maßnahme ist hochumstritten. Während die Autobahn-Anwainer in den Tiroler Bergdörfern von ihren Käufern in Innsbruck und Wien Hilfe gegen einen drohenden Verkehrsmarkt einbüßten, sehen Deutschland und Italien den freien Warenverkehr behindert – ein europäisches Grundrecht. Italien hat Österreich deswegen vor dem Europäischen Gerichtshof verklagt. An diesem Dienstag kommt es in Luxemburg zu einer mündlichen Verhandlung, in dem österreichisch-italienischen Rechtsstreit, der auch Deutschland stark betrifft.

In Berlin und vor allem in München dürften viele mit der italienischen Klage sympathisieren. „Der EuGH wird nun Rechtssicherheit schaffen“, erwartet etwa Bayerns Finanzminister Eric Beißwenger (CSU). „Als Hörerin der Verträge wäre es im Grunde die Aufgabe der EU-Kommission gewesen, zu



Die Blockade der Grenze verursacht häufig Rückstaus in Bayern auf der A8 und der A9.

klagen.“ Immerhin ist diese nun als Streitbeilegerin der Klage Italiens beigetreten. Die deutsche Bundesregierung hat sich der Klage dagegen nicht angeschlossen. Vor dem Europäischen Gerichtshof treten nur Staaten oder die EU-Kommission als Kläger oder Beklagte auf. „Wir sind nur Zuschauer, mehr können wir nicht machen“, sagt daher Dorel Torres, Leiter österreichische Verkehre beim deutschen Logistikverband BGL. Im Gespräch mit der Schwäbischen Zeitung. Betroffen sind die Logistikler aber massiv. Mit ihren Berufsregeln aus acht weiteren Staaten haben sie sich zum „Arbeitskreis Alpentransit“ zusammengesprochen und drängen auf Lösungen für die „untragbare Situation“ auf der Brennerroute. „Unser Wunsch und unsere Erwartung an den EuGH sind, dass es die Fahrerverbote für rechtmäßig erklärt“, betont BGL-Eckmann Torres.

Die Blockade der Grenze in Kiefersfelden, die den Verkehr auf der österreichischen Inntal-Autobahn A12 und auf der Brennerautobahn A13 begrenzen soll, wird durch aktuelle Verkehrsbeschränkungen am Brenner weiter verschärft: Die

meiste Lastverbraucher bei Gries, die ersetzt werden muss, ist zu ihrer Erklärung oft nur noch einseitig befahrbar. Schon kleinere Verkehrsbehinderungen dort führen laut BGL schnell dazu, dass bei Kiefersfelden die Blockade der Grenze aktiviert wird. „Die Anwohner und Spediteure leiden unter dem Status an der Grenze zu Österreich“, hält der bayerische Europaparlamentar Ina Schabert fest. Die häufig kritisierte Blockade der Grenze ist dabei nur eines von mehreren Instrumenten der Tiroler Landesregierung zur Verkehrssteuerung. Hinzu kommen verschiedene Arten von Fahrerverbots. **Sektorale Fahrerverbote:** Lastwagen mit bestimmten Gütern dürfen Tirol überhaupt nicht passieren. Dazu gehören etwa Baustoffe, Steine, Erdgas, Holz, Papier und fertig produzierte Autos. Auch Fliesen, die in Italien in großen Stück für den europäischen Markt hergestellt werden, fallen in diese Kategorie. Nach Ansicht der Tiroler Landesregierung sollten solche Güter ausschließlich auf der Schiene transportiert werden. **Nachfahrerverbote:** Alle Güter, die nicht unter das sektorale Fahrerverbot fallen, dürfen nur tagüber transportiert werden. Je nach Wochentag und Jahreszeit beginnt das Nachfahrerverbot zwischen 20 und 23 Uhr, es endet um 5 Uhr. Der Haken aus Sicht des BGL: Um 5 Uhr beginnt in Kiefersfelden die Blockade der Grenze. Spediteure können diese also nicht mit einem Frühstart umgehen, obwohl sie so die Rush Hour im Raum Innsbruck vermeiden könnten. Das Verbot trifft unter anderem die Automobilindustrie. Ersatzteile werden oft über Nacht geliefert – von Deutschland nach Italien. Ist das wegen des Nachfahrerverbots so aber nicht möglich. **Winterfahrerverbote:** Zur Entlastung der Autobahnen gelten für Lastwagen Fahrerverbote an Sonntagen im Winter, wenn in den Tiroler Wäldern viele Skiliftbetriebe an- und abreisen.

„massiv behindert“ wird. Denn west Lastwagen nicht auf Landstraßen ausweichen dürfen, sieht in Österreich keine andere sinnvolle Route zur Verfügung. Je nach Start und Ziel könne schließlich die Fahrt durch den Schweizer Gotthard-Tunnel in Frage. Die Eidgenossenschaft ist aber kein EU-Staat, darum sind dort Zollformalitäten erforderlich, die Zeit und Geld kosten.

Eine gemeinsame Idee, wie man den Verkehr auf der Brennerroute auch ohne Fahrerverbote regeln könnte, hatten die Regierungschefs von Bayern, Tirol und Südtirol vor drei Jahren gemeinsam in Kufstein vorgestellt. Der damaligen übernationalen Spezialeinheit im Nord-Süd-Verkehr „Sibex“ für die Durchfahrt zwischen Rosenheim und Trient beschen identifiziert – verpflichtet, aber kostenlos, wie es damals hieß. Die Ministerpräsidenten Markus Söder (CSU), Anton Mair (ÖVP) und Arno Kompatscher (SPÖ) hatten die Pläne damals gemeinsam in Kufstein präsentiert – gewesen ist dem bislang nichts.

„Das wäre auch wieder eine Konfliktlösung. Wer keinen Stau bekäme, müsste an der Grenze warten“, sagt BGL-Logistikler Torres. Auch die EU-Kommission betrachtet die Idee, die aber die Tiroler Regierung weiterhin verfolgt, als europarechtswidrig. Vor der bayerischen Regierung hat es lediglich, man wolle die Probleme „so gut wie lösbar“ machen, sagt der bayerische Minister Beißwenger.

Nun sind die EuGH-Richter am Zug. Nicht zum ersten Mal. Zweimal haben die Richter in den vergangenen Jahren bereits Klagen gegen sektorale Fahrerverbote in Tirol auf dem Tisch gegeben. Kläger war damals nicht Italien, sondern die EU-Kommission. Die Tiroler haben die Fahrerverbote dann nach kurzer Zeit jeweils wieder eingeleitet – lediglich hinsichtlich Veränderungen. Nach der Verhandlung am Dienstag wird mit einem mündlichen Urteil in einigen Monaten gerechnet.



Der BGL in den Medien

TAGESSPIEGEL

tagesspiegel.de

Brandenburg



Nach dem massiven Preisanstieg kam es in den vergangenen Wochen in Brandenburg vermehrt zum Diebstahl von Diesel-Kraftstoff.

Achtung, Dieseldiebe!

Diesel ist seit dem Angriff der USA auf den Iran teuer geworden. Für Diebe ist das offenbar ein Anreiz, sich fremder Tankfüllungen zu bemächtigen.

Achtung, Dieseldiebe!

Diesel ist seit dem Angriff der USA auf den Iran teuer geworden. Für Diebe ist das offenbar ein Anreiz, sich fremder Tankfüllungen zu bemächtigen.

Von Silvia Passow

Der Lkw-Fahrer hatte Anfang März auf dem Parkplatz Fiebertan an der A10 übernachtet. Am nächsten Morgen bemerkte er, dass Unbekannte sich am Tank des Fahrzeuges zu schaffen gemacht hatten. Mehrere Hundert Liter Diesel hatten die Diebe aus dem Fahrzeug gezapft. Kein Einzelfall, sondern vielmehr der Auftakt zu einer ganzen Serie von Dieseldiebstählen. Nur wenige Tage später, am 10. März, wird die Polizei wegen weiterer solcher Delikte gerufen.

Der erste Tatort liegt an einer Kreisstraße zwischen Sellgast und Klingmühl im Landkreis Elbe-Elster. 200 Liter Diesel werden hier aus einer abgestellten Arbeitsmaschine geklaut. Am selben Tag wird der Diebstahl von Diesel aus einem abgestellten Bagger bei Lückau (Dahme-Spreewald) gemeldet. Hier hatten die Diebe in der Nacht zuvor zugeschlagen.

Nur zwei Tage später tauchen Dieseldiebe wieder in Elbe-Elster auf. Diesmal brechen sie in eine Kompostieranlage in Elsterwerda ein und stehlen 400 Liter Diesel. Dazu kommt ein Sachschaden von rund 1000 Euro. Damit gab es in den ersten zwei Märzwochen schon mehr Dieseldiebstähle als in den beiden Vormonaten zusammen. Im Februar hatte die Polizei drei Dieseldiebstähle, im Januar gar keinen gemeldet.

Und die Diebe sind noch lange nicht fertig. Sie schlagen weiter zu, in Schwedt, Glindow, Lübbenu, Grünheide, Schwarzhöhe und zuletzt in Cottbus und Potsdam. Beim Fall in Cottbus, bei dem Unbekannte mehrere 100 Liter

”
Die Aufklärungsquote ist zwar gering, dennoch gelingen immer wieder spektakuläre Erfolge, weswegen wir generell zur Anzeige jedes einzelnen Vorfalles bei der Polizei raten.

Dirk Engelhardt,
Vorstandssprecher
des Bundesverbandes
Güterkraftverkehr
Logistik und
Entsorgung e.V.

Der große Tank lockt Diebe an. Seit dem Angriff der USA auf den Iran und der darauffolgenden Sperrung der Straße von Hormus steigen die Preise für Kraftstoff. Und, eher ungewöhnlich, Diesel ist derzeit teurer als Benzin. Dass mit steigenden Preisen an den Zapfsäulen auch Dieseldiebe vermehrt zur Tat schreiten, ist für Dirk Engelhardt, Vorstandssprecher des Bundesverbandes Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung e.V., nichts Neues.

Im Verband beobachtet man schon seit vielen Jahren, dass die Intensität der Dieseldiebstähle steige, wenn die Preise an den Tankstellen klettern. Er teilt auf Anfrage schriftlich mit: „Wir bekommen jedoch nicht jeden Fall mitgeteilt, und sie werden auch nicht immer zur Anzeige gebracht.“ Als Grund dafür nennt er die geringe Aufklärungsquote. Außerdem zahle keine Versicherung für den gestohlenen Treibstoff.

Die Dieseldiebe haben es offensichtlich auf Landmaschinen und Lkw abgesehen. Letztere stehen oft an nicht gesicherten Plätzen. „Hier bieten sich für die Täter gro-

ße Mergeln an, die vergleichsweise einfach zu erbeuten sind. Lkw-Tanks sind zudem offen zugänglich außen am Fahrzeug angebracht. Im Gegensatz zum verdeckt verbauten Pkw-Tank“, erklärt Engelhardt weiter.

Er rät Brummi-Fahrern, das Fahrzeug am Abend nicht vollgetankt abzustellen, sondern mit dem Voltanken bis zur Abfahrt am nächsten Morgen zu warten. Für die Übernachtung sollten nach Möglichkeit gut beleuchtete und einsehbar parkplätze aufgesucht werden. Im Idealfall soll der Parkplatz eingezäunt sein.

Doch hier verweist Engelhardt auf ein Problem der Branche, den Mangel an Stellplätzen für Lkw. Nach seinen Angaben fehlen bundesweit 40 000 Einheiten. Lkw-Fahrer könnten also froh sein, wenn sie überhaupt einen freien Parkplatz finden, gibt Engelhardt zu bedenken. Er rät, den Lkw nicht so abzustellen, dass Kleintransporter sich sehr nahe an das Fahrzeug stellen können, um unmerklich Diesel abzupumpen.

Und er empfiehlt den Fahrern und Fahrerinnen, nicht einzugreifen, wenn sie den Diebstahl bemerken – das wäre zu gefährlich. Besser: die Polizei anrufen. „Die Aufklärungsquote ist zwar gering, dennoch gelingen den Strafverfolgungsbehörden immer wieder spektakuläre Erfolge, weswegen wir generell zur Anzeige jedes einzelnen Vorfalles bei der Polizei raten. Je mehr Infos dort vorhanden sind, desto eher lässt sich so eine in der Regel international organisierte Bande lokalisieren und schlussendlich auch dingfest machen“, sagt Engelhardt.

Der BGL in den Medien

Straßengüterverkehr: Transportbranche rechnet mit Anstieg der Insolvenzen

(dpa) Die hohen Preise an den Zapfsäulen machen nicht nur Autofahrern zu schaffen – sondern auch der Transportbranche. Dort war die Lage schon vor dem Iran-Krieg angespannt. Was sind die Folgen?



Steigende Energiepreise, Fahrermangel und schwache Nachfrage setzen Transport- und Logistikunternehmen zunehmend unter wirtschaftlichen Druck. (Bild: Arnulf Stoffel/dpa)



20.04.2026 | Sandra Lehmann

Die Transportbranche in Deutschland erwartet eine weitere Zunahme bei den Insolvenzen.

„Bei den derzeitigen Rahmenbedingungen werden die Insolvenzen weiter steigen“, sagte Dirk Engelhardt, Chef des Bundesverbands Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL), am 18. April der Deutschen Presse-Agentur.

Dies treffe zunächst vor allem die kleinen und mittleren Betriebe.

„Die Lage ist im Moment katastrophal“, sagte Engelhardt. Die Preisanstiege an den Zapfsäulen seit Beginn des Iran-Kriegs belasteten den deutschen Mittelstand außerordentlich. Doch bereits vor dem Iran-Krieg sei die Situation der Branche sehr angespannt gewesen. Das größte Problem sei der „grassierende Fahrermangel“. Der Branche fehlten etwa 120.000 Lkw-Fahrer, so Engelhardt. Und die Tendenz sei steigend.

BGL: Unternehmen reduzieren Kapazitäten

Die mittelständischen Unternehmen reduzierten als Reaktion auf die schwierigen Bedingungen ihre Kapazitäten, sagte Engelhardt. Das sei eine kritische Entwicklung, da das in keiner Insolvenzstatistik erscheine. Aber sollte die Wirtschaft wieder anziehen oder ein Krisen- oder Verteidigungsfall eintreten, könnten nicht genügend Transportkapazitäten verfügbar sein.



TRANSPORT

made
in
Germany



 www.bgl-ev.de

**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!**



#ichfahrfürdich
TRANSPORT MADE IN GERMANY