

Süddeutscher Verkehrskurier

Magazin für Transportlogistik

S

V

K

8-9 | 2023



**Lkw-Maut-Erhöhung:
Mittelstand fordert
Aussetzung**



**Brenner-Streit:
Von der Leyen "Letztes
Vermittlungsgespräch"**



**LBT: Außerordentliche
Mitgliederversammlung
in Ingolstadt**



**Führerscheinentzug
als Kündigungs-
grund?!**



LBT-Herbsttagung am 12. und 13. Oktober 2023
Dekarbonisierung – Wege zur Minderung von CO₂-Emissionen

**LBT-Herbsttagung
12.–13.10.2023**

#mauteverest



Der Logistikverband BGL hat am 1. August die Medienkampagne „Maut Everest – So kommen wir nicht über den Berg“ gestartet, um auf die Problematik der CO₂-Maut hinzuweisen und sich gleichzeitig als systemrelevante Branche mit Strahlkraft neu zu positionieren.

Mit der größten Medienkampagne seit einem Jahrzehnt reagiert der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. auf die Pläne der Ampelregierung,

mit einer Quasi-Verdoppelung der Lkw-Maut ab 01.12.2023 zahllose deutsche Familienbetriebe im Logistiksektor an den Rand des wirtschaftlichen Ruins zu treiben.

Für BGL-Vorstandssprecher Prof. Dr. Dirk Engelhardt ist klar, nicht jedes Transportunternehmen kann die Zusatzbelastung stemmen und die Eisenbahn wird, die in Zukunft eventuell leer bleibenden Supermarkt-Regale auch nicht auffüllen können. Eine Maut also, die nur die Inflation antreibt und keine Güter und die aktuelle Kampagne Maut Everest sagt genau das!

Maut Everest: Mit dieser 7,6 Mrd. Euro-Mauterhöhung kommen die deutschen Transportunternehmen nicht über den Berg!

Stephan Doppelhammer, Hauptgeschäftsführer beim LBT kennt diese Problematik und die Sorgen der Unternehmen in Bayern.

„Wir reden hier größtenteils von Familienbetrieben, die oft in zweiter, dritter oder gar vierter Generation geführt werden und deren Arbeitsplätze sind akut in Gefahr.“

Die CO₂-Maut, die jetzt beschlossen werden soll, stellt keine perspektivische Entwicklungsmöglichkeit dar und daher ist uns die Unterstützung der Kampagne für uns alle elementar wichtig.

Dem BGL geht es mit der aktuellen Kampagne aber nicht darum, Nachhaltigkeitsbestrebungen zu blockieren, sondern gemeinsam sozialverträgliche und realistische Lösungen für die Zukunft zu erarbeiten.

Der BGL fordert statt einer schlagartigen Quasi-Mautver-

dopplung zur Adventszeit – ohne Ausweichmöglichkeit auf alternativ angetriebene Lkw – eine stufenweise Erhöhung der Lkw-Maut.

Damit dieser Wunsch nach einer stufenweisen Anpassung Erfolg hat, erhofft sich der BGL nun mit größerer öffentlicher Präsenz, mehr Verständnis für seine Forderungen.

Es darf jetzt nicht mehr nur branchenintern kommuniziert werden, sondern es muss gezielt

die Leistung der Branche in den Blickpunkt der Öffentlichkeit gerückt werden.

Gemeinsam mit der Berliner Agentur dreissig24 und der Kampagne Maut Everest sollen daher nicht nur die wirtschaftlichen Auswirkungen der jährlichen Zusatzbelastung von 7,6 Mrd. Euro



aufgezeigt werden, sondern auch die Öffentlichkeit darüber informiert werden, wie unverzichtbar die Tätigkeit der rund um die Uhr arbeitenden Beschäftigten der deutschen Transportunternehmen und Speditionen für die tägliche Versorgung von Bevölkerung und Wirtschaft mit dem Lebensnotwendigsten ist.

Gemeinsame Erhebungen mit der Agentur dreissig24 haben verdeutlicht, dass mehr als 80 % der BürgerInnen gar nicht wissen, welche Güter mit dem Lkw und auch nur mit dem Lkw transportiert werden können.

dreissig24-Geschäftsführer Philip Beushausen sieht hier einen wichtigen Ansatz bei der Formulierung von Forderungen an die Politik. Wir müssen bei der Ansprache an die Politik, die Gesellschaft mit einbeziehen und brancheninternen Informationen verständlich machen.

Ein Slogan der aktuellen Kampagne heißt dementsprechend; „Mit welchem Zug kommt eigentlich der Joghurt in den Supermarkt?“

„Wir wollen ganz klar den Druck auf die Politik erhöhen, aber wir wollen auch durch eine positive Kommunikation, neue Gesprächskanäle öffnen und den Dialog zwischen UnternehmerInnen und Politik forcieren.“ er-



STELLE LIEGT ÜTERBAHNHOF!



gänzt Prof. Dr. Dirk Engelhardt, „genau das passiert sukzessive, wenn die Politik versteht, dass wer Zukunft will, muss auch Zukunft transportieren können“.

Damit die Kampagne zu einem Erfolg wird und sich auch weiterentwickeln kann, sind alle Unternehmen aufgerufen und eingeladen sich sowohl finanziell als auch inhaltlich zu beteiligen.

Auf der Webseite www.mauteverest.de finden sich alle aktuellen Informationen zur Kampagne und alle aktuellen Ausspielungen.

Es steht kostenloses Werbematerial zum download bereit und für Hilfestellung stehe sowohl, die Landesverbände, der BGL und die Agentur dreissig24.de zur Verfügung.

Gerade das Mitwirken der Betriebe ist so wichtig, denn perspektivisch soll sich die Mautkampagne zu einer Imagekampagne weiterentwickeln.

Es geht um eine Branche mit Relevanz und Strahlkraft und diesen Punkt betont Prof. Engelhardt besonders: „Wir fahren für die Menschen und für eine stabile und wirtschaftlich starke Gesellschaft und das müssen wir jetzt allen zeigen, denn dann hört auch die Politik auf uns.“ ■

Zur Sache

Maut Everest: [#mauteverest](#) 1

Lkw-Maut

Mittelstand fordert Aussetzung der Erhöhung 5

Nachrichten

Deutschland: Die Landesverbände aus Baden Württemberg und der BGL auf der NUFAM 2023 6

BGL-Veranstaltung im Rahmen der NUFAM 2023 6

Von der Leyen: ‚Letztes Vermittlungsgespräch‘ im Brenner-Streit 8

Ergebnis der Außerordentlichen Mitgliederversammlung des LBT am 27. Juli 2023 in Ingolstadt 10

BBVG e.V.

Seminare Verkehrsleiter in Regensburg, Nürnberg, München und Online! 13

Recht

Aktueller Sachstand der zwei Sammelklagen von financialright gegen das **Lkw-Kartell** 14

Was bedeutet das neue **Hinweisgeber-schutzgesetz** für Sie als Arbeitgeber? 14

Führerscheinentzug als Kündigungsgrund?! 15



Definition KMU 16

Abhängige Beschäftigung auch bei Verträgen mit Ein-Personen-Kapitalgesellschaften 20

Logistikunternehmen Murrmann GmbH zählt zu den 50 wachstumsstärksten mittelständischen Unternehmen Bayerns 22

Fachgespräch mit FREIEN WÄHLERN zu aktuellen Problemen und Anliegen des bayerischen Transportlogistikgewerbes 23

Regionalversammlungen 24

Unternehmerstammtisch mit MdB Martina Englhardt-Kopf 26

Trucker verzweifelt gesucht ARTE TV 27

Nationale Wasserstoffstrategie

Fortschreibung der Nationalen **Wasserstoffstrategie** 28

CO₂-Maut

Aktualisierte BGL-Stellungnahme 30

Vermeidung der Doppelbelastung bei CO₂-Maut

BGL-Position 31

Lkw-Maut-Rückerstattungsansprüche 32

Zoll Deutschland

Identifikation von Beförderern im Rahmen von Ausfuhranmeldungen mittels EORI-Nummer oder „TCUI“-Nummer 33

Geburtstage

LBT-Ehrenpräsident Hans Wormser konnte am 30. August 2023 seinen 75. Geburtstag feiern 35

Matthias Seitz, 50 Jahre 36

Neu beim LBT

Frau **Simone Trauer** 36

CO₂-Maut

Emissionsklasse ermitteln 39

Tachograf: Neueste Version

bei Erstzulassung ab 21. August 23 verpflichtend 39



SVK – ein Magazin für Mitglieder des Landesverband Bayerischer Transport- und Logistikunternehmer (LBT) e.V.

Bildnachweis: BGL, LBT: Veranstaltungen und Personenbilder; Firmen, Logos und Produkt- und Messebilder sind von den jeweiligen Vereinsmitgliedern, Firmen und Veranstaltern. Urheberrechtfreie Bilder von Pixabay.de; LBT; BGL.

Anzeigenschluss:

Ausgabe 10/2023: 6. Oktober 2023

Impressum

VERLEGER UND INHABER

Landesverband Bayerischer Transport- und Logistikunternehmen (LBT) e.V.
Georg-Brauchle-Ring 91, 80992 München
Telefon (089) 12 66 29-0, Fax 12 66 29-25

GESAMTREDAKTION UND KONZEPT

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt:
Ass. Sebastian Lechner, Brigitte Fabis, Nicole Benz,
München

ANZEIGENMARKETING

Verlag Süddeutscher Verkehrskurier
Anzeigenleitung Nicole Benz, München
(verantwortlich)
Anzeigentarif Nr. 16, gültig seit 1. Oktober 2021
Anschrift des Verlages, der Redaktion,
aller Redakteure und der Anzeigenleitung:
Georg-Brauchle-Ring 91,
80992 München
Telefon (089) 12 66 29-0,
Telefax (089) 12 66 29-25,
E-Mail: SVK@lbt.de

HERSTELLUNG

lichtpunkt medien, Lothstraße 78a, 80797 München
Tel.: (089) 32 55 72, E-Mail: info@lpm Medien.de

Die Zeitschrift Süddeutscher Verkehrskurier ist das offizielle Fachorgan des Landesverbandes Bayerischer Transport- und Logistikunternehmen (LBT) e.V., München. Sie erscheint im 77. Jahrgang monatlich und wird allen Verbandsmitgliedern im Rahmen der Mitgliedschaft ohne Erhebung eines besonderen Bezugsentgelts geliefert. Mit Namen gekennzeichnete Artikel stellen die Ansicht des Verfassers, nicht unbedingt die der Redaktion dar. Nachdruck ist nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Redaktion und unter voller Quellenangabe gestattet. Für unverlangt eingesandte Manuskripte wird keine Gewähr übernommen. Erfüllungsort und Gerichtsstand ist München.

Lkw-Maut: Mittelstand fordert Aussetzung der Erhöhung



Der Bundesverband mittelständische Wirtschaft hat die Aussetzung der Mauterhöhung bis 2027 gefordert, um weitere Belastungen der Transportunternehmen zu verhindern.

Die Belastungen der Transport- und Logistikbranche dürfe nicht weiter erhöht werden, begründet der Bundesverband mittelständische Wirtschaft (BVMW) seine Forderung an die Bundesregierung, deren Pläne die Lkw-Maut in Deutschland deutlich erhöhen würden. Die zusätzlichen Belastungen wirken „für Logistikunternehmen, ihre Kunden und Konsumenten, wie die aktuellen Energiepreissteigerung, kostenseigernd, existenzgefährdend und zudem gesamtwirtschaftlich inflationstreibend“, sagte Christoph Ahlhaus, Vorsitzender der Bundesgeschäftsführung des BVMW. Dadurch würden Unternehmen und Arbeitsplätze gefährdet, denn die höheren Preise könnten nicht im vollen Umfang weitergegeben werden können.

Der BVMW greift auch die Forderungen vieler Logistikunternehmen auf, flächendeckend synthetische oder biogene Kraftstoffe HVO 100 (Biodiesel) zuzulassen und damit die Zeit zu überbrücken bis emissionsfreie Antriebe im schweren Fernverkehr standardmäßig verfügbar sind.

In der aktuellen konjunkturellen Lage wäre „eine Erhöhung der Maut ein weiterer herber Schlag für die bereits stark angespannte Lage der mittelständischen Logistiker“, so der Verband, der auch Entlastungen im bürokratischen Bereich fordert.

Mauterhöhung würde den Bundeshaushalt sanieren

Der BVMW erinnert daran, dass mit der Einführung der Lkw-Maut im Jahr 2005 eine Nutzerfinanzierung der Bundesverkehrswege eingeführt werden sollte. Der Grundsatz „Straße finanziert Straße“ sollte eine Förderung die Verkehrsinfrastruktur zur Folge haben und ein Mautver-

zicht bei schadstoffarmen Lkw sollte deren Zahl wachsen lassen. Aufgrund des geringen Angebots schadstoffarmer Lkw blieb dieser gewünschte Effekt jedoch aus, so der BVMW.

Auch der Erhalt der Verkehrsinfrastruktur sei nicht erreicht worden, heute würden „unzählige Transporteure auf den Ersatz maroder Autobahnbrücken“ warten.

Nun aber sollen die zusätzlichen Einnahmen durch die Lkw-Maut stattdessen in die Schiene fließen. „Eine praxisnahe Lenkungswirkung ist nicht erkennbar. Eher scheint es so, dass Bahn und Lkw gegeneinander ausgespielt werden, statt die jeweiligen Stärken zu fördern“, kritisierte Roger Heidmann, Vorsitzender der BVMW-Kommission Logistik und Mobilität. Im Moment würde eine Mauterhöhung „wohl eher den Bundeshaushalt sanieren, statt die Verkehrsinfrastruktur“, sagte Heidmann. ■



Deutschland: Die Landes- verbände aus Baden Würt- temberg und der BGL auf der NUFAM 2023

Die beiden Landesverbände aus Baden-Württemberg sind dieses Jahr am Samstag den 23.09.2023 gemeinsam mit ihren Mitgliederversammlungen in Karlsruhe auf der Nutzfahrzeugmesse – NUFAM.

Auch der BGL wird am 23.09. vor Ort sein.

Um 15:00 Uhr heißt es im Fachforum in Halle 3:

TRANSPORTLOGISTIK 2030 – was bewegt die Branche?

Wir haben mit der Messe vereinbart, dass wir hierzu allen Mitgliedern im ganzen Bundesgebiet (mit dem Rabattcode NUFAM-BGL-2023) die Möglichkeit geben können, ein kostenloses Tagesticket abzurufen.

Der direkte Weg dorthin unter:

<http://www.messe-ticket.de/KMK/NUFAM/Register/NUFAM-BGL-2023>



BGL-Veranstaltung im Rahmen der NUFAM 2023

TRANSPORTLOGISTIK 2030 – was bewegt die Branche?

23.09.2023 15:00 – 16:00 Uhr
Fachforum Halle 3

COVID, UKRAINE-Krieg, Fahrermangel, TRANSFORMATION

NUFAM DIE
NUTZFAHRZEUG
MESSE

21. – 24.09.2023
MESSE KARLSRUHE

und CO₂-Maut stellen Industrie, Gesellschaft & die Transportlogistik immer kurzfristiger vor neue Herausforderungen.

Stark schwankende Rahmenbedingungen führen oft zu neuen Ausschreibungen, die für Auftraggeber & Auftragnehmer viel Zeit, Mühe & oftmals fehlende Planungssicherheiten bedeuten.

Mit entsprechend gestalteten Verträgen besteht die Möglichkeit für ein faires & längerfristiges Miteinander.

Mit dabei sind:

- **Dr. Markus Lohrey** – MAHLE International GmbH, Leiter Konzernlogistik



Wir bewegen Logistik.



- **Dr. Christian Jung (MdL)** – Verkehrspolitischer Sprecher der FDP/DVP-Landtagsfraktion.

- **Frank Huelmann**, Rechtsanwalt, Leiter des Kompetenzzentrum Recht (KomRe) im BGL

- **Edgar Rothermel** Internationale Spedition GmbH

Moderation: Roger Schwarz, BGL

Besuchen Sie unsere Veranstaltung und sichern sich hierzu das kostenlose Tagesticket für den 23.9.2023 unter:

www.messe-ticket.de/KMK/NUFAM/Registrar/NUFAM-BGL-2023

Wir freuen uns, Sie hoffentlich zahlreich am 23. September 2023 in Karlsruhe begrüßen zu dürfen. ■

Versicherung

- Umfangreicher Schutz für Ihr Transportunternehmen
- KRAVAG-Online
- Unterstützung und Beratung im Schadenmanagement

LKW-Maut

- Führender Dienstleister der deutschen Transportunternehmen im Bereich Mautabrechnung
- Registrieren Sie sich bereits jetzt vor unter www.svg-eets.de

Tankservicekarten

- Mehrwertdienste
- Flexibilität und Transparenz bei der Tourenplanung
- Informieren Sie sich jetzt auf www.tankkartenangebot.de

Arbeitssicherheit

- Bestimmen von Gefahropotenzial
- Gestalten sicherer Arbeitsplätze und -abläufe
- Individuelle Sicherheitsempfehlungen

Weiterbildung

- Aus- und Weiterbildung rund um die Transportbranche
- Seminare an unseren Standorten München, Nürnberg und Stuttgart

SVG GARAGE

- Ihr Partner für Innovationen in der Transport Logistik
- Informationen & Veranstaltungen zu Branchenneuigkeiten
- LKW-Garage als Eventlocation

Haben Sie Fragen?

Sprechen Sie uns an, wir freuen uns auf Sie!

@ info@svg-sued.de

☎ 0800 7847833

🌐 svg-sued.de

SVG Service und Vertrieb Süd GmbH

Hedelfinger Straße 17-25
70327 Stuttgart

Niederlassung München
Georg-Brauchle-Ring 91 • 80992 München

Niederlassung Nürnberg
Witschelstraße 95 • 90431 Nürnberg

KOPPE ANWALTSKANZLEI

MARTIN KOPPE
Rechtsanwalt

Strafsachen
Bußgeldsachen
Unfall-Schadensregulierungen
Arbeitsrecht

D 81241 München
Varnhagenstraße 13
Telefon 089/829881-0, Fax -11
E-Mail: kanzlei@ra-koppe.de



Von der Leyen: ‚Letztes Vermittlungsgespräch‘ im Brenner-Streit



Ursula von der Leyen (l, CDU) und Markus Söder (r, CSU) während der Pressekonferenz.



Im Dauerstreit über die chronisch überlastete Brennerroute und die umstrittene Lkw-Blockabfertigung in Tirol erhöht EU-Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen den Druck auf Österreich. Bislang habe Österreich al-

le Lösungsvorschläge abgelehnt, berichtete von der Leyen am Dienstag nach Beratungen mit dem bayerischen Kabinett in Bayreuth. Und fügte dann hinzu: „Wir werden jetzt noch mal ein letztes Vermittlungsgespräch anbieten.“

Zum genauen Termin oder zu möglichen Konsequenzen, sagte die Kommissionspräsidentin nichts.

Bayern, aber auch der Bundesverband Gütertransport und Logistik und andere haben die Kommission aber schon wieder-

holt aufgefordert, endlich ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Österreich einzuleiten.

Mit diesen Verfahren kann die EU-Kommission dagegen vorgehen, dass einzelne Länder gegen EU-Recht verstoßen. Sie können in einem Verfahren vor dem Europäischen Gerichtshof und einer Geldstrafe enden. Der Lkw-Verkehr über die Brennerroute hat in den vergangenen Jahrzehnten drastisch zugenommen.

Um die Anwohner entlang der Strecke zu entlasten, dosiert Österreich schon seit einigen Jahren regelmäßig den Lkw-Verkehr an der deutsch-österreichischen Grenze.

An den Tagen mit Lkw-Blockabferti-



gung kommt es regelmäßig zu langen Staus in Bayern.

Der Freistaat reagiert selbst mit Durchfahrtsverboten für Transit-Lkw in Regionen entlang der Autobahn, um Ausweichverkehr und verstopfte Ortsdurchfahrten auf bayerischer Seite zu verhindern.

„Ich kann den Ärger, den das in

Bayern auslöst, absolut verstehen. Übrigens auch in Italien. Das ganze Thema Blockabfertigung, das ganze Thema kilometerlange Staus“, sagte von der Leyen.

Man müsse aber auch die Sorgen der Tiroler, was Luftverschmutzung angehe, ernst nehmen. „Das heißt, das zugrundeliegende Problem, das können wir nur gemeinsam lösen.“

Seit April 2022 habe man vertraulich Gespräche geführt, um eine Lösung zu dritt – die Kommission mit den drei Mitgliedsstaaten – zu finden. „Das heißt, dass zum Beispiel einseitige Sperren unterbleiben, dass die Maut deutlich erhöht wird, dass mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene geht.“

Doch all diese Gespräche haben demnach bisher noch keine Lösung gebracht.

Der CSU-Europapolitiker Markus Ferber kritisierte: „Seit über einem Jahr hält die Kommissionspräsidentin uns hin mit der Zusage, noch ein letztes Gespräch zu führen.“

Die Zeit für Gespräche ist vorbei.“ In diesem Jahr gebe es kaum eine Woche ohne Blockabfertigung. „Die Kommission muss nun endlich eingreifen und Österreich vor dem Europäischen Gerichtshof verklagen“, verlangte Ferber. ■



Ergebnis der Außerordentlichen Mitgliederversammlung des LBT am 27. Juli 2023 in Ingolstadt



Anlässlich der außerordentlichen Mitgliederversammlung des LBT, die aufgrund des bedauerlichen Todes von Herrn Hans Ach notwendig wurde, hat der LBT seine Führungsgremien nachgewählt und erweitert.

Die Mitgliederversammlung hat vor den Wahlen eine satzungsgemäße Erweiterung des Präsidiums auf den Präsidenten sowie bis zu sechs Vizepräsidenten beschlossen.

Zum neuen **Präsidenten** wurde **Herr Reinhold Fisel**, Dillingen gewählt. Ins Präsidium wurden nachgewählt

Frau Sandra Herbst Bamberg, Vizepräsidentin

Herr Christian Huber Albaching, Vizepräsident

Herr Christian Weigert Teublitz, (Vizepräsident)

Die **Herren Wolfgang Anwander, Fritz Tschirschwitz** und **Ass. Sebastian Lechner**

bleiben als bereits gewählte Vizepräsidenten bzw. Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied in den Ämtern.

Satzungsgemäß wurden in den Gesamtvorstand für bestimmte **Aufgabenbereiche** ebenfalls neue Kolleginnen und Kollegen gewählt:

Frau Dagmar Altmannshofer Neuötting, Frauen in der Logistik

Frau Laura Kreser Rieneck, Entsorgung und Kreislaufwirtschaft

Herr Michael Hasreiter

Moos, Schnittstelle Österreich/Osteuropa

Herr Peter Lerchl jun.

Aichach, Kran- und Spezialtransporte

Satzungsgemäß als **Sprecher der Juniorenkreise** im Gesamtvorstand wurde durch Briefwahl gewählt

Herr Stephan Lettl jun.

Wasserburg

Aufgrund seiner großen Verdienste um das bayerische und deutsche Transportlogistikgewerbe sowie seiner jahrzehntelangen Mitarbeit als Bezirksdelegierter für Schwaben und Gesamtvorstandsmitglied wurde

Herr Roman Mayer

Gersthofen

zum **Ehrenmitglied des Gesamtvorstandes** gewählt.

Die satzungsgemäßen Regularien bedürfen noch der Anerkennung durch das Registergericht München.

Wir gratulieren allen neuen Gremienmitgliedern des LBT e.V. sehr herzlich und wünschen viel Erfolg sowie eine glückliche Hand. ■



www.lkw-aluraeder.de



Lauterbach

ALCOA WHEELS DISTRIBUTOR



Handelspartner für Alcoa Wheel Products

H. Lauterbach GmbH
Belecker Landstr. 37
59581 Warstein

Tel. +49 (0) 2902 656
Fax +49 (0) 2902 57514
info@lkw-aluraeder.de



VORBEREITUNG auf die IHK-Prüfung „GÜTERKRAFTVERKEHRSUNTERNEHMER“



bbvg Bildungswerk des Bayerischen Verkehrsgewerbes (bbvg) e.V.

- BBVG e.V. - Seminare Verkehrsleiter in Regensburg, Nürnberg, München oder Online!
- Hinweis Verkehrsleiter
- Informationen zu den Lehrgängen Güterkraftverkehr / Verkehrsleiter
- BBVG e.V. Kurstermine und Anmeldeformulare
- BBVG e.V. Teilnahmebedingungen (AGB)
- Referenten und Schulungsthemen
- Kontakte und Informationen zur Prüfung
- Bildungsprämie

BBVG e.V. - Seminare Verkehrsleiter in Regensburg, Nürnberg, München und Online!

Das Bildungswerk des Bayerischen Verkehrsgewerbes* (bbvg) ist der Bildungsträger des Landesverbandes Bayerischer Transport- und Logistikunternehmen (LBT) e.V. Es ist insbesondere spezialisiert auf die Sach- und

Sach- und Fachkunde nach Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG) bzw. Berufszugangsverordnung über 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht (einschließlich Anhänger).

Seminarstandort Nürnberg:

Vollzeit 3/2023 18.09.2023 bis 29.09.2023
Vollzeit 4/2023 20.11.2023 bis 01.12.2023

Seminarstandort Regensburg:

Vollzeit 4/2023 11.09.2023 bis 22.09.2023
Vollzeit 5/2023 06.11.2023 bis 17.11.2023

Seminarstandort München:

Vollzeit 2/2023 02.10.2023 bis 16.10.2023

Online-Unterricht:

Vollzeit 2/2023 16.10.2023 bis 27.10.2023

Weitere Informationen unter

info@bbvg.eu

oder Bildungswerk des Bayerischen Verkehrsgewerbes (bbvg) e.V.

Telefon: 0941- 4671801

www.bbvg.eu

**Der Kurs ist als Weiterbildung
über das BALM förderfähig!**

BBVG e.V. – Seminare Verkehrsleiter in Regensburg, Nürnberg, München und Online!

Das Bildungswerk des Bayerischen Verkehrsgewerbes“ (bbvg) ist der Bildungsträger des Landesverbandes Bayerischer Transport- und Logistikunternehmen (LBT) e.V. Es ist insbesondere spezialisiert auf die Sach- und Fachkunde (GüKG). Aufgrund seiner „Gewerbenähe“ verfügt es über hervorragende Ausbilder und Referenten und gewährleistet damit die aktuelle und fachliche Kompetenz in allen Bereichen des gewerblichen Güterkraftverkehrs.

Dies liegt unter anderem auch daran, dass wir für die einzelnen Themen nur absolute Fachleute und keine Generalisten als Referenten einsetzen. So sind bei uns Juristen, TÜV-Ingenieure, Unternehmensberater und Fachbuchautoren – d.h. die Bücher, die andere Anbieter verwenden,

werden von unseren Dozenten geschrieben – tätig.

Gleichzeitig legen wir von je her Wert darauf, nicht nur Prüfungsfragen zu pauken, sondern bewusst zum besseren Verständnis auch die Zusammenhänge zu erläutern, so dass nur gut ausgebildete Kursteilnehmer die Prüfung absolvieren. Jahrzehntelange Erfahrung und Qualität, die sich letztlich auch in einer überdurchschnittlich hohen Erfolgsquote zeigt, machen das bbvg zu einem der führenden Ausbilder für das Transportgewerbe in Bayern.

Seit 1985 konnten wir mehr als 5000 Prüflinge zur erfolgreichen Prüfung „Sach- und Fachkunde Güterkraftverkehr“ begleiten!

Sachkundevorbereitungslehrgänge für die Prüfung zum Nachweis der fachlichen Eignung zur Führung eines Güterkraftverkehrsunternehmens
Wer als Unternehmer im Straßentransportgewerbe Güterkraftverkehr (Güter-/Umzugsverkehr) betreiben will, benötigt dazu eine Erlaubnis bzw. Genehmigung der für den Betriebssitz zuständigen Verkehrsbehörde (Landratsamt/Stadtverwaltung).

Voraussetzung für die Erlaubnis- bzw. Genehmigungserteilung ist neben der persönlichen Zuverlässigkeit und der finanziellen Leistungsfähigkeit sowie einem ordnungsgemäßen Betriebssitz, dass der Verkehrsleiter die fachliche Eignung zur Führung eines Güterkraftverkehrsunternehmens nachweist. Der Eignungsnachweis ist in der Regel durch Ablegung einer Prüfung bei der Industrie- und Handelskammer



zu erbringen.

Da die Teilnahme an der Eignungsprüfung eine eingehende fachliche Vorbereitung erfordert, bieten wir Ihnen Sachkundevorbereitungslehrgänge in München, Regensburg und Nürnberg sowie Online an.

Kursgebühr: 1.000 Euro Inkl. Lehrmaterial

LBT Mitglieder: 900 Euro Inkl. Lehrmaterial

Als Bildungseinrichtung sind wir nach §4 Nr. 21a bb UStG von der Umsatzsteuer befreit und erheben keine Mehrwertsteuer.

Weitere Informationen unter
info@bbvg.eu

oder Bildungswerk des Bayerischen Verkehrsgewerbes (bbvg) e.V.

Telefon: 0941- 4671801

www.bbvg.eu



Lkw-Kartell: aktueller Sachstand
(25.07.2023)

Aktueller Sachstand der zwei Sammelklagen von financialright gegen das Lkw-Kartell

2. Sammelklage – Landgericht München I

- Beweisbeschluss des Landgerichts München I

In dem Verfahren aus dem Jahr 2018, das vor dem Landgericht München I anhängig ist (37 O 17704/18), hat das Gericht am 14. Juni 2023 einen Beweisbeschluss erlassen. Das Gericht wendet sich damit der wichtigen Frage zu, ob und wenn ja, in welcher Höhe, ein Kartellschaden für die kartellbetroffenen Lkw-Beschaffungsvorgänge entstanden ist. Dies ist aus Sicht des BGL und seiner Kooperationspartner – financialright und Hausfeld – ein großer Erfolg,

weil das Gericht damit die prozessualen Streitigkeiten um die Zulässigkeit der Sammelklage hinter sich lässt.

Darüber hinaus ist erfreulich, dass das Landgericht nicht erst ein neues Sachverständigengutachten in Auftrag gibt, sondern ein bereits existierendes Gutachten eines gerichtlich bestellten, ökonomischen Sachverständigenteams aus einem Parallelverfahren einführen möchte. Zum Inhalt dieses Gutachtens können wir Ihnen leider keine vertieften Informationen geben, da das Gericht das Gutachten nur den Anwälten und Sachverständigen der Parteien zugänglich gemacht hat und auch die Vertraulichkeit der Inhalte des Gutachtens einfordert.

Dies dient insbesondere auch dem Schutz der teilweise sensiblen Daten, die von den Lkw-Herstellern zur Erstellung des Gutachtens beigesteuert wurden.

Den Parteien wird nun die Möglichkeit gegeben, bis Ende des Jahres zu dem Gutachten Stellung zu nehmen.

- Keine Auftrennung des Verfahrens

Schließlich ist noch zu erwähnen, dass die Kammer des Landgerichts wieder von der Idee abgekommen ist, die 2. Sammelklage in mehrere Verfahren aufzutrennen. Dies ist ebenfalls eine gute Nachricht, da die gebündelte Klage den größten Druck auf die beklagten Kartellanten ausübt.

1. Sammelklage – Oberlandesgericht München

- In dem Verfahren aus dem Jahr 2017 (Az. 29 U 1319/20 Kart) findet am 5. Oktober dieses Jahres ei-

ne mündliche Verhandlung vor dem Oberlandesgericht München statt. Die BGL-Kooperationspartner erwarten, dass das Berufungsgericht die Gelegenheit nutzen wird, auch hier die prozessualen Fragen der Zulässigkeit des Sammelklage-Verfahrens hinter sich zu lassen und den Fall möglichst zeitnah an das Landgericht zurückzuverweisen, damit auch in diesem Verfahren mit der Beweisaufnahme bezüglich des Kartellschadens begonnen werden kann. ■

TIPP zum Arbeitsrecht von Fachanwalt für Arbeitsrecht Dr. Timo Didier

Was bedeutet das neue

Hinweisgeber- schutzgesetz

für Sie als Arbeitgeber?

I: Gilt das HinSchG jetzt für alle Unternehmen?

Das neue Hinweisgeberschutzgesetz (HinSchG) ist am 2.7.2023 in Kraft getreten. Viele mittelständische Unternehmen haben sich noch nicht darauf vorbereitet.

Für Unternehmen mit ab 250 Beschäftigten besteht akuter Handlungsbedarf. Unternehmen des Verkehrsgewerbes zwischen 50 und 249 Beschäftigten haben noch eine Übergangsfrist bis zum 17.12.2023.

TIPP zum Arbeitsrecht
von Fachanwalt für Arbeitsrecht
Dr. Timo Didier

Führerschein- entzug als Kündigungs- grund?!

Ist – wie regelmäßig bei Berufskraft-
fahrerinnen und Berufskraftfahrern

– das Führen von Kraftfahrzeugen
im Straßenverkehr die hauptsächliche
Arbeitsaufgabe, kann die Ent-
ziehung der Fahrerlaubnis eine per-
sonenbedingte Kündigung rechtfertigen.

Voraussetzung dafür: Die Wiedererlangung der Fahrerlaubnis ist zeitlich nicht absehbar und eine anderweitige Beschäftigung ist im Betrieb auf Dauer nicht möglich (sog. Vorrang der Änderungskündigung).

Das bestätigt das Landesarbeits-

gericht Mecklenburg-Vorpommern
in seinem Urteil vom 17.1.2023, 5
Sa 82/22.

Praxistipp: Ein ein- bis dreimonatiges Fahrverbot genügt im Umkehrschluss regelmäßig nicht als Grund für eine personenbedingte Kündigung.

Das eventuelle Bestehen verhaltensbedingter Kündigungsgründe (bspw. beim Fahren unter Alkoholeinfluss) ist im Einzelfall ggf. gesondert zu prüfen. ■

II: Warum gibt es ein HinSchG überhaupt?

Mit dem HinSchG endet ein langer Gesetzgebungsprozess, der mit dem Inkrafttreten der Europäischen Hinweisgeberrichtlinie begann.

Seit Ende 2021 war Deutschland mit der Umsetzung im Verzug. Bei weiterer Untätigkeit drohte ein teures Vertragsverletzungsverfahren.

III: Was regelt das HinSchG?

Wesentlicher Inhalt des Gesetzes sind die Einrichtung von Meldekanälen, die Gewährleistung von Vertraulichkeit und der Schutz der Hinweisgeber vor Repressalien. Dafür sieht das Gesetz ein Verbot vor, das auch die Androhung oder den Versuch von Repressalien beinhaltet.

Mögliche Repressalien können bspw. sein: Kündigung, Herabstufung oder Versagen einer Beförderung, Aufgabenverlagerung, Änderung der Arbeitszeit, Versagung von Weiterbildungsmaßnahmen, negative Leistungsbeurteilung, Disziplini-

ngmaßnahmen, Nötigung, Mobbing etc.

IV: Was droht, wenn ArbG das HinSchG ignorieren?

Es drohen empfindliche Bußgelder:
- bis zu 20.000 Euro, wenn trotz Verpflichtung kein interner Meldekanal zur Verfügung gestellt wird und
- bis zu 50.000 Euro bei Repressalien gegenüber Hinweisgebern.

Die Bußgeldandrohung tritt erst sechs Monate nach Veröffentlichung des HinSchG in Kraft. Durch einen Verweis auf § 30 OWiG können sich diese Bußgelder bei bestimmten Ordnungswidrigkeiten sogar noch verzehnfachen.

V: Was ist eine „interne“ und „externe“ Meldestelle?

Alle Unternehmen müssen sich an die Regelungen des HinSchG halten und dürfen Hinweisgeber nicht benachteiligen. Es wird außerdem eine Möglichkeit für Hinweisgebende existieren, sich an eine externe Meldestelle zu wenden. Dies ist in

der Regel eine Stelle bei einer Bundes- oder Landesbehörde, die thematisch zuständig ist. Unternehmen mit in der Regel mindestens 50 Arbeitnehmern müssen zudem eine interne Meldestelle einrichten und zur Verfügung stellen!

Praxistipp: Wichtig ist für Unternehmen mit mindestens 50 Arbeitnehmern zunächst, eine interne Meldestelle im Unternehmen einzurichten und zu klären, wie verfahrenstechnisch mit Meldungen von Hinweisgebern im Einklang mit dem HinSchG umzugehen ist.

Alternativ besteht die Möglichkeit, externe Unterstützung in Anspruch zu nehmen. Die SVGen bieten Unterstützung bei der Umsetzung und Durchführung des Hinweisgeberschutzgesetzes:

www.svg-sued.de/Hinweisgeberschutzgesetz (für Unternehmen aus Württemberg und Bayern)

www.svg-baden.de/regionaler-service/hinweisgeberschutzgesetz-hin-schg (für Unternehmen aus Baden) ■



Merkblatt

Definition KMU

Allgemeine Erläuterungen zur Definition der Kleinst- unternehmen sowie der kleinen und mittleren Un- ternehmen (KMU)

Maßgeblich für die Einstufung als Kleinstunternehmen bzw. als ein kleines oder mittleres Unternehmen ist der Anhang I, zur allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (VO EU Nr. 651/2014) der EU-Kommission vom 17.06.2014 (ABl. EU L 187 S.70 vom 26.06.2014) betreffend die Definition der Kleinstunternehmen sowie der kleinen und mittleren Unternehmen.

1. Definition der KMU

Kleinstunternehmen sind Unternehmen, die

- weniger als 10 Mitarbeiter beschäftigen und
- deren Jahresumsatz bzw. Jahresbilanz 2 Mio. EUR nicht überschreitet.

Kleine Unternehmen sind Unternehmen, die

- weniger als 50 Mitarbeiter beschäftigen und
- deren Jahresumsatz bzw. Jahresbilanz 10 Mio. EUR nicht überschreitet.

Mittlere Unternehmen sind Unternehmen, die

- weniger als 250 Mitarbeiter beschäftigen und
- einen Jahresumsatz von höchstens 50 Mio. EUR oder eine Jahresbilanzsumme von höchstens 43 Mio. EUR haben.

Bei der Berechnung der Mitarbeiterzahl und der finanziellen Schwellenwerte sind eigenständige Unternehmen, Partnerunternehmen sowie verbundene Unternehmen zu unterscheiden.

Die Schwellenwerte beziehen sich auf den letzten durchgeführten Jahresabschluss. Das antragstellende Unternehmen erwirbt bzw. verliert den KMU-Status erst dann, wenn es in zwei aufeinander folgenden Geschäftsjahren die genannten Schwellenwerte unter- bzw. überschreitet. Bei einem neu gegründeten Unternehmen, das noch keinen Abschluss für einen vollständigen Rechnungszeitraum vorlegen kann, werden die Schwellenwerte im laufenden Geschäftsjahr nach Treu und Glauben geschätzt.

Die Mitarbeiterzahl entspricht der Zahl der Jahresarbeitseinheiten

(JAE), d.h. der Anzahl der während eines Jahres beschäftigten Vollzeitmitarbeiter. Teilzeitbeschäftigte und Saisonarbeiter werden nur entsprechend ihres Anteils an den JAE berücksichtigt. Auszubildende sind nicht zu berücksichtigen. In die Mitarbeiterzahl gehen ein: Lohn- und Gehaltsempfänger, für das Unternehmen tätige Personen, die in einem Unterordnungsverhältnis zu diesem stehen und nach nationalem Recht Arbeitnehmern gleichgestellt sind sowie mitarbeitende Eigentümer und Teilhaber, die eine regelmäßige Tätigkeit in dem Unternehmen ausüben und finanzielle Vorteile aus dem Unternehmen ziehen.

Ein Unternehmen ist kein KMU, wenn 25 % oder mehr seines Kapitals oder seiner Stimmrechte direkt oder indirekt von einer oder mehreren öffentlichen Stellen oder Körperschaften des öffentlichen Rechts einzeln oder gemeinsam kontrolliert werden, ausgenommen die unter Punkt 2 genannten öffentlichen Anteilseigner.

Die Einhaltung der formalen Beurteilungskriterien darf weder zum Missbrauch noch zu einer Umgehung der KMU-Definition führen.

2. Definition der Unternehmenstypen

Verbundene Unternehmen (VU) sind Unternehmen, die zumindest eine der folgenden Voraussetzungen erfüllen:

- Ein Unternehmen ist verpflichtet, einen konsolidierten Jahresabschluss zu erstellen;
- ein Unternehmen hält die Mehrheit der Stimmrechte der Aktionäre oder Gesellschafter eines anderen Unternehmens;

- ein Unternehmen ist berechtigt, die Mehrheit der Mitglieder des Verwaltungs-, Leitungs- oder Aufsichtsgremiums eines anderen Unternehmens zu bestellen oder abzurufen;
- ein Unternehmen ist gemäß einem mit einem anderen Unternehmen abgeschlossenen Vertrag oder aufgrund einer Klausel in dessen Satzung berechtigt, einen beherrschenden Einfluss auf dieses Unternehmen auszuüben;
- ein Unternehmen, das Aktionär oder Gesellschafter eines anderen Unternehmens ist, übt gemäß einer mit anderen Aktionären und Gesellschaftern dieses anderen Unternehmens getroffenen Vereinbarung die alleinige Kontrolle über die Mehrheit der Stimmrechte von dessen Aktionären oder Gesellschaftern aus.

Die genannten Voraussetzungen für den Status des verbundenen Unternehmens gelten in gleicher Weise bei der Umkehrung der genannten Beziehungen zwischen den betrachteten Unternehmen als erfüllt.

Unternehmen, die durch ein oder mehrere andere Unternehmen untereinander in einer der o. g. Beziehungen stehen, gelten ebenfalls als verbunden.

Unternehmen die durch eine natürliche Person oder eine gemeinsam handelnde Gruppe natürlicher Personen miteinander in einer der o. g. Beziehungen stehen, gelten gleichermaßen als verbundene Unternehmen, sofern diese Unternehmen ganz oder teilweise in demselben Markt oder in benachbarten Märkten tätig sind.

Partnerunternehmen (PU) sind Unternehmen, die allein oder gemeinsam mit einem oder mehreren ver-

bundenen Unternehmen einen Anteil von 25 % bis einschließlich 50 % des Kapitals oder der Stimmrechte an einem anderen Unternehmen halten bzw. an denen Anteile von 25 % bis einschließlich 50 % gehalten wird/werden.

Eigenständige Unternehmen sind Unternehmen, die keine Anteile von 25 % oder mehr des Kapitals oder der Stimmrechte an einem anderen Unternehmen halten bzw. an denen keine Anteile von 25 % oder mehr gehalten werden.

Ein Unternehmen gilt jedoch weiterhin als eigenständig, auch wenn der Schwellenwert von 25 % erreicht oder überschritten wird, sofern es sich um folgende Kategorien von Anteilseignern handelt und unter der Bedingung, dass diese Anteilseigner nicht einzeln oder gemeinsam mit dem betroffenen Unternehmen verbunden sind:

- staatliche Beteiligungsgesellschaften, Risikokapitalgesellschaften,
- natürliche Personen bzw. Gruppen natürlicher Personen, die regelmäßig im Bereich Risikokapitalinvestition tätig sind („Business Angels“) und die Eigenmittel in nicht börsennotierten Unternehmen investieren, sofern der Gesamtbetrag der Investition der genannten „Business Angels“ in das betroffene Unternehmen 1,25 Mio. EUR nicht überschreitet,
- Universitäten oder Forschungszentren ohne Gewinnzweck,
- institutionelle Anleger einschließlich regionale Entwicklungsfonds,
- autonome Gebietskörperschaften mit einem Haushalt von weniger als 10 Mio. EUR und weniger als 5000 Einwohnern

3. Prüfschema für KMU

Die Grundlage für die Einstufung als KMU bildet das in der Anlage 1 beigefügte Prüfschema (im LBT-Portal).

Das antragstellende Unternehmen muss selbständig prüfen, ob es die Kriterien eines KMU erfüllt.

Liegen keine Verflechtungen mit anderen Unternehmen vor, handelt es sich um ein eigenständiges Unternehmen. In diesem Falle muss das Unternehmen bei seinen Angaben (Beschäftigte/Jahresumsatz/Bilanzsumme) nur seine eigenen Daten eintragen.

Ist der Antragsteller kein eigenständiges Unternehmen, sind mögliche Beziehungen zu anderen Unternehmen (sowohl zur „Mutter“ als auch zur „Tochter“) zu berücksichtigen. Je nach Ausprägung dieser Beziehungen kann der Antragsteller den Status eines verbundenen und/oder Partnerunternehmens haben.

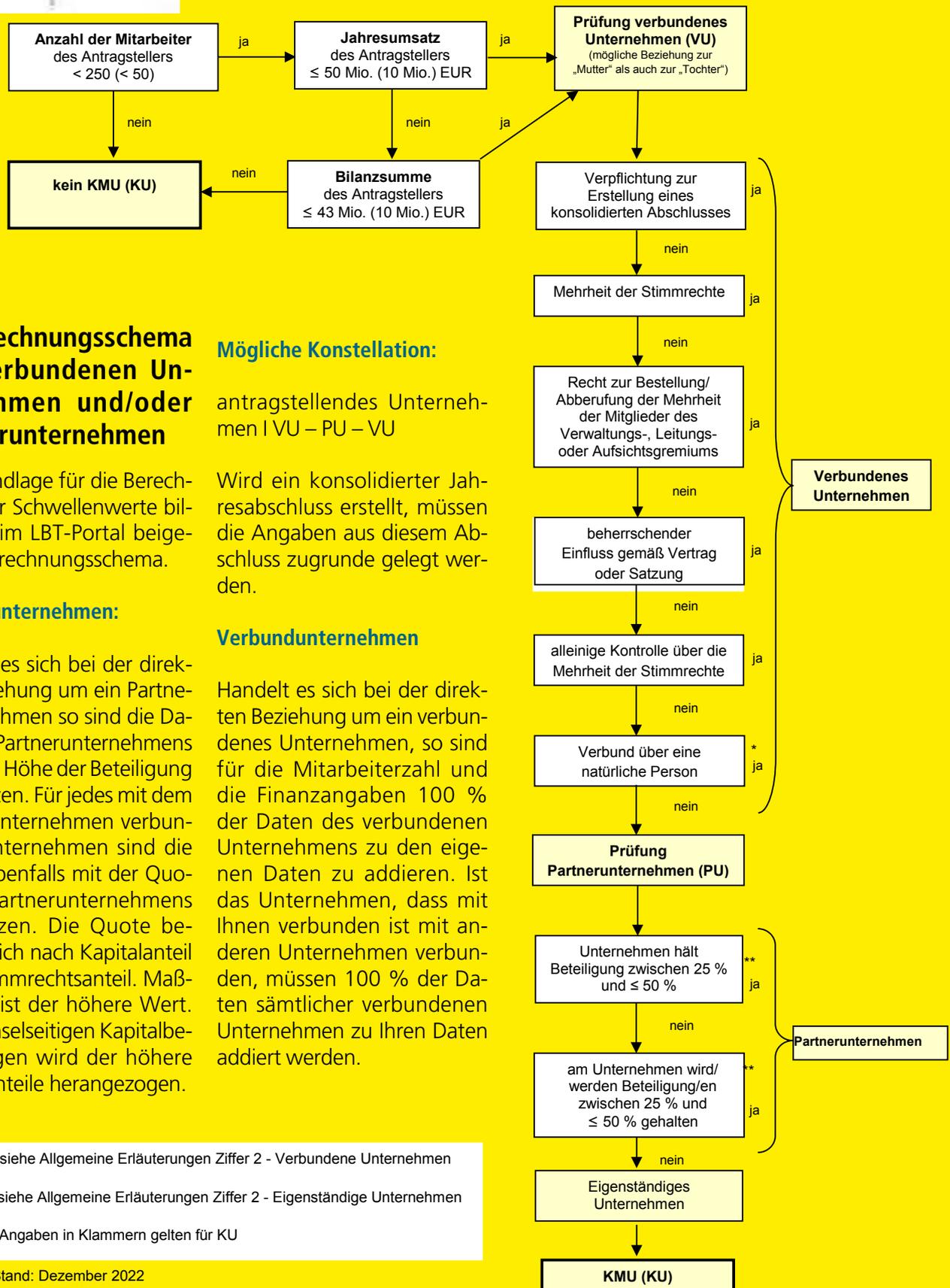
Hat der Antragsteller den Status eines verbundenen Unternehmens, so sind alle verbundenen Unternehmen dieses verbundenen Unternehmens sowie alle Partnerunternehmen der verbundenen Unternehmen zu berücksichtigen. Weitere Beziehungen der Partnerunternehmen bleiben außer Acht.

Hat der Antragsteller den Status eines Partnerunternehmens, so sind alle verbundenen Unternehmen des Partnerunternehmens zu berücksichtigen. Weitere mögliche Partnerunternehmen der verbundenen Unternehmen bleiben außer Acht.

Das Prüfschema ist für jede direkte Beziehung zu durchlaufen. →



Anlage 1: Prüfschema für kleine und mittlere Unternehmen (KMU)***



→ 4. Berechnungsschema bei verbundenen Unternehmen und/oder Partnerunternehmen

Die Grundlage für die Berechnung der Schwellenwerte bildet das im LBT-Portal beigefügte Berechnungsschema.

Partnerunternehmen:

Handelt es sich bei der direkten Beziehung um ein Partnerunternehmen so sind die Daten des Partnerunternehmens quotal in Höhe der Beteiligung anzusetzen. Für jedes mit dem Partnerunternehmen verbundene Unternehmen sind die Daten ebenfalls mit der Quote des Partnerunternehmens anzusetzen. Die Quote bestimmt sich nach Kapitalanteil oder Stimmrechtsanteil. Maßgebend ist der höhere Wert. Bei wechselseitigen Kapitalbeteiligungen wird der höhere dieser Anteile herangezogen.

Mögliche Konstellation:

antragstellendes Unternehmen | VU – PU – VU

Wird ein konsolidierter Jahresabschluss erstellt, müssen die Angaben aus diesem Abschluss zugrunde gelegt werden.

Verbundunternehmen

Handelt es sich bei der direkten Beziehung um ein verbundenes Unternehmen, so sind für die Mitarbeiterzahl und die Finanzangaben 100 % der Daten des verbundenen Unternehmens zu den eigenen Daten zu addieren. Ist das Unternehmen, dass mit Ihnen verbunden ist mit anderen Unternehmen verbunden, müssen 100 % der Daten sämtlicher verbundenen Unternehmen zu Ihren Daten addiert werden.

* siehe Allgemeine Erläuterungen Ziffer 2 - Verbundene Unternehmen

** siehe Allgemeine Erläuterungen Ziffer 2 - Eigenständige Unternehmen

*** Angaben in Klammern gelten für KU



Anlage 2: Berechnungsschema bei verbundenen und/oder Partnerunternehmen

Mögliche Konstellationen:



Die Daten für Partnerunternehmen auf der Ebene der verbundenen Unternehmen sind quotaal in Höhe der Beteiligung anzugeben. Die Quote bestimmt sich nach Kapitalanteil oder Stimmrechtsanteil. Maßgebend ist der höhere Wert. Bei wechselseitigen Kapitalbeteiligungen wird der höhere dieser Anteile herangezogen.

Mögliche Konstellation:



Wird ein konsolidierter Jahresabschluss erstellt, müssen die Angaben aus diesem Abschluss zugrunde gelegt werden. ■





Urteil

Abhängige Beschäftigung auch bei Verträgen mit Ein-Personen-Kapitalgesellschaften

Stellt sich die Tätigkeit einer natürlichen Person nach deren tatsächlichem Gesamtbild als abhängige Beschäftigung dar, ist ein sozialversicherungspflichtiges Beschäftigungsverhältnis nicht deshalb ausgeschlossen, weil Verträge nur zwischen dem Auftraggeber

und einer Kapitalgesellschaft bestehen, deren alleiniger Geschäftsführer und Gesellschafter die natürliche Person ist.

Dies hat der 12. Senat des Bundessozialgerichts am 20. Juli 2023 in drei Revisionsverfahren (Aktenzeichen B 12 BA 1/23 R, B 12 R 15/21 R und B 12 BA 4/22 R) entschieden.

Sachverhalt

Die natürlichen Personen waren alleinige Gesellschafter und Geschäftsführer von Kapitalgesellschaften (Unternehmergesellschaft „UG“ und Gesellschaft mit beschränkter Haftung „GmbH“). Mit diesen Kapitalgesellschaften schlossen Dritte Verträge über die Erbringung von Dienstleistungen. In zwei Verfahren ging es um Pflegedienstleistungen im stationären Bereich eines Krankenhauses, im dritten Fall um eine beratende Tätigkeit.

Tatsächlich erbracht wurden die Tätigkeiten ausschließlich von den natürlichen Personen. Die beklagte Deutsche Rentenversicherung Bund stellte in allen Fällen Versicherungspflicht aufgrund Beschäftigung fest.

Entscheidung

Das Bundessozialgericht hat in allen drei Verfahren entschieden, dass – wie in anderen Statusverfahren auch – die jeweiligen konkreten tatsächlichen Umstände der Tätigkeit nach einer Gesamtabwägung über das Vorliegen von Beschäftigung entscheiden.

Daran ändert der Umstand nichts, dass Verträge nur zwischen den Auftraggebern und den Kapitalge-

sellschaften geschlossen wurden. Die Abgrenzung richtet sich vielmehr nach dem Geschäftsinhalt, der sich aus den ausdrücklichen Vereinbarungen der Vertragsparteien und der praktischen Durchführung des Vertrages ergibt, nicht aber nach der von den Parteien gewählten Bezeichnung oder gewünschten Rechtsfolge.

Bewertung

Es handelt sich um wenig überraschende Entscheidungen. Das BSG hielt sich stringent an die vorangegangenen Entscheidungen, wonach einzig das Gesamtbild der tatsächlichen Umstände des Einzelfalls für die Abgrenzung abhängige Beschäftigung – Selbstständigkeit ausschlaggebend ist. Gesellschaftsrechtliche Aspekte führen zu keiner ausschließlichen Wertung hinsichtlich einer anzunehmenden Selbstständigkeit. Diese Aspekte können nur Indizwirkung haben, aber sind aber grundsätzlich nicht das entscheidende Momentum.

Insbesondere auch hinsichtlich der Solo-Selbständigen IT-Fachkräfte sollte diese Rechtsprechung genutzt werden, um bestehende Vertragsverhältnisse zu überprüfen, ggf. eben über das Statusfeststellungsverfahren nach § 7a SGB IV.

Insbesondere auch, um die Wirkung des § 7a Abs. 5 SGB IV zu erwirken. Danach gilt die Feststellung der abhängigen Beschäftigung nicht rückwirkend zum ersten Tag des Eintritts in das Beschäftigungsverhältnis, sondern erst auf den Tag der Bekanntgabe der Entscheidung, insofern die Voraussetzungen des § 7a Abs. 5 SGB IV vorliegen.

Quelle: VBW ■



LBT-Herbsttagung am 12. und 13. Oktober 2023

Dekarbonisierung – Wege zur Minderung von CO₂-Emissionen

Die Transportbranche ist angesichts der Erreichung der gesetzlichen Klimaziele einem enormen Handlungsdruck ausgesetzt. Jedes Unternehmen muss für sich die Entscheidung treffen, welche alternativen Antriebstechnologien und Geschäftsmodelle mit welchem Investment in Zukunft zur geeigneten Lösung führt. Wer frühzeitig als Pionier vorausdenkt, investiert und Erfahrungen sammelt, wird auch langfristig schneller profitieren.

Doch welcher Weg hin zu einem klimaneutralen Fuhrpark ist der Richtige? Wie kann eine Minderung von CO₂-Emissionen und damit der CO₂-Abgaben mit dem eigenen Fuhrpark gelingen?

Top-Experten diskutieren auf der **LBT-Herbsttagung** technologieoffen über Wege zur Minderung von CO₂-Emissionen und geben Antworten auf folgende Fragen:

- **Wie ist der derzeitige Entwicklungsstand bei alternativen Antriebstechnologien?**
- **Welche Antriebstechnologien jenseits von Diesel sind betriebswirtschaftlich und technologisch in Zukunft sinnvoll?**
- **Welche Kraftstoffe sind für welche Anwendungsbereiche geeignet?**
- **Wie können Unternehmen ihre Geschäftsmodelle nachhaltig anpassen und erweitern?**

Freuen Sie sich am Nachmittag des zweiten Veranstaltungstages außerdem auf eine **Werksbesichtigung bei MAN Truck & Bus**. Werfen Sie einen exklusiven Blick hinter die Produktionskulissen des MAN-Stammwerks am Standort München. Die Teilnahme an den beiden Werksführungen ist auf max. 40 Personen begrenzt.

Es erwarten Sie als Referenten Vertreter von:



Ihr schneller Weg zur Anmeldung



Tag 1

12. Oktober 2023

Veranstaltungsort:
Leonardo Royal
Hotel Munich
Moosacher Straße 90
80809 München

Tag 2

13. Oktober 2023

Veranstaltungsort:
MAN Truck & Bus
Forum
Dachauer Straße 570
80995 München

Veranstalter:

Landesverband
Bayerischer Transport-
und Logistikunternehmen
(LBT) e.V.
Georg-Brauchle-Ring 91
80992 München
info@lbt.de, www.lbt.de

Teilnahmegebühr:

€ 99,00 zzgl. MwSt. inkl. Tagungsunterlagen, Verpflegung und Besichtigung

Anmeldeschluss: 30. September 2023

Änderungen und Absagen: Im Verhinderungsfall kann ein Ersatzteilnehmer benannt werden. Bei Absagen nach dem Anmeldeschluss wird die volle Gebühr fällig.

Logistikunternehmen Murrmann GmbH

zählt zu den 50 wachstumsstärksten mittelständischen Unternehmen Bayerns

Renommiertes Wirtschaftspris „BAYERN BEST 50“ geht nach Kulmbach

Das Kulmbacher Logistikunternehmen Murrmann GmbH wurde vom Bayerischen Wirtschaftsministerium am 24. Juli 2023 mit dem renommierten Wirtschaftspris „BAYERN BEST 50“ ausgezeichnet. Den Preis erhielten auch in diesem Jahr wieder die 50 wachstumsstärksten Mittelständler Bayerns, die in den letzten Jahren die Zahl ihrer Mitarbeiter und ihren Umsatz überdurchschnittlich steigern konnten.

Im Auftrag des Bayerischen Wirtschaftsministeriums wurden die 50 Preisträger durch eine unabhängige Jury bestehend aus Fachleuten der Prüfungs- und Beratungsgesellschaft Mazars nach objektiven Kriterien er-

mittelt und am 24. Juli im Rahmen einer feierlichen Preisverleihung im Schloss Schleißheim geehrt.

Roland Weigert, Staatssekretär im Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie, übergab zu diesem besonderen Anlass den „weißen Wachstumslöwen“ an den geschäftsführenden Gesellschafter Gerhard Souza Murrmann und seiner Frau Fernanda Souza Murrmann, die den Finanzbereich des Unternehmens leitet. Der renommierte Wirtschaftspris wurde in diesem Jahr bereits zum 22. Mal an überdurchschnittlich erfolgreiche, inhabergeführte Unternehmen mit Hauptsitz in Bayern verliehen.

Beeindruckender Wachstumskurs

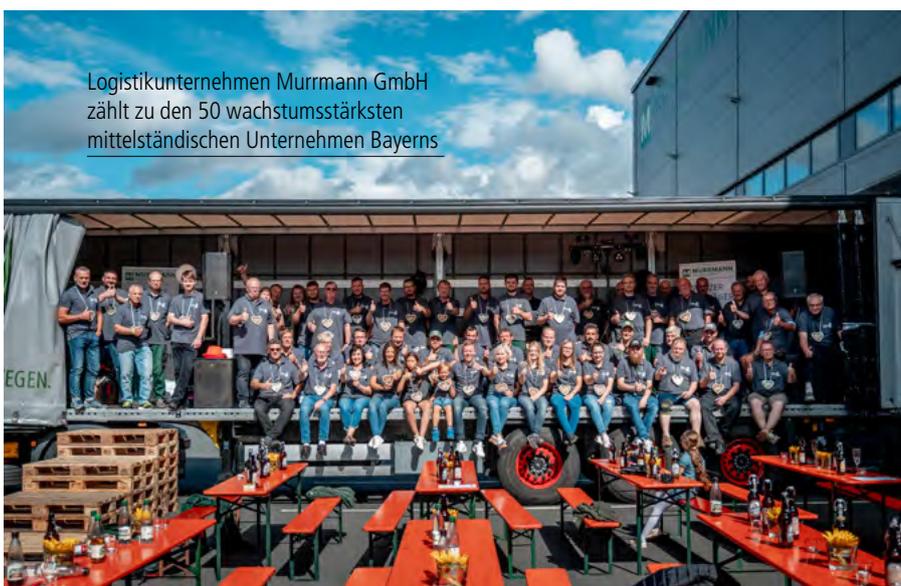
Die Murrmann GmbH ist seit 2018 auf einem beeindruckenden

Wachstumskurs und verzeichnete sowohl bei der Mitarbeiteranzahl als auch beim Umsatz signifikante Steigerungen. Mit durchschnittlichen jährlichen Wachstumsraten von jeweils über 20 % gelang es Murrmann, die Mitarbeiteranzahl von 40 auf über 90 sowie den Umsatz von 3,6 Mio. Euro auf über 8,2 Mio. Euro im Zeitraum zwischen 2018 und 2022 zu steigern.

Die Jury honorierte Murrmanns dynamische Wachstumsstrategie, die sowohl die Erschließung neuer Geschäftsfelder als auch die Erweiterung bestehender Geschäftsfelder sowie Akquisitionen von anderen Unternehmen umfasst.

Das 1831 gegründete Logistikunternehmen ist seit 2018 verstärkt im Bereich Lagerlogistik und Mehrwert Service tätig. „Unser Neubau der Logistikhalle am Goldenen Feld war seinerzeit der Einstieg in das für uns neue Geschäftsfeld und gleichzeitig die größte Investition in der Unternehmensgeschichte“, so Geschäftsführer Gerhard Souza Murrmann. Rückblickend betrachtet hat sich das unternehmerische Risiko ausgezahlt, denn heute verwaltet Murrmann mit einem Logistikteam von über 30 Mitarbeitern an insgesamt acht Logistikstandorten über 25.000 Paletten Stellplätze und leistet für seine Kunden darüber hinaus flexible Mehrwert Services.

„Wir sind mit unseren Kunden in der Logistik sukzessive gewachsen und haben unser Service-Spektrum per-



Logistikunternehmen Murrmann GmbH zählt zu den 50 wachstumsstärksten mittelständischen Unternehmen Bayerns

manent erweitert. Somit konnte unser Unternehmen in einem gesunden Tempo wachsen.“

Murrmann expandierte jedoch nicht nur im Bereich der Lagerlogistik, sondern auch im Kerngeschäft der Transportlogistik. Mit Übernahme der Spedition Hümmer im Juli 2021 sowie der zusätzlichen Aufstockung der Nah- und Werksverkehrsflotte erweiterte Murrmann seinen Fuhrpark auf über 40 ziehende Einheiten.

Großes Dankeschön an Wegbegleiter

Dem stolzen Geschäftsführer Gerhard Souza Murrmann ist anlässlich dieser Auszeichnung besonders eines wichtig: Allen Mitarbeitern, Kunden und Lieferanten ein großes Dankeschön aussprechen. „Diese Auszeichnung ist das Ergebnis unserer jahrelangen, vertrauensvollen Zusammenarbeit mit unseren Geschäftspartnern. Insbesondere gebührt unseren Mitarbeitern, die tagtäglich mit hohem Einsatz wertvolle logistische Dienstleistungen vollbringen, ein großes Lob.“

Gerade die vergangenen drei Jahre, die durch sich überlagernde wirtschaftliche Unabwägbarkeiten wie die Corona-Pandemie, den Ukraine-Krieg sowie Rohstoff- und Lieferkettenverwerfungen geprägt waren, haben aufgezeigt, wie wichtig ein persönliches und wertschätzendes Miteinander als Grundlage für wirtschaftlichen Erfolg ist.

Im Rahmen eines Mitarbeiterfestes wurde nur wenige Tage nach der Preisverleihung gebührend auf die Auszeichnung angestoßen und jedem Mitarbeiter ein persönliches Andenken als Ausdruck des Dankes und der Wertschätzung übergeben. ■



Fachgespräch mit FREIEN WÄHLERN zu aktuellen Problemen und Anliegen des bayerischen Transportlogistikgewerbes

Am 19. April trafen sich die Herren Stephan Doppelhammer und Sebastian Lechner zu einem Fachgespräch mit Vertretern der FREIEN WÄHLERN im Bayerischen Landtag.

Das Gespräch verlief sehr konstruktiv und diente dazu, aktuelle Probleme und Anliegen des bayerischen Transportgewerbes an die Fraktion der FREIEN WÄHLER im Bayerischen Landtag heranzutragen.

Folgende Ergebnisse wurden konkret festgehalten und in das Landtagsplenum eingebracht:

- Antrag Drs. 18/29161 – Transportstrukturen weiterentwickeln – Mehrfachnutzung versiegelter Flächen zum nächtlichen Parken
- Antrag Drs. 18/29164 – Transportstrukturen weiterentwickeln – Potenziale von Lang-Lkws ausnutzen
- Antrag Drs. 18/29163 – Transportstrukturen weiterentwickeln – Digitalisierung des Autobahnnetzes voranbringen
- Antrag Drs. 18/29162 – Transportstrukturen weiterentwickeln – Step-Förderung fortführen

Das Plenum hat diesen Anträgen am 18. Juli 2023 zugestimmt. ■

Das SVK-Magazin und das neue BGL-Süd/LBT-Portal ergänzen sich.

Schauen Sie immer wieder bezüglich aktueller Themen in ihr Portal:

https://mybgl.net/users/sign_in

Die myBGL-Mobile App!

Verbinden Sie sich jederzeit und überall mit dem BGL-Netzwerk. Empfangen Sie aktuelle Nachrichten und für Sie relevante Informationen auf Ihrem Smartphone. Beteiligen Sie sich an Diskussionen oder tauschen Sie sich mit anderen Netzwerkteilnehmern aus.

Link zur App für Android:

<https://play.google.com/store/apps/details?id=net.bgl.mybgl>

für iOS: <https://apps.apple.com/us/app/mybgl/id1469873607?l=de&ls=1>

Bitte beachten Sie: Diese App kann ausschließlich von Mitgliedern/registrierten Teilnehmern des Netzwerks „myBGL“ genutzt werden. ■

The screenshot shows the myBGL website interface. At the top, there is a navigation bar with 'Start', 'Verzeichnisse', 'Erste Schritte', 'Vorteilswelt', and 'Länderinformationen'. Below this, the 'Vorteilswelt' section is displayed, featuring six main categories: 'DIENSTLEISTUNGEN', 'ENERGIE', 'FAHRZEUGE', 'SOFTWARE', and two others. Each category has a 'ZU DEN ANGEBOTEN' button. The 'ENERGIE' category includes a diagram with terms like 'Gas', 'Öl', 'Effizienz', 'Preise', 'Auffit', 'Energie', 'Kosten', 'Wind', 'öko', and 'Solar'. The 'FAHRZEUGE' category shows images of trucks. The 'SOFTWARE' category shows a person working on a laptop. At the bottom, there is a section for 'Allgemeine Beiträge' with a post from 'André Jankov (BGL + V)' titled 'Danke für Hochwasser-Spende!'.

Regionalversammlungen

14.09.2023

Donnerstag, 19.00 Uhr

Oberfranken

Fichtelgebirgshof

95502 Himmelkron 1

18.09.2023

Montag, 19.00 Uhr

Schwaben

Bezirk:

Landsberg, Unterallgäu,

Kaufbeuren, Kempten,

Lindau, Memmingen,

Oberallgäu, Ostallgäu

Hotel am Kamin

Füssener Str.62

87600 Kaufbeuren

19.09.2023

Dienstag, 19.00 Uhr

Oberbayern

Bezirk:

Freising, Erding, Ebersberg

Gasthof Hotel Daimerrwirt

Erdinger Str. 40

85452 Moosinning

20.09.2023

Mittwoch, 19.00 Uhr

Oberbayern

Bezirk:

Weilheim-Schongau, Garmisch-

Partenkirchen, Bad Tölz-Wolfrats-

hausen. Miesbach

Wirtshaus Urthalerhof

Urthal 4

82404 Sindelsdorf

21.09.2023

Donnerstag, 19.00 Uhr
Unterfranken
Gasthof Zum Storch
 Marktplatz 20
 96132 Schlüsselfeld

25.09.2023

Montag, 19.00 Uhr
Oberbayern
 Bezirk:
 Rosenheim, Traunstein, Berchtesgader Land, Mühldorf, Altötting
Gasthof Oberwirt
 Kienberger Str. 14
 83119 Obing

26.09.2023

Dienstag, 19.00 Uhr
Mittelfranken
Autohof Nbg., SVG Verwaltungsgebäude
 90431 Nürnberg

27.09.2023

Mittwoch, 19.00 Uhr
Oberbayern
 Bezirk:
 Eichstätt, Neuburg-Schrobenhausen, Ingolstadt, Pfaffenhofen, München, Dachau, Starnberg, Fürstfeldbruck, Aichach-Friedberg, Augsburg Stadt/Land, Dillingen, Donau-Ries, Neu-Ulm
Hotel- Brauereigasthof Josef Fuchs
 Alte Reichsstraße 10
 86356 Neusäß

17.10.2023

Dienstag, 19.00 Uhr
Oberpfalz

Regensburg
Euro Rastpark Regensburg-Ost
 Junkerstrasse 3
 93055 Regensburg

18.10.2023

Mittwoch, 19.00 Uhr
 Niederbayern, Natterberg
Hotel Burgwirt
 Deggendorfer Strasse 7
 94469 Natterberg-Deggendorf

19.10.2023

Donnerstag, 19.00 Uhr
Oberpfalz
 Wernberg-Köblitz
Hotel und Landgasthof Burkhard
 Marktplatz 10
 92533 Wernberg-Köblitz

**27.10.2023**

Freitag, 19:00 Uhr
Niederbayern
 Mamming
Landgasthof Apfelbeck
 Hochgartenstraße 2
 94437 Mamming

Nähere Informationen finden Sie
 in unserem Verbandsnetzwerk

<https://mybgl.net/groups/lbt-ev-mitglieder/calendars> ■

**XXLKW**

Secure Parking
 Elbebrücke

NEU!

Sicheres Parken
 an der A9 rund
 um die Uhr!



Neuer LKW Sicherheits-Parkplatz
 Ausfahrt Vockerode, A9 Berlin



www.XXLKW-parking.de

MdB Martina Englhardt-Kopf bei Unternehmerstammtisch

Verbraucher müssen wegen der Lkw-Mauterhöhung mit erheblichen Mehrbelastungen rechnen

Die beim Landesverband Bayerischer Transport- und Logistikunternehmen (LBT) organisierten Mitglieder aus dem Landkreis Schwandorf kommen seit Jahren regelmäßig zu einem Unternehmerstammtisch in Klardorf zusammen.

Auf ihren speziellen Wunsch und auf Vermittlung des Bundesverbands BGL hin war beim inzwischen 66. Treffen die Bundestagsabgeordnete und Mitglied im Verkehrsausschuss Martina Englhardt-Kopf anwesend, um sich mit den Transportunternehmern ihres Wahlkreises auszutauschen.

Unter Leitung von LBT Geschäftsführer Ndb./Opf. Harald Sentner und in Anwesenheit von Hauptgeschäftsführer Stephan Doppelhammer



Foto Stammtisch 1 – von links nach rechts: Harald Sentner – LBT Geschäftsführer Ndb./Opf. Martina Englhardt-Kopf – MdB. Stephan Doppelhammer – LBT Hauptgeschäftsführer

nahm dabei die Diskussion um die geplante Mauterhöhung um nahezu das Doppelte breiten Raum ein. Vor allem kritisierten die Unternehmer, dass es aktuell weder die entsprechenden mautbefreiten Fahrzeuge

auf dem Markt gibt, noch, dass die notwendige Ladeinfrastruktur auch nur ansatzweise vorhanden ist. Damit werde klar, so die Abgeordnete, dass es der Politik eben nicht um die angebliche Lenkungswirkung gehe. Weitere wesentliche Kritikpunkte waren auch der Zeitpunkt der Erhöhung, aber auch der Plan, selbst umweltfreundliche Kraftstoffe wie HVO100-Diesel oder Bio-LNG mit diesen Zusatzabgaben zu belasten. Dass 80 % der Mit-



Foto Stammtisch 2 – LBT-Mitglieder mit MdB Frau Martina Englhardt-Kopf im Gespräch

tel dabei der Bahn zugute-kommen, obwohl bei der Straßeninfrastruktur selbst dringender Nachholbedarf (Parkplätze, Brücken etc.) besteht, war für die Runde ebenfalls nicht nachvollziehbar. Um so verwunderlicher, so mehrfache Wortmeldungen, sei es, dass offenbar bis heute noch nicht beim Verbraucher angekommen sei, dass diese Mehrkosten von mehr als 7 Milliarden Euro jährlich der normale Bürger zu tragen habe. Somit werde jeder Einzelne nur aufgrund dieser Mauterhöhung mit jährlich ca. 90 Euro zusätzlich belastet, weil die Unternehmer diese Kosten natürlich nicht tragen könnten.

Auch regionale Themen wurden diskutiert. So wurde darauf verwiesen, dass man sich von der geplanten Sanierung des Pfaffensteiner Tunnels ein Verkehrschaos erwarte, die auch die Pendler und Transportunternehmer der Landkreise Schwandorf und Cham betreffe. Hier müsse unbedingt ein weitreichendes Konzept erarbeitet werden, um die zu erwartenden massiven Staus so weit wie möglich zu reduzieren. Martina Enghardt-Kopf bestätigte, ebenfalls diese Befürchtungen zu haben. Daher habe sie hier gemeinsam mit MdB Peter Aumer und den Landräten Franz Löffler und Thomas Ebeling einen Forderungskatalog erarbeitet.

Für weiteren Unmut bei den Mitgliedern sorgen auch die nicht nachvollziehbare Dauer der Umsetzung von EU-Recht, sodass beispielsweise ukrainische Fahrer bis heute kaum in Deutschland beschäftigt werden können. Auch, dass vielfach ausländische Verstöße im Straßenverkehr kaum verfolgt werden und Probleme bei Fördermaßnahmen stießen bei den Teilnehmern auf großes Unverständnis. ■

Trucker verzweifelt gesucht.

ARTE TV

<https://bit.ly/47boLjB>

Ohne LKW geht gar nichts, denn:

80,2 % aller **Güter** werden in Deutschland im **Straßenverkehr transportiert.**

Jedes **Produkt unseres Alltags** fährt zu irgendeinem Zeitpunkt ein **Stück im LKW mit.**

Quelle: Statistisches Bundesamt

Blieben alle LKW stehen, hätten wir nach ein paar Tagen:



keine frischen Lebensmittel mehr



keinen Sprit mehr an den Tankstellen



einen Zusammenbruch des Flugverkehrs



keine Möglichkeit mehr OPs in Krankenhäusern durchzuführen

Quelle: BGL, BTB-ARVV, „Wie würde unser Alltag ohne LKW-Fahrer aussehen“ bei trans.info

Fortschreibung der Nationalen Wasserstoff- strategie

Das BMDV informiert über den gestrigen Kabinettsbeschluss, die Nationale Wasserstoffstrategie fortzuschreiben.

„Der Beschlussfassung im Kabinett vorausgegangen war eine politische Einigung aller Ressorts, inkl. der fünf Kernressorts für Wasserstoff, d.h. des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz, des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz, des Bundesministeriums für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung, des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr und des Bundesministeriums für Bildung und Forschung.

Die Nationale Wasserstoffstrategie aus dem Jahr 2020 hat grundsätzlich weiter Bestand, wird nun aber mit der Fortschreibung an das gesteigerte Ambitionsniveau im Klimaschutz und die neuen Herausforderungen am Energiemarkt weiterentwickelt. Sie setzt staatliche Leitplanken für die Erzeugung, den Transport und die Nutzung von Wasserstoff und seinen Derivaten und bündelt die Maßnahmen der Bundesregierung.

*

Die Maßnahmen der Fortschreibung umfassen die gesamte Wertschöpfungskette, wurden vielfach bereits parallel zur Erarbeitung der Fortschreibung der Strategie begonnen oder sind kurzfristig für das

Jahr 2023, mittelfristig für die Jahre 2024/ 2025 sowie teilweise bereits langfristig bis 2030 geplant. Mit den Maßnahmen soll das folgende Zielbild umgesetzt werden:

*

- ****Beschleunigter Markthochlauf von Wasserstoff:*** Der Markthochlauf von Wasserstoff, seinen Derivaten und Wasserstoffanwendungstechnologien wird deutlich beschleunigt und das Ambitionsniveau entlang der gesamten Wertschöpfungskette massiv gesteigert.*

- ****Sicherstellung ausreichender Verfügbarkeit von Wasserstoff und seiner Derivate:*** Das Ziel für heimische Elektrolysekapazität im Jahr 2030 wird von 5 GW auf mindestens 10 GW erhöht. Der restliche Bedarf wird durch Importe gedeckt. Eine gesonderte Importstrategie wird entwickelt.*

- ****Aufbau einer leistungsfähigen Wasserstoffinfrastruktur:*** Von besonderer Bedeutung ist die Schaffung der notwendigen Wasserstoffinfrastruktur.

Hierfür hat das Bundeskabinett Ende Mai mit der aktuellen Novelle des Energiewirtschaftsgesetzes (EnWG) den rechtlichen und regulatorischen Rahmen für das zukünftige Wasserstoff-Kernnetz für Deutschland als erste Ausbaustufe der Wasserstoffinfrastruktur beschlossen.

Bis 2027/2028 wird über die IP-CEI-Förderung ein Wasserstoffstartnetz mit mehr als 1.800 km umgestellten und neu gebauten Wasserstoffleitungen in Deutschland aufgebaut; europaweit kommen ca. 4.500 km hinzu (European Hydrogen Backbone). Mittels Erweiterung werden bis 2030 alle großen Erzeugungs-, Import- und Speicherzent-



ren mit den relevanten Abnehmern verbunden.*

- ****Etablierung von Wasserstoffanwendungen in den Sektoren:*** Bis 2030 werden Wasserstoff und seine Derivate insbesondere bei Anwendungen*

- in der Industrie,
- bei schweren Nutzfahrzeugen [Den größten Hebel bei der CO₂-Reduktion bieten dabei Fahrzeuge der Klasse N3 / Lkw mit zGM >12t] sowie zunehmend
- im Luft- und Schiffsverkehr eingesetzt.

- Im Stromsektor trägt Wasserstoff zur Energieversorgungssicherheit bei; durch auf klimaneutrale Gase umrüstbare Gaskraftwerke (H₂-ready) und durch systemdienliche Elektrolyseure, insbesondere als variable und systemdienliche Stabilisatoren bzw. flexible Lasten.

- Zur perspektivischen Nutzung von Wasserstoff bei der zentralen und dezentralen Wärmeversorgung werden die Rahmenbedingungen aktuell im GEG, in der Wärmeplanung sowie im europäischen Gasmarktpaket weiterentwickelt.

WASSERSTOFF-STRATEGIE

Die Nationale Wasserstoffstrategie schafft den Rahmen für die zukünftige Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff und damit für entsprechende Innovationen und Investitionen. Sie definiert die Schritte, die notwendig sind, um die Vorreiterrolle deutscher Unternehmen im Bereich der Wasserstofftechnologien auszubauen, neue Wertschöpfungsketten für die deutsche Wirtschaft zu schaffen und zur Erreichung der Klimaziele beizutragen.



**Deutschland wird bis 2030 Leitanbieter für Wasserstofftechnologien:

* Deutsche Anbieter bauen ihre Technologieführerschaft aus und bieten die gesamte Wertschöpfungskette von Wasserstofftechnologien von der Produktion (z. B. Elektrolyseure) bis hin zu den unterschiedlichen Anwendungen (z. B. Brennstoffzellentechnologie) an.*

**Schaffung geeigneter Rahmenbedingungen:

* Kohärente rechtliche Voraussetzungen auf nationaler, europäischer und möglichst auch internationaler Ebene unterstützen den Markthochlauf. Dies umfasst insbesondere effiziente Planungs- und Genehmigungsverfahren, einheitliche Standards und Zertifizierungssysteme, ausreichend ausgestattete und auf allen Ebenen koordinierte Verwaltung.*

**Importstrategie:

* Zudem arbeitet die Bundesregierung seit Beginn der Legislaturperiode mit Nachdruck daran, die Verfügbarkeit von Wasserstoff neben dem Hochfahren der heimischen Produktion durch Importe aus Part-

nerländern abzusichern. Hierfür wird parallel eine Importstrategie für Wasserstoff und seine Derivate erarbeitet. Darin werden auch Nachhaltigkeitskriterien im Sinne der globalen Ziele für nachhaltige Entwicklung berücksichtigt. Die Importstrategie wird das Signal an Partnerländer senden, dass Deutschland weltweit Kooperationen eingehen, verlässliche Lieferketten nach Deutschland ermöglichen, nachhaltige Standards etablieren und als Technologiepartner zur Verfügung stehen will. In diesem Frühjahr hat die Bundesregierung sich bereits mit Norwegen auf die langfristige Versorgung mit Wasserstoff verständigt.**

Bundesminister Dr. Volker Wissing hat sich wie folgt geäußert:

„Wasserstoff und seine Derivate sind ein wichtiger Baustein für eine nachhaltige klimafreundliche Mobilität und ergänzen sinnvoll andere alternative Antriebsformen. Der Einsatz im Verkehrssektor trägt zur notwendigen Skalierung der Wasserstoff-

wirtschaft bei. Es ist deshalb wichtig und folgerichtig, dass der Verkehr in der Fortschreibung der Nationalen Wasserstoffstrategie eine zentrale Rolle einnimmt. In der Strategie sind viele wichtige Maßnahmen für den Verkehr enthalten, wie der Aufbau eines Grundnetzes an Wasserstoff-Tankstellen, die Förderungen von erneuerbaren Kraftstoffen oder die Schaffung der erforderlichen Rahmenbedingungen. Wir entwickeln zudem einen Masterplan für Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie im Verkehr. Damit wollen wir den Einsatz von Wasserstoff und den daraus hergestellten Kraftstoffen sowie die Verfügbarkeit von Brennstoffzellenfahrzeugen, Brennstoffzellenkomponenten und -systemen samt der benötigten Infrastrukturen zielgerichtet vorantreiben.“

Die Nationale Wasserstoffstrategie ist auf der Seite der Bundesregierung abrufbar.

www.bundesregierung.de/breg-de/suche/die-nationale-wasserstoffstrategie-1759080 ■



Aktualisierte BGL-Stellung- nahme zur CO₂-Maut

Mit Blick auf die anstehenden parlamentarischen Beratungen zum Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschrif-

ten und flankierend zur BGL-Mautkampagne #mauteverest hat der BGL seine Stellungnahme zum Gesetz aktualisiert.

Das Papier ist im LBT-Portal beigefügt und enthält folgende Kernforderungen und kann gern für Ihre Arbeit in den Regionen und mit Wahlkreispolitikern genutzt werden:

1. Planungssicherheit durch Verschiebung der CO₂-Maut auf den 1. Januar 2025 (mit Stufenmodell, das Fahrzeugverfügbarkeit und Infrastrukturverfügbarkeit Rechnung trägt und mit 8 Cent/km startet) oder

- zumindest auf den 1. Januar 2024, um die (vielfach nicht darstellbare) Anpassung laufender Verträge für nur einen

Monat vor dem Jahreswechsel zu vermeiden.

2. Gleichstellung biogener Kraftstoffe und E-Fuels mit emissionsfreien Fahrzeugen.
3. Einhaltung der Koalitionszusage zur Vermeidung der Doppelbelastung durch nationalen Emissionshandel (= CO₂-Preis an der Zapfsäule) plus CO₂-Maut.
4. Verzicht auf die Differenzierung der Maut in Stoßzeiten.
5. Verdopplung des Mautharmonisierungsprogramms (z.B. „De-Minimis“).
6. Erhalt des Finanzierungskreislaufs Straße für Brückensanierung, Lkw-Stellplätze und klimafreundlichen Straßen-güterverkehr. ■

Stiftung Rotkreuz-Auslandshilfe
Langfristig. Nachhaltig. Wirksam.



Wenn die Schlagzeilen verschwinden,
sorgen wir dafür, dass die Hilfe bleibt.



Jetzt Stifter werden?
Wir informieren Sie persönlich!
www.DRK.de/stiftungen

Nachhaltige Hilfe für Menschen in Not: Wo immer wir arbeiten, stärken wir die Widerstandsfähigkeit der Bevölkerung. Das DRK hilft Menschen nicht nur während Krisen oder Naturkatastrophen. Es sorgt auch dafür, dass die Betroffenen sich in Zukunft besser selbst helfen können. Nachhaltig und verlässlich finanziert durch die Stiftung Rotkreuz-Auslandshilfe. Dabei wirkt jeder gestiftete Euro wie eine niemals versiegende Quelle: Zum Lindern der Not entnehmen wir nur Überschüsse, die durch sichere Wertanlagen entstehen – der Grundstock bleibt für immer erhalten.

Helfen Sie nachhaltig: mit einer Spende an die Stiftung Rotkreuz-Auslandshilfe! IBAN: DE58 1005 0000 0190 4466 76

BGL-Position: Zusage zur Vermeidung der **Doppel-** **belastung** bei CO₂-Maut einhalten

I. Hintergrund

Mit der Einführung einer CO₂-Maut durch das Dritte Gesetz zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften droht zusätzlich zum nationalen Emissionshandelssystem (NEHS) gemäß Brennstoff-Emissionshandels-Gesetz (BEHG) eine Doppelbelastung des mautpflichtigen Straßengüterverkehrs. Denn nach der Rechtssystematik des BEHG wird heute bereits ein kontinuierlich steigender CO₂-Aufschlag auf Kraftstoffe erhoben.

Doppelbelastung schwächt Wettbewerbssituation des deutschen Transportgewerbes

Für die deutschen mittelständischen Transportlogistikunternehmen stellt diese Doppelbelastung eine erhebliche Schwächung ihrer Wettbewerbsfähigkeit dar. Sie sind ohnehin bereits seit Jahren einem massiven Dumpingwettbewerb vonseiten mittel- und osteuropäischer Transportdienstleister ausgesetzt. Allein in den letzten 10 Jahren sind die Kabotagetransporte (Inlandtransporte durch ausländische Transportdienstleister) aufgrund von Sozialdumping um das 4,3-fache geradezu explodiert – hierbei ist die immer wei-

ter grassierende illegale Kabotage noch gar nicht berücksichtigt! Um dieser Entwicklung entgegenzuwirken und wieder faire Wettbewerbsbedingungen im europäischen Straßengüterverkehr herzustellen, wurde auf europäischer Ebene das sog. Mobilitätspaket I verabschiedet. Die CO₂-Doppelbelastung konterkariert hingegen diese Bemühungen, denn sie betrifft fast ausschließlich deutsche Unternehmer, die überwiegend in Deutschland tanken. Die (auf die Mautkilometer bezogenen) über 43 % gebietsfremden Transportdienstleister tanken bei Reichweiten moderner Diesel-Fahrzeuge von bis zu 3.000 km fast nie in Deutschland und haben damit einen Wettbewerbsvorteil.

Bedingung im Koalitionsvertrag muss eingehalten werden

Der BGL hat daher ausdrücklich die Vereinbarung im Koalitionsvertrag begrüßt, einen CO₂- Zuschlag bei der Lkw-Maut nur unter der Bedingung einzuführen, dass eine Doppelbelastung durch den CO₂-Preis ausgeschlossen wird. Allerdings enthält der Gesetzentwurf keine Regelung, wie diese Doppelbelastung vermieden werden soll.

Der BGL regt daher an, im Rahmen des vorgelegten Artikelgesetzes zugleich das BEHG zu ändern, dort eine Regelung für einen Rückerstattungsmechanismus einzufügen und damit zeitgleich mit Inkrafttreten des Gesetzes die Bedingung des Koalitionsvertrages zu erfüllen.

II. Gesetzliche Regelung eines Rückerstattungsverfahrens

Die Implementierung eines Rück-

erstattungsverfahrens durch eine Verordnungsermächtigung im BEHG in Verbindung mit einer Durchführungsverordnung für ein Rückerstattungsverfahren

erfolgen. Die Details des Rückerstattungsverfahrens wären dann von der Bundesregierung in einer entsprechenden Rechtsverordnung zu regeln, vergleichbar den bereits in § 11 BEHG vorgesehenen Verordnungsermächtigungen. Folgende Regelung könnte hierzu ins BEHG aufgenommen werden:

§ 11 a (Rückerstattung wegen CO₂-Doppelbelastung)

1. Entsteht durch die Mehrausgaben aus dem Emissionshandel eine CO₂-Doppelbelastung des mautpflichtigen Transportlogistikunternehmens, so gewährt die zuständige Behörde auf Antrag die Rückerstattung der durch das BEHG verursachten Mehrausgaben.

2. Zur Vermeidung einer CO₂-Doppelbelastung und zum Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit betroffener Unternehmen wird die Bundesregierung ermächtigt, durch Rechtsverordnung, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf, Einzelheiten zur Antragstellung und zu erbringenden Nachweisen zu regeln.

III. Umsetzung des Rückerstattungsverfahrens

Die Umsetzung des Rückerstattungsverfahrens könnte in Anlehnung an Gewerbedieselsregelungen anderer EU-Staaten erfolgen. Zu nennen sind hier etwa Belgien, Frankreich, Italien, Portugal, Slowenien, Spanien und Ungarn. Dort werden Tankbelege bei den zuständigen Behörden für vorab mit Fahrzeugschein registrierte Fahrzeuge eingereicht. Eine



→ Rückerstattung des im Rahmen des BEHG gezahlten CO₂-Preises könnte also etwa durch entsprechende Nachweise beim Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) erfolgen, z.B. aus den eingenommenen Mautbeträgen, wodurch sogar eine Verrechnung als Saldo möglich wäre. Zentral wäre dabei der Nachweis über die „tatsächliche“ CO₂-Doppelbelastung durch folgende Unterlagen:

Belege für tatsächlich gezahlte Maut (Beleg von EETS-Anbieter) und

Belege für den in Deutschland getankten Kraftstoff (z.B. durch monatliche Auszüge der Tankkartene-mittenten).

IV. Europarechtliche Bedenken sind unbegründet

Befürchtungen, eine Erstattung des BEHG-Aufschlages würde gebietsfremde Fahrzeuge diskriminieren und sei daher europarechtswidrig, sind unbegründet. Zwar profitieren von der Erstattungsregelung überwiegend Fahrzeuge deutscher Unternehmen, da diese in der Praxis häufiger in Deutschland tanken als Fahrzeuge gebietsfremder Unternehmen.

Für eine auch nur mittelbare Diskriminierung fehlt es jedoch an einer Ungleichbehandlung. Sowohl deutsche wie auch gebietsfremde Unternehmen können gleichermaßen die Erstattungsregelung für Fahrzeuge in Anspruch nehmen, die in Deutschland betankt wurden.

Frankfurt am Main, den 18. Juli 2023 ■

Lkw-Maut-Rückerstattungsansprüche:

BGL-Kooperationspartner Hausfeld schließt mit dem Bundesamt für Logistik und Mobilität Musterverfahrensvereinbarungen für über 15.000 Mandantinnen

BGL, Frankfurt am Main, 13.07.2023: Der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. aus Frankfurt am Main informiert: Um Lkw-Maut-Rückerstattungsansprüche im Rahmen der Verbandslösung – BGL/eClaim/Hausfeld – möglichst effizient durchzusetzen und die Verwaltungsgerichte nicht mit tausenden Einzelklagen zu belasten, hat sich der BGL-Kooperationspartner Hausfeld mit dem Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) erfolgreich auf die Führung von Musterverfahren verständigt. Entsprechende Musterverfahrensvereinbarungen wurden im Juni 2023 unterzeichnet.

In diesen Verträgen wurde geregelt, dass Hausfeld drei Musterverfahren führen wird, um die Rechtmäßigkeit der seit Einführung am 1.1.2005 erhobenen Lkw-Maut umfassend gerichtlich überprüfen zu lassen. Die Ergebnisse dieser Verfahren gelten für sämtliche der europaweit über 15.000 Mandantinnen (davon ca. 7.900 deutsche Unternehmen) von Hausfeld.

- Die sich aus der Musterverfahrensvereinbarung ergebenden Vorteile:
 - o Eine schnelle Klärung der Rechtslage für die betroffenen Unternehmen wird sichergestellt, ohne dass jedes Unternehmen selbst einen Prozess anstrengen müsste.

o Ohne die Musterverfahrensvereinbarungen wären die Verwaltungsgerichte durch tausende von Einzelklagen über Jahre lahmgelegt worden.

Nach Berechnungen des BGL-Kooperationspartners Hausfeld beläuft sich das Erstattungsvolumen allein für den auf den Kosten der Verkehrspolizei beruhenden Anteil der Maut auf über 330 Mio. Euro.

BGL-Vorstandssprecher Prof. Dr. Dirk Engelhardt sagt: „Durch die unterzeichneten Musterverfahrensvereinbarungen im Rahmen der Verbandslösung – BGL/eClaim/Hausfeld – zur Realisierung der Lkw-Maut-Rückerstattungsansprüche wird eine weitere Hürde zur Rechtsdurchsetzung genommen. Der BGL und seine Kooperationspartner streben für die betroffenen Mautpflichtigen einen unkomplizierten Ausgleich der zu Unrecht erhobenen Lkw-Maut, bei unionsrechtlich gebotener Verzinsung, an.“

Hintergrund:

- Am 28.10.2020 hat der EuGH entschieden, dass die Berücksichtigung von Verkehrspolizeikosten in der Lkw-Maut in den Jahren 2010 und 2011 rechtswidrig war, da die Kosten der Verkehrspolizei nicht zu den anlastbaren Infrastrukturkosten gezählt werden können.
- Der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. empfahl den ihm angeschlossenen Mitgliedsunternehmen, ihre Ansprüche geltend zu machen und informierte über entsprechende Lösungsmöglichkeiten der Rechtsdurchsetzung.
- Zusammen mit Hausfeld und eClaim bot der BGL betroffenen Unternehmen eine bundeseinheitliche Lösung an, um die Erstattungsansprüche wegen zu viel gezahlter Lkw-Maut gegenüber dem BALM geltend machen zu können. ■

Startseite » Informationen » Ausfuhranmeldung

Ausfuhranmeldung Zoll - Hilfe und Support

Eine Ausfuhranmeldung muss bei jeder Ausfuhr von Waren in ein Land außerhalb der EU ab einem Rechnungswert von 1.000 Euro abgegeben werden. Seit Juli 2009 dürfen Ausfuhrerklärungen nur noch elektronisch gemacht werden.

Was benötige ich für eine Ausfuhranmeldung?

- Rechnung mit Warentarifnummer/n (Zolltarifnummer 8 stellig), Warenwert
- Packliste mit genauem Netto und Brutto Gewicht und Packstückanzahl
- EORI Nummer vom Versender/Ausführer (früher Zollnummer genannt)
- Vorrübergehende Ausfuhr oder Verkauf?

Warum muss ich eine Ausfuhranmeldung machen?

Der Staat und die EU messen, welche Waren von wo geliefert oder wohin verkauft werden und erstellt daraus Statistiken. Zudem existieren für verschiedene Ländern Einschränkungen im Warenverkehr, Embargos. Die Kontrolle über Embargos und oder zusätzlichen Zöllen erfolgt über die Zolltarifnummer als Identifizierungsmerkmal.

Ausfuhrerklärung nur noch elektronisch

Seit Juli 2009 dürfen Ausfuhrerklärungen nur noch elektronisch über das sogenannte ATLAS Verfahren gemacht werden. Da aber nicht jeder über die dazu notwendige Software verfügt, benötigen Sie einen Zollagenten der Sie dabei unterstützt.

Regelmäßige Ausfuhranmeldungen

Unternehmen die regelmäßige Ausfuhr von Waren beantragen, können "zugelassener Ausführer" werden. Durch eine vereinfachte Zollanmeldung müssen diesen dann nicht mehr die Ware vorführen. Das Ausfuhrbegleitdokument (ABD) ist dann direkt nach der elektronischen Ausfuhranmeldung verfügbar und kann selbst ausgedruckt werden. Es entfallen die notwendigen Unterschriften und Siegel. Ein Antrag auf

CUSTOMS DECLARATION Major control officials **CN 22**

Description of goods		Imported?	
Code	Quantity	Value	Weight
Quantity and value in accordance with (1)	Weight in kg	Value in EUR	Value in EUR
For commercial purposes (Import, self-use or other)	Total weight in kg	Total value in EUR	Total value in EUR

1. This simplified procedure applies only to goods which are not subject to special duties, export duties, export licence requirements, export restrictions, export prohibitions or to goods of maximum capacity (maximum weight) exceeding 100 kg.

Senden

www.zolltarifnummern.de/services/ausfuhrerklaerung

Zoll Deutschland: Identifikation von Beförderern im Rahmen von Ausfuhranmeldungen mittels EORI-Nummer oder „TCUI“-Nummer

In den vergangenen Wo-

chen wurden Transportunternehmer im EU-Grenzen überschreitenden Verkehr verschiedentlich von deutschen Ausführern auf die Notwendigkeit einer EORI- oder einer TCUI-Nummer im Kontext von Ausfuhranmeldungen angesprochen. Für erhebliche Verwirrung sorgte dabei vor allem die häufig anzutreffende Aussage, dass Transportunternehmer aus Drittländern sich mittels ei-

ner „TCUI-Nummer“ (Third Country Unique Identifying Number) identifizieren müssen, während für Transportunternehmer aus EU-Staaten die bekannte EU-EORI-Nummer ausreichend sei.

Tatsächlich besitzen auch viele oder alle in der EU tätigen Drittlands-Transportunternehmen eine EU-EORI; der BGL erhielt jetzt die Zusage der deutschen Zoll-

verwaltung, dass zur Identifizierung der Drittlands-Unternehmer in AES 3.0 auch diese EU-EORIs benutzt werden können, da bislang keine von der EU anerkannten Drittlands-TCUI-Nummern existieren.

Die neue Anforderung beruht auf der Umsetzung neuer EU-Vorgaben durch die deutsche Zollverwaltung im Rahmen des deutschen ATLAS-Moduls für die Ausfuhr, AES 3.0.

Im Kontext von AES 3.0 muss in der Ausfuhranmeldung in der Tat auch der Beförderer der auszuführenden Waren mittels Identnummer identi-





fiziert werden. Als Beförderer gilt dabei die Person / das Unternehmen, das die Waren tatsächlich über die EU-Grenze befördert.

AES 3.0 wurde von der deutschen Zollverwaltung bereits im März 2021 eingeführt, für die Kommunikation der Zollbeteiligten (Ausführer) gilt jedoch eine Übergangsfrist bis 29.10.2023. Aktuell stellen daher viele Ausführer auf AES 3.0-kompatible Anwendungen um und verlangen von ihren Transportdienstleistern die entsprechenden Ident-Nummern.

- In der EU angesiedelte Transportunternehmen, also auch alle BGL-Mitglieder, identifizieren sich im Zusammenhang mit AES 3.0 mittels ihrer EORI-Nummer (Economic Operators' Registration and Identification Number). Diese Nummern wurden seit 2009 für alle Kommunikationen mit der Zollverwaltung obligatorisch. BGL-Mitglieder, die im EU-Grenzen überschreitenden Verkehr tätig sind, dürften daher in aller Regel bereits über eine EORI-Nummer verfügen.

Wo dies nicht der Fall ist, kann die EORI-Nummer kostenlos bei der Generalzolldirektion – Dienstort Dresden Stammdatenmanagement beantragen – vgl.

www.zoll.de/DE/Fachthemen/Zoelle/EORI-Nummer/Beantragung-einer-EORI-Nummer/beantragung-einer-eori-nummer.html

- Transportunternehmen aus Drittstaaten sollen sich nach dem Willen der EU in der Zukunft mittels sogenannter TCUI-Nummern (Third Country Unique Identification Num-

EORI-Nummer beantragen? <https://bit.ly/43WRgPc>

ber) identifizieren. Der Haken bei der Sache: Damit ein Drittstaat eine für die EU akzeptable TCUI-Nummer an seine Zollbeteiligten ausgeben kann, muss zuvor ein Abkommen zwischen der EU und dem Drittstaat getroffen werden.

Aktuell bestehen solche Abkommen nur mit wenigen Drittlandstaaten und dort nur im Kontext von AEO-Schemata, die in der Regel für Transportunternehmen nicht unbedingt geeignet sind (EU-MRA-Nummern). Jedoch verfügen Drittlands-Unternehmen, die EU-Verkehre durchführen, in aller Regel ebenfalls über eine EU-EORI-Nummer, die ihnen typischerweise bei der ersten Einreise nach Einführung der EORI im Jahr 2009 von den dortigen EU-Zollbehörden zugewiesen wurde.

Nach Angaben der Generalzolldirektion Zentrale Auskunft, Dresden können solche EORI-Nummern auch im Kontext von AES 3.0 genutzt werden.

Besteht noch keine EORI-Nummer, können sich drittländische Transportunternehmen in dem Mitgliedstaat, in dem sie erstmalig zollrechtlich in Erscheinung treten, re-

gistrieren lassen, sie erhalten dann ebenfalls eine EU-EORI.

Da die Neuregelung auf EU-Vorschriften basiert, ist damit zu rechnen, dass die EORI-Nummern der Beförderer – und zukünftig vielleicht auch einmal TCUI-Nummern für Transportunternehmen aus Drittländern – in näherer Zukunft auch von Ausführern aus anderen EU-MS verlangt werden. ■

KOPPE
ANWALTSKANZLEI

MARTIN KOPPE
Rechtsanwalt

Strafsachen
Bußgeldsachen
Unfall-Schadensregulierungen
Arbeitsrecht

D 81241 München
Varnhagenstraße 13
Telefon 089/829881-0, Fax -11
E-Mail: kanzlei@ra-koppe.de

LBT-Ehrenpräsident Hans Wormser konnte am 30. August 2023 seinen 75. Geburtstag feiern



Der 1948 geborene Jubilar übernahm nach dem Besuch der Handelsschule und einer Lehrzeit als Bankkaufmann 1971 das bereits 1946 als „erstes fränkisches Silo-Transportunternehmen Konrad Wormser“ gegründete Familienunternehmen und baute es in den letzten Jahrzehnten zu einem europaweit führenden familiengeführten Logistikdienstleister aus.

Wenige Monate nach seiner Gründung zählte das Unternehmen den ersten Mitgliedern des seinerzeitigen Landesverbandes Bayerischer Fuhrunternehmen.

Bereits in jungen Jahren engagierte sich Hans Wormser mit großem Einsatz in den Organisationen

des Güterkraftverkehrs. Über seine Tätigkeiten als Delegierter und Bezirksdelegierter in Mittelfranken wurde Wormser im Jahr 1989 in den Gesamtvorstand des LBT gewählt. Seit 1993 gehörte er dem Präsidium des Verbandes an und wurde im Jahr 1998 von seinen Berufskolleginnen und -kollegen zum Präsidenten des LBT gewählt. Bereits ab 1994 gehörte Hans Wormser dem

Präsidium des Bundesverbandes Güterkraftverkehr, Entsorgung und Logistik BGL e.V. an.

Bis zur Verschmelzung der beiden bayerischen Straßenverkehrsgenossenschaften im Jahr 2007 war er Aufsichtsratsvorsitzender SVG Nordbayern.

Darüber hinaus war er über viele Jahre hinweg Aufsichtsratsvorsitzen- →



→ der der Kravag-Versicherungsgesellschaft.

Im Deutschen Industrie- und Handelskammertag DIHT war er Mitglied des Verkehrsausschusses, im Wirtschaftsbeirat Bayern führt er bis heute den Ausschuss für Verkehrspolitik.

Neben diesen Ämtern hat sich Wormser in hohem Maße um das Wohl seiner Heimatstadt Herzogenaurach verdient gemacht.

Für sein herausragendes Engagement um die Belange des bayeri-

schen und deutschen Güterkraftverkehrsgewerbes und sein gleichzeitig soziales Engagement wurde Hans Wormser 2004 durch den damaligen Bundespräsidenten Richard von Weizsäcker mit dem Bundesverdienstkreuz am Bande geehrt.

Im Oktober 2015 erhielt er aus der Hand des damaligen Bayerischen Ministerpräsidenten Horst Seehofer den Bayerischen Verdienstorden als eine „besondere Ehre für sein herausragendes Engagement für den Zusammenhalt der Gesellschaft, Pflege der bayerischen Tradition und Bayerns Fortschritt“.

In diesem Jahr erhielt das Unternehmen das Ehrenzeichen des LBT in Platin für die Gründungsmitgliedschaft in unserem Verband.

Präsidium, Gesamtvorstand und alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des LBT sowie die gesamte Mitgliedschaft gratulieren Hans Wormser an dieser Stelle sehr herzlich zu seinem Ehrentag und wünschen ihm vor allem eine stabile Gesundheit, persönliches Wohlergehen und weiterhin viel Schaffenskraft ■

Matthias Seitz, 50 Jahre

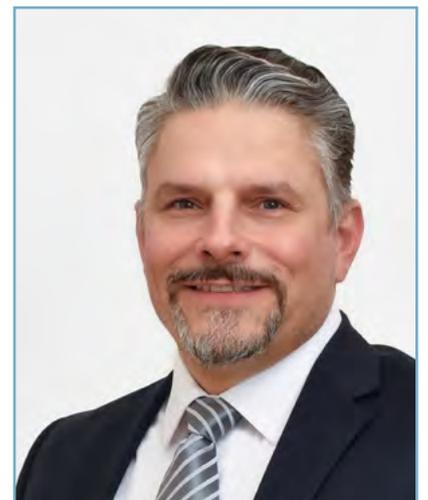
Matthias Seitz, Mitarbeiter des LBT in unserer Geschäftsstelle Franken, konnte am 23. Juni 2023 seinen fünfzigsten Geburtstag feiern.

Matthias Seitz ist seit 2009 beim LBT und betreut seit einigen Jahren das umfassende Thema Datenschutz für unsere Mitglieder. Unter anderem ist er geprüfter Datenschutzbe-

auftragter und kann in dieser Eigenschaft auch als externer Beauftragter tätig sein. Seine Kenntnisse in diesem Bereich, wie aber auch um die gesamten Anliegen unserer Mitglieder machen ihn zu einem gefragten Ansprechpartner.

Matthias Seitz hat sich auch um das erfolgreiche Jobstarter-Programm des LBT sehr verdient gemacht, mit dem es uns gelungen ist, junge Menschen für den Beruf in der Transportlogistik-Branche zu gewinnen. Im Laufe seiner Betriebszugehörigkeit im LBT war er immer bereit, sich auch neuen Herausforderungen und Aufgaben zu stellen.

Hierfür sowie für seine stets engagierte, liebenswürdige und kollegi-



ale Mitarbeit danken wir ihm sehr herzlich. Wir wünschen Matthias Seitz für sein neues Lebensjahrzehnt viel Glück, Erfolg und persönliches Wohlergehen sowie viele weitere erfolgreiche Jahre im LBT. ■

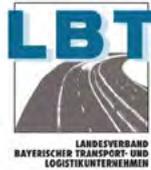
Frau Simone Trauer neu beim LBT

Seit 1 Juli 2023 ist Frau Simone Trauer neue Mitarbeiterin in der Hauptgeschäftsstelle des LBT in München.

Frau Trauer betreut unsere Mitgliederverwaltung und verfügt be-

reits über mehrere Jahre Berufserfahrung in der Verbandsarbeit. Wir wünschen

Frau Trauer eine gute Eingewöhnung und viel Erfolg in ihrer Tätigkeit. ■



DTCO 4.1

KIENZLE INFORMIERT: DAS EU-MOBILITÄTSPAKET I

Das EU-Mobilitätspaket I, dessen Umsetzung seit August 2020 läuft, verfolgt klare Ziele: Die Schaffung besserer Arbeitsbedingungen, die Herstellung gleicher Wettbewerbsbedingungen sowie die Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit.

Umfassende Informationen zu diesem wegweisenden Paket finden Sie auf den nachfolgenden Seiten.

SONDERKONDITIONEN FÜR ALLE LANDESVERBANDSMITGLIEDER

Kienzle Automotive als starker Zukunftspartner möchte **alle Mitglieder des Landesverbandes Bayerischer Transport- und Logistikunternehmen** bei der Umsetzung des EU-Mobilitätspakets I unterstützen.

Profitieren Sie ab sofort von **12,5% Rabatt** auf **DTCO 4.1 Hardware**.

LBT-Kundenhotline: 0208-49505-260
E-Mailadresse: lbt@kienzle.de



AKTIONSBEDINGUNGEN IM ÜBERBLICK:

- Geben Sie einfach bei Ihrer Bestellung den **Aktionscode „KienzleLBT1“** an.
- Als Nachweis/Beleg ist die Vorlage der aktiven LBT-Mitgliedsnummer erforderlich
- Nachlass auf DTCO 4.1 Hardware*: 12,5% Rabatt
- Einlösbar/ anwendbar in allen Kienzle Niederlassungen
- Laufzeit der Aktion: Ab sofort bis zum 31.12.2023
- Nicht mit anderen Rabatten und Aktionen kombinierbar

* Nach Beauftragung durch LBT-Mitglied muss die Umrüstung/Ausstattung innerhalb von drei Monaten stattfinden



Ermittlung der CO₂-Emissionsklasse

Eingabedaten

Referenz

(z. B. Kfz-Kennzeichen)

Datum, zu dem die CO₂-Emissionsklasse ermittelt wurde
CO₂-Emissionsklasse zum Zeitpunkt der Erstzulassung

(Feld V.10 der ZB)

Kraftstoffart/Energiequelle

(Felder P.3 oder 10 der ZB)

Spezifische CO₂-Emissionen in gCO₂/tkm

(Felder 2.3 oder 2.6.1 der CIF, Feld 49.5 der COC, Feld V.7 der ZB)

54.4

Fahrzeug(unter)gruppe

(Felder 1.1.5a oder 1.1.5 der CIF, Feld 49.7 der COC oder ermittelt)

5-LH

Achsenkonfiguration

(Feld 1.1.3 der CIF)

4x2

Fahrgestellkonfiguration

(Feld 38 der COC, Feld 4 der ZB)

Zugmaschine

Technisch zulässige Gesamtmasse in kg

(Feld F.1 der ZB, Feld 16.1 der CIF, Feld 1.1.4 der CIF)

18000

Führerhaus mit Liegeplatz

(Feld 1.1.13 der CIF)

ja

Nennleistung des Motors in kW

(Feld P.2 der ZB, Feld 1.2.1 der CIF, Feld 27.1 der COC)

350

Erstzulassungsdatum

(Feld B der ZB)

29.06.2021

ZB: Zulassungsbescheinigung Teil I

CIF (Customer Information File): Kundeninformationen

COC (Certificate of Conformity): Übereinstimmungsbescheinigung

Ergebnis

Auf Basis der derzeitigen Rechtslage und Ihrer Eingabedaten haben wir die nachstehend aufgeführte Emissionsklasse ermittelt. Sofern die CO₂-Emissionsklasse eine begrenzte Gültigkeit hat, sind außerdem die voraussichtlich nachfolgenden CO₂-Emissionsklassen aufgeführt.

CO ₂ -Emissionsklasse	gültig von	gültig bis
1	29.06.2021	unbegrenzt

Die Verwendung des Systems erfolgte am 26.06.2023 um 17:48 mit der Systemversion v2.8.302.2023.01.

Weitere Informationen zu den CO₂-Emissionsklassen sind unter www.balm.bund.de und www.toll-collect.de zu finden.

Haftungsausschluss: Dieser CO₂-Emissionsklassenfinder wurde mit der größtmöglichen Sorgfalt erstellt. Daraus folgt jedoch keine Gewähr für Richtigkeit, Aktualität und Vollständigkeit der durch diesen CO₂-Emissionsklassenfinder ermittelten CO₂-Emissionsklassen. Maßgeblich für die Zuordnung eines Fahrzeugs zur korrekten CO₂-Emissionsklasse sind jedoch ausschließlich die jeweiligen amtlichen Rechtsvorschriften.

CO₂-Maut => CO₂-Emissions- klasse ermitteln

Auf der Seite der Toll Collect GmbH wurde jetzt der CO₂-Emissionsklassenfinder eingestellt. Sie finden ihn unter

www.toll-collect.de/de/toll_collect/rund_um_die_maut/co2_emissionen/co2_emissionen.html

Mit dem CO₂-Emissionsklassenfinder können Fahrzeughalter die CO₂-Emissionsklasse ihres Fahrzeugs selbstständig ermitteln. Sie benötigen dafür

- die Zulassungsbescheinigung (ZB) des Fahrzeugs und
- die Kundeninformationen (Customer Information File (CIF)) oder
- die Übereinstimmungsbescheinigung (Certificate of Conformity (COC)).

Anbei finden Sie exemplarisch ein Protokoll für ein Beispielfahrzeug.

Wir möchten Sie bitten, dies exemplarisch für einige Fahrzeuge Ihres Fuhrparks zu ermitteln und uns möglichst bis Donnerstag, den 29. Juni Ihre Erfahrungen mitzuteilen. Am Freitag haben wir Verbänderunde mit TollCollect und könnten dann schon mit Ihren ersten Erfahrungen in das Gespräch gehen.

DANKE im Voraus für Ihre Unterstützung! ■

Tachograf: Neueste Version bei Erstzulassung ab 21. August 23 verpflichtend

Im Nachgang zur myBGL direkt-Veranstaltung vom 19.7.2023 zur Einführung des intelligenten Fahrtenschreibers der 2. Version möchten wir noch einige ergänzende Informationen liefern. Die Antworten sind in Zusammenarbeit mit Continental entstanden.

Ab dem 21. August 2023 muss bei Erstzulassung eines ausrüstungspflichtigen Lkw/Nutzfahrzeug (Nfz) ein intelligenter Fahrtenschreiber der 2. Version verbaut sein!

Problemfälle:

Lkw/Nfz, die noch keine Erstzulassung haben, wo aber bereits der intelligente Fahrtenschreiber der 1. Version eingebaut wurde.

- Zulassungsfähige Fahrzeuge: Diese sollten unbedingt vor dem 21. August 2023 zugelassen werden, um die bei einer Erstzulassung nach dem Stichtag erforderliche Umrüstung (vor der Erstzulassung) des Fahrtenschreibers der 1. Version auf einen intelligenten Fahrtenschreiber der 2. Version zu vermeiden.
- Noch nicht zulassungsfähige

Fahrzeuge: Fahrzeuge, die voraussichtlich erst ab dem 21.

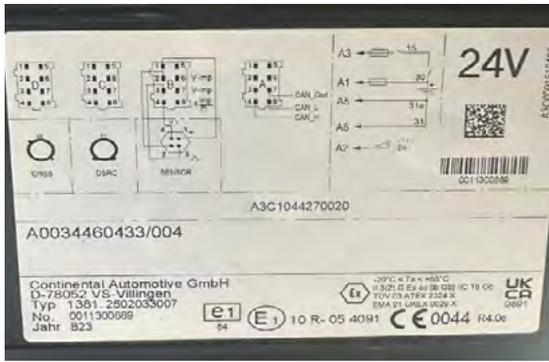
August 2023 zugelassen werden können, wie z.B. Fahrgestelle, die seitens des Nutzfahrzeugherstellers bereits mit einem intelligenten Fahrtenschreiber der 1. Version ausgeliefert wurden und noch beim Aufbauhersteller komplettiert werden müssen. Hier sollten Sie

- mit dem Aufbauhersteller und der Zulassungsbehörde klären, inwieweit ggf. eine (Tages-) Zulassung vor dem 21. August 2023 möglich ist und
- wenn keine (Tages-) Zulassung vor dem Stichtag möglich ist, muss vor der Erstzulassung eine Umrüstung des intelligenten Fahrtenschreibers der 1. Version auf einen intelligenten Fahrtenschreiber der 2. Version erfolgen.

Dem Vernehmen nach gibt es EU-Mitgliedsstaaten, die hier bereit sind, Ausnahmeregelungen für diese Fälle zu schaffen. Eine kurzfristige Änderung der „EU-Tachograf-Gesetzgebung“ ist nicht möglich.

Gegenwärtig gibt es in Deutschland keine ähnlichen Ausnahmeregelungen. Dem Bundesverkehrsministerium ist diese Problematik allerdings bekannt. Sollte es neue Entwicklungen diesbezüglich geben, wird der BGL darüber informieren.

Deswegen lautet derzeit die BGLEmpfehlung: Falls eines Ihrer Fahrzeuge von dieser „Stichtag“-Problematik betroffen ist, verständigen Sie sich mit dem jeweiligen Aufbau- bzw. Nutzfahrzeug-Hersteller und ggf. mit den Zulassungsbehörden über den Tausch des Gerätes.



Hinweis:

Alle intelligenten Tachografen der 1. Version, die vor dem 21.8.2023 eingebaut wurden, müssen bis spätestens 19.8.2025 gegen einen intelligenten Tachografen der 2. Version ausgetauscht werden, soweit das Fahrzeug im grenzüberschreitenden Verkehr unterwegs ist.

Hier noch einmal ein Kurzüberblick über die Einführungsfristen:

21.8.2023: Einführung des intelligenten Tachografen der 2. Version bei Erstzulassung von Neufahrzeugen

31.12.2024: Nachrüstung mit dem intelligenten Tachografen der 2. Version für alle Fahrzeuge, die mit dem analogen und digitalen Tachografen der 1. Generation (bis Juni 2019) ausgestattet sind 19.8.2025: Nachrüstung mit dem intelligenten Tachografen der 2. Version für alle Fahrzeuge, die mit dem intelligenten Tachografen 1. Version ausgestattet sind (seit Juni 2019)

1.7.2026: Ausstattung aller Fahrzeuge ab 2,5t mit dem intelligenten Tachografen der 2. Version.

Wir weisen auf den Ratschlag von Continental hin, die Nachrüstung mit dem intelligenten Tachografen der 2. Version mit der periodischen „Tachografenprüfung“ zu verknüpfen, um Geld und Zeit zu sparen.

Be- und Entladung

Mit dem im Juli 2020 verabschiedeten Mobilitätspaket und den geänderten Vorschriften zu den Lenk- und Ruhezeiten muss die Aktivität der Be- und Entladung in dem Tachografen registriert werden. Die Eingabe hat durch den Fahrer zu erfolgen.

Hierbei spielt es keine Rolle, ob der Fahrer selbst be- und/oder entlädt. Hintergrund dieser Pflicht ist die Kontrolle von Kabotagebeförderungen und Entsendevorschriften (Mindestlohn) mit Hilfe des Tachografen. Die Eingabe zur Be-/Entladung muss vor dem Verlassen des Ortes, an dem diese Tätigkeiten durchgeführt wurden, gemacht werden.

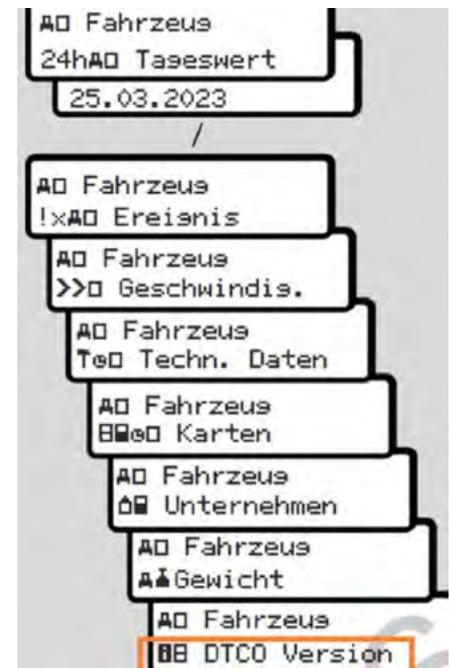
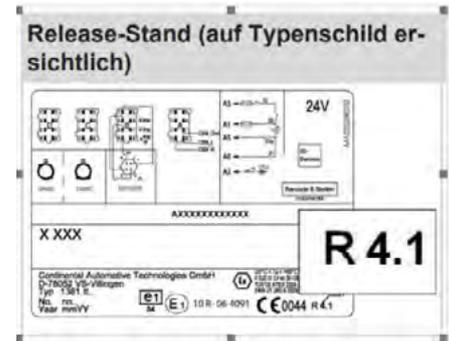
Dem Fahrer stehen dabei drei Möglichkeiten zur Verfügung: Eingabe der Beladung, Eingabe der Entladung und die Eingabe von Be-/Entladung. Die letzte Möglichkeit bietet sich an, wenn beispielsweise der Fahrer selbst nicht die Be- und/oder Entladung vorgenommen hat oder wenn ein Fahrer ein bereits vor der Fahrtätigkeit (von einem Dritten) beladenes Fahrzeug entgegennimmt.

Falls ein Fahrer beispielsweise am Zielort ankommt und die Be- und/oder Entladung selbst nicht durchführen darf und auch nicht anderweitig tätig ist, bietet sich die Eingabe Be-/Entladung sowie die Eingabe „Pause“ an.

Woher weiß ich, welcher Tachograph in meinem Fahrzeug eingebaut ist?

Continental hat hierzu folgende Information gegeben:

Gemäß dem Typenschild handelt



Hier die Abbildung für den intelligenten Tachografen der 2. Version (DTCO 4.1), ab 21.8.2023

es sich um ein DTCO Rel. 4.0e. Dieses Release ist bisher das aktuellste der ersten Version des intelligenten Fahrtenschreibers (GEN1 V1).

Dieses Release beinhaltet bereits eine geografische Karte, die die Grenzübergänge erkennt und dem Fahrer eine Empfehlung hinsichtlich des Ziellandes zur manuellen Bestätigung anbietet. ■

Verkehrssicherheitstraining: Toter Winkel



Obwohl sich eine ganze Schulklasse im Bereich des toten Winkels verbirgt, bleibt sie für den Fahrer des LKWs unsichtbar.

Der tote Winkel beim Lkw ist vielen Kindern nur sehr schwer zu vermitteln, stellt jedoch eine erhebliche Gefahr im Straßenverkehr dar.

Richtig erklärt wird den Kindern jedoch schnell klar, wie gefährlich dieser für den Fahrer nicht einsehbare Bereich ist. Am eindrücklichsten ist es für die Schülerinnen und Schüler, wenn sie an einem praktischen Verkehrssicherheitstraining teilnehmen können.

„Toter-Winkel-Verkehrssicherheitstraining“ – so funktioniert's:

Man nehme für das „Toter-Winkel-Training“: einen Lkw, Markierungsband, Markierungskegel und eine Schulklasse :)

Vorab sollte die Klasse bereits grundsätzliche Verhaltensregeln im Straßenverkehr für Fußgänger/Fußgängerinnen und Radfahrer/Radfahrerinnen kennengelernt haben.

Mit dem Markierungsband und den Kegeln wird der Bereich des toten Winkels vor, neben und hinter dem geparkten Lkw gekennzeichnet. Ist der gefährliche Bereich erst einmal markiert, erkennen die Kinder schnell, wo der Fahrer/die Fahrerin sie nicht sehen kann.

Da sich viele Schülerinnen und Schüler aber nicht vorstel-

len können, dass sie für den Fahrer in dem großen abgesteckten Bereich tatsächlich nicht sichtbar sind, dürfen sie sich auch selbst einmal auf den Fahrersitz setzen, um das zu überprüfen. Der Rest der Klasse versteckt sich derweil im toten Winkel. Das Kind auf dem Fahrersitz kann nun feststellen, dass weder die Kegel noch die anderen Kinder sichtbar sind.

Eine anschließende Gruppendiskussion über das Erlebte festigt das Wissen: Nicht nur hinter, sondern sowohl vor als auch seitlich von LKWs besteht eine erhebliche Gefahr!

Die Kinder erfahren, dass sie für den Fahrer/die Fahrerin sichtbar bleiben müssen. Sichtkontakt zum Fahrer/der Fahrerin aufnehmen, um sicherzugehen, dass sie gesehen werden, sich deshalb am besten mit Abstand vor oder hinter, nicht neben dem LKW, aufhalten sollten. Abstand zu Lkws und Bussen halten sollten, da diese hinten weiter ausschwenken können.

Inzwischen müssen Lkws über Spiegel für eine lückenlose Rundumsicht verfügen, was einen immensen Sicherheitszugewinn bedeutet. Das Verkehrssicherheitstraining ist dennoch wichtig, denn nicht immer sind die Spiegel richtig eingestellt oder werden beim Anfahren und Abbiegen immer beachtet. ■



Dank unseren Partnern



Nutzfahrzeugzentren
Bayern



Bundesverband
Güterkraftverkehr Logistik
und Entsorgung (BGL) e.V.

