

01+02/2024 *Sächsische*



# *Verkehrs- nachrichten*

*34. Ordentliche Mitgliederversammlung des LSV e.V.  
am 9. März 2024 in Dresden,  
Gläserne Manufaktur*



## Wir gratulieren ganz herzlich ...

### im Monat Januar 2024

#### zum Firmenjubiläum:

##### **115 Jahre**

Haase Transporte, Bernhard Haase,  
Großenhain

##### **85 Jahre**

Waitz & Söhne GmbH,  
Pegau

##### **75 Jahre**

Fuhrgeschäft und Spedition Harry Ryll,  
Torgau

##### **35 Jahre**

André Meier Transporte,  
Großrückerswalde

Fuhrgeschäft Ralph Pöhland,  
Lengenfeld OT Weißensand

##### **30 Jahre**

Fritz Peter & Söhne Int. Spedition GmbH,  
Oschatz

##### **25 Jahre**

Spedition Zurek GmbH,  
Leipzig

Ihr Umzugsprofi Tino Erler,  
Chemnitz

##### **20 Jahre**

Fahrschule Trips GmbH, Löbau



#### zum Geburtstag:

##### **65 Jahre**

Frau Hegewald, Spedition Müller-Trans e.K.,  
Dresden

##### **50 Jahre**

Herr Förster, BplusL Transport GmbH,  
Dresden

### im Monat Februar

#### zum Firmenjubiläum:

##### **85 Jahre**

Fuhrgeschäft Max Otto´s Erben,  
Falkenstein

##### **30 Jahre**

Reissmann-Linienverkehr, Zwickau

#### zum 70. Geburtstag

Peter Burckhardt, Burckhardt Spedition GmbH,  
Dresden

Hartmut Reimann, Reimann-Reisen,  
Löbau-Georgewitz

[www.lsv-ev.de](http://www.lsv-ev.de)

## Wir trauern

Wir erhielten die traurige Nachricht,  
dass unser langjähriges Verbandsmitglied

### **Dietmar Wehner**

von der Wehner OHG Transport und Handel, Thiendorf OT Sacka, am  
30.12.2023 verstorben ist. Unser aufrichtiges Beileid und Mitgefühl gilt  
seiner Familie und den Mitarbeitern.

Wir werden ihm ein ehrendes Gedenken bewahren.

Der Vorstand und die Geschäftsführung des LSV e.V.

## Inhaltsverzeichnis

### Wir gratulieren ganz herzlich ...

im Monat Januar und Februar 2024 2

### Wir trauern

um Dietmar Wehner 2

### Verkehrspolitik

Abfluss der Mittel aus der KsNI-Förderung steht diametral zur Zielsetzung der Bundesregierung 4

Neue EU-Verordnung zu De-minimis-Beihilfen in Kraft getreten 5

Antragsstart im Förderprogramm „De-minimis 2024“ am 5. Februar 2024 5

LKW-Kartell: EuGH bestätigt Millionen-Geldbuße gegen Scania 6

Lkw-Maut-Rückerstattung 7

Übersicht Mautsätze ab 1. Juli 2024 bis 31. Dezember 2025 7

Verkehrsetat 2024 gebilligt 9

### Straßengüterverkehr

Verladerhaftung: Überblick über die Verantwortung des Auftraggebers nach Güterkraftverkehrsgesetz, Mindestlohngesetz und Fahrpersonalverordnung 12

Überblick: Verantwortung des Auftraggebers bei illegaler Kabotage und Mindestlohnverstößen 13

### Internationaler Verkehr

UKRAINEKRIEG: Zwölftes Sanktionspaket der EU gegen Russland vom 18. Dezember 2023 14

UKRAINEKRIEG: Verlängerung der EU-Sanktionen gegen Russland bis 31. Juli 2024 14

RUSSISCHE FÖDERATION: Ausfuhr-Code für Waren, die nicht durch das Gebiet Russlands befördert werden 14

RUSSLAND/BELARUS: Fahrer aus GUS-Staaten, China, Türkei und Iran können Grenze BY/RF an einem Grenzübergang wieder queren 15

FINNLAND-RUSSISCHE FÖDERATION: Verlängerung der vorläufigen Schließung aller Grenzübergänge bis 14. April 2024 15

RUMÄNIEN: Erhebliche Ausweitung von Anwendungsbereich und Transportunternehmerpflichten des RO e-transport-Systems seit 15. Dezember 2023 15

RUMÄNIEN: Wiedereinführung der Toleranz bei Überschreitung der zulässigen Höchstgewichte und/oder Abmessungen von Kraftfahrzeugen 16

BULGARIEN: Verstärkte Kontrollen von Beförderungen nach und aus Österreich 16

TSCHECHISCHE REPUBLIK: Einführung einer CO<sub>2</sub>-Maut ab 01. März 2024 17

VEREINIGTES KÖNIGREICH: Zollanforderungen für Nordirland-Großbritannien-Transporte – Erinnerung 17

ÖSTERREICH – A10 Tauernautobahn Stauausweichverkehr Abfahrtssperren 18

### Spedition/Logistik

Bauern-Proteste und GDL-Streik – zivilrechtliche Aspekte 19

BM Dr. Wissing reagiert mit Einrichtung einer „Kommission zur Stärkung der Logistik“ auf Interventionen der Verbände 20

Pressemitteilung des DSLV 21

EU-Richtlinie technologieoffen ausgestalten 21

CO<sub>2</sub>-Grenzwerte für Lkw-Flotten müssen Kraftstoffalternativen berücksichtigen 21

Elektronische Ausstellung der Statusnachweise T2L und T2LF ab 1. März 2024 21

### Möbelspedition

Nachruf Herbert Lehmann 22

### Personenverkehr

Verkehrsministerkonferenz vertagt Problemlösung 23

ITALIEN: Empfehlung zwei Unterlegkeile mitzuführen 23

ITALIEN: Eintrittsgebühr in Venedig für Tagestouristen 23

ITALIEN: Einschränkungen für Reisegruppen in Venedig 24

bdo: Neuer stellvertretender Hauptgeschäftsführer 24

Neues Zusatzblatt C für Arbeitsaufnahme von Busfahrer:innen über § 24a BeschV 25

### Bildung

Beschleunigte Grundqualifikation: Umstellung der Prüfungen im Güter- und Personenverkehr 25

Angebote der SVG Beratungs- und Schulungsgesellschaft mbH 30

Angebote der Verkehrsinstitut Chemnitz GmbH 31

### Recht & Versicherung

Kein uneingeschränktes „Recht auf Nichterreichbarkeit“ 26

Betriebsratswahl – Smiley im Kennwort der Vorschlagsliste ist unzulässig 26

Erschütterung des Beweiswerts einer Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung 27

Entgeltfortzahlung: Wann Beschäftigte ihre Erkrankungen offenlegen müssen 27

A1-Bescheinigung: Neues Meldeportal 28

Unerlaubtes Laden des Privatfahrzeugs auf Kosten des Arbeitgebers ist „an sich“ ein Kündigungsgrund 29

Betriebliche Mitbestimmung – Handyverbot während der Arbeitszeit 29

[www.lsv-ev.de](http://www.lsv-ev.de)

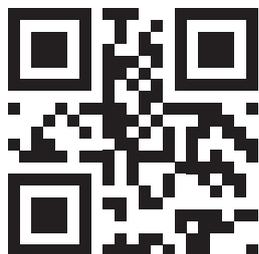
## Verkehrspolitik

### Abfluss der Mittel aus der KsNI-Förderung steht diametral zur Zielsetzung der Bundesregierung

Das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) hat über den **aktuellen Auszahlungsstand der Fördermittel** aus dem **Programm Klimaschonende Nutzfahrzeuge und Infrastruktur (KsNI)** informiert.

Laut einer Übersicht, welche wir interessierten Mitgliedsunternehmen auf Anforderung gern zur Verfügung stellen, wurden in den

**Schnell mal auf die Internetseite des LSV e.V.?**



beiden Förderaufrufen und dem Sonderaufruf etwa 3.400 Anträge auf Förderung mit einem Volumen von circa 1,7 Milliarden Euro gestellt. Positiv beschieden wurden davon ca. 1.700 Anträge mit einem Volumen von ca. 1,03 Milliarden Euro.

Die Übersicht bestätigt die Annahme des DSLV, dass nur ein geringer Anteil schwerer Nutzfahrzeuge (EG-Fahrzeugklasse N3) gefördert wurde. Die Anzahl der geförderten Ladepunkte ist im Hinblick auf das Ziel der Bundesregierung, bis 2030 ein Drittel der Fahrleistung von Nutzfahrzeugen mit elektrischen Antrieben oder strombasierten Kraftstoffen zu erbringen, mit nur etwa 2.700 Ladepunkten insgesamt unterdimensioniert.

Auffällig ist auch, dass zum 7. Dezember 2023 insgesamt nur rund 95 Mio. Euro an die begünstigten Unternehmen ausgezahlt wurden. Dies zeigt, dass sowohl der Auf- und Ausbau der Ladeinfrastruktur als auch die Verfügbarkeit von Fahrzeugen sehr gering ist.

### Deutschland: Winterreifen – Alpine-Symbol wird Pflicht

Ab dem 1. Oktober 2024 werden nur noch Reifen als Winterreifen anerkannt, die das „Alpine-Symbol“ tragen. Es besteht aus einer Schneeflocke und einem Berg. Das gilt auch für Ganzjahresreifen. Ab diesem Datum dürfen bei winterlichen Straßenbedingungen keine Reifen mehr gefahren werden, die lediglich eine „M+S“-Kennzeichnung tragen.

Die Winterreifenpflicht bleibt also situationsbedingt:

- Nur bei Glatteis, Schneeglätte, Schneematsch, Eisglätte oder Reifglätte müssen die Reifen mit Al-pine-Symbol versehen sein (§ 36 Abs. 4 Nr. 2 StVZO).
- Bei M2- und M3- Bussen müssen mindestens die Räder an der permanent angetriebenen Achsen und der vorderen Lenkachsen mit Alpine-Symbol-Reifen ausgerüstet sein (§ 2 Abs. 3a StVZO).

### „Sächsische Verkehrsnachrichten“

Herausgeber:  
Landesverband des Sächsischen Verkehrsgewerbes  
(LSV) e.V.

Palaisplatz 4, 01097 Dresden

Telefon: 0351 8143270

Telefax: 0351 8143277

E-Mail: info@lsv-ev.de

Internet: www.lsv-ev.de

Präsident: Wieland Richter

Redaktion: Dietmar von der Linde (verantw.),  
Petra Gerber

Anzeigen: Petra Gerber

Titelfoto: Gläsernen Manufaktur der VW Sachsen GmbH

Der Bezugspreis ist mit dem Mitgliedsbeitrag abgegolten.

Mit Namen oder Initialen des Verfassers gekennzeichnete Beiträge oder Zitate geben nicht unbedingt die Meinung des Landesverbandes des Sächsischen Verkehrsgewerbes (LSV) e.V. wieder.

Gesamtherstellung:  
Lößnitz Druck GmbH, Radebeul  
Güterhofstraße 5  
01445 Radebeul

Telefon: 0351 8309890

0351 8309892

Telefax: 0351 8309893

## Neue EU-Verordnung zu De-minimis-Beihilfen in Kraft getreten

Die EU-Kommission hat mit Datum vom 13.12.2023 die Verordnung zu De-minimis-Beihilfen in überarbeiteter Form erlassen (Verordnung (EU) 2023/2831 – Auszug aus dem Amtsblatt der Europäischen Union sowie zugehörige Pressemitteilung der EU-Kommission liegen uns vor und können von interessierten Mitgliedsunternehmen abgefordert werden). Die Verordnung ist zum 01.01.2024 in Kraft getreten und wird bis zum 31.12.2030 gelten. Diese EU-Richtlinie ist die Grundlage für zahlreiche bundesweite sowie regionale Förderprogramme, unter anderem auch des De-minimis-Förderprogramm des BALM.

Mit der Verordnung konnten einige wichtige Forderungen erreicht werden, die der BGL in einer Stellungnahme gegenüber der EU-Kommission im April 2023 platziert hatte. Besonders hervorzuheben ist die Gleichstellung der Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs sowie die Anhebung des Förderhöchstbetrags. Daher ist die neue Verordnung für das Gewerbe als wichtiger Fortschritt zu bewerten:

- Der Förderhöchstbetrag pro Unternehmen über drei Jahre steigt für alle Unternehmen auf 300.000 Euro (bisher 200.000 Euro, für Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs bisher nur 100.000 Euro).
- Es gibt keine Differenzierung mehr beim Förderhöchstbetrag zwischen Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs mit sonstigen Unternehmen. Art. 3 Abs. 2 der Verordnung

wurde entsprechend geändert. Diese Gleichstellung des gewerblichen Güterkraftverkehrs war ein sehr wichtiges Anliegen, das nunmehr umgesetzt ist.

- Es ist keine Klausel mehr enthalten, die die Verwendung der De-minimis-Beihilfen für den Erwerb von schweren Nutzfahrzeugen untersagt.
- Neu ist außerdem die Pflicht der EU-Mitgliedsstaaten, De-minimis-Beihilfen ab dem 01.01.2026 in einem auf nationaler oder EU-Ebene eingerichteten zentralen Register zu erfassen, wodurch die Berichtspflichten für die Unternehmen verringert werden sollen.

Da die neue EU-Verordnung sich als Grundlage auch auf die Förderrichtlinie De-minimis beim BALM auswirkt, musste das De-minimis-Förderprogramm entsprechend an das geänderte EU-Recht angepasst werden. Aus diesem Grund verzögerte sich auch die Antragstellung im De-minimis-Programm.

### **Antragsstart im Förderprogramm „De-minimis 2024“ am 5. Februar 2024 – Wichtige Vorabinformation aus der Verbänderrunde mit dem BMDV**

Das Förderprogramm De-minimis wird in der **Förderperiode 2024** fortgesetzt – allerdings unter dem **neuen Namen „Umweltschutz und Sicherheit (US)“**.

Grund für die Namensänderung ist, dass die Bezeichnung „De-minimis“ keinen Rückschluss auf

das Ziel oder den Inhalt des Förderprogramms zulasse – so das BALM. Um die Wahrnehmung des Programms und damit mehr Inanspruchnahme durch potenzielle Antragstellende zu erhöhen sowie die Wertigkeit der Ziele herauszuheben, werde das Programm ab sofort unter der Bezeichnung „Umweltschutz und Sicherheit (US)“ geführt.

Seit Programmstart 2009 werden Unternehmen des Güterkraftverkehrs mit schweren Nutzfahrzeugen gefördert, die Maßnahmen zur Förderung von Sicherheit und des Umweltschutzes durchführen.

### **Programm-Modifikationen und Friständerung für die Förderperiode 2024:**

**Anträge konnten ab dem 05. Februar 2024, 09.00 Uhr bis zum 31. Mai 2024 elektronisch über das eService-Portal beim BALM gestellt werden.**

#### **Achtung:**

Windhundverfahren! Das Fördervolumen bleibt mit 261,9 Mio. Euro gleich wie in den Vorjahren.

**Abweichend zu früheren Förderperioden kann nur ein Förderantrag gestellt werden (keine Folgeanträge!).**

Mit der Antragstellung sind keine Fahrzeuge nachzuweisen – der Fahrzeugnachweis wird auf einen späteren Zeitpunkt verlagert (Verwendungsnachweisführung). Stichtag für die Fahrzeugzulassung ist der 1. Dezember 2023.

Zudem gibt es Erleichterungen bei der Abrechnung von Dauer-schuldverhältnissen.

*Fortsetzung auf Seite 6*

Fortsetzung von Seite 5

Alle Einzelheiten finden Sie in den FAQs sowie weitere Informationen und Hinweise zur Förderperiode 2024 auf der Internetseite des BALM unter

[https://www.balm.bund.de/DE/Foerderprogramme/Gueterkraftverkehr/Deminimis/Umweltschutz\\_und\\_Sicherheit\\_2024/InformationenZumVerfahren/informationenzumverfahren\\_node.html](https://www.balm.bund.de/DE/Foerderprogramme/Gueterkraftverkehr/Deminimis/Umweltschutz_und_Sicherheit_2024/InformationenZumVerfahren/informationenzumverfahren_node.html).

Grund für die genannten Verfahrensänderungen ist, dass zum 31. Dezember 2023 die EU-rechtliche Fördergrundlage (= „EU-De-Minimis-Verordnung“) für das Förderprogramm „De-minimis“ ausgelaufen ist.

Die Neufassung der EU-Verordnung für „De-minimis“-Beihilfen war zum Zeitpunkt der Vorbereitung für das Förderprogramm US noch nicht in Kraft getreten. Um für die Förderperiode 2024 zeitnah die Antragstellung zu ermöglichen, haben BMDV und BALM entschieden, das Programm 2024

mit der bestehenden Förderrichtlinie („Förderung der Sicherheit und Umwelt in Unternehmen des Güterkraftverkehrs mit schweren Nutzfahrzeugen vom 15. Dezember 2015 in der Fassung der Zweiten Änderung vom 25. November 2023“) abzuwickeln.

Möglich wird dies, da die neue EU-Richtlinie eine Übergangsfrist ermöglicht. Allerdings gilt diese Übergangsfrist nur bis zum 30. Juni 2024, so dass das Förderprogramm US in der Förderperiode 2024 nur verkürzt und mit Modifikationen umgesetzt werden kann. Die anschließende Förderperiode 2025 wird künftig auf Grundlage der neuen EU-Verordnung sowie einer darauf basierenden neuen nationalen Förderrichtlinie umgesetzt werden.

Nach Redaktionsschluss erhielten wir die folgende Nachricht:

**Förderprogramm „Umweltschutz und Sicherheit“ (ehemals „De-minimis“) – Fördervolumen bereits vollständig ausgeschöpft.**

Das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) teilt mit, dass die im Haushalt 2024 zur Verfügung stehenden Mittel für das Förderprogramm „Umweltschutz und Sicherheit (US)“, vormals „De-minimis (DM)“, durch die bisher eingegangenen Förderanträge bereits vollständig gebunden sind. Für weitere Anträge könnten bis auf Weiteres keine Fördermittel mehr zugesagt werden. Das eService-Portal wurde deshalb für weitere Anträge im Förderprogramm „Umweltschutz und Sicherheit“ nach wenigen Tagen bereits wieder geschlossen.

## **LKW-Kartell: EuGH bestätigt Millionen-Geldbuße gegen Scania**

Der Europäische Gerichtshof (EuGH) hat die von der Europäischen Kommission gegen den Lkw-Hersteller Scania verhängte Geldbuße in Höhe von etwa 880 Millionen Euro aufrechterhalten. Die Kommission beschuldigte Scania, gemeinsam mit fünf anderen Herstellern über einen Zeitraum von 14 Jahren die Preise für Lastwagen abgesprochen zu haben. Zudem soll vereinbart worden sein, die Kosten für die Entwicklung neuer Technologien zur Emissionsbegrenzung an die Kunden weiterzugeben.

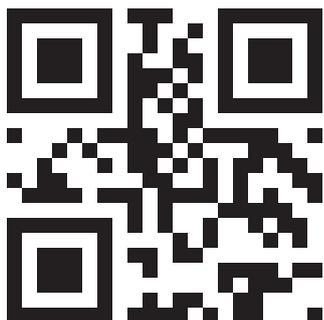
Die meisten Beteiligten in diesem Fall stimmten einem Vergleich zu, jedoch nicht der Lkw-Hersteller Scania. Dieser legte gegen die Bußgeldentscheidung Nichtigkeitsklage ein, die vom Europäischen Gericht (EuG) abgelehnt wurde. Das Rechtsmittel vor dem EuGH hatte ebenfalls keinen Erfolg.

Die Richterinnen und Richter des EuGH waren der Ansicht, dass Scania insbesondere nicht nachgewiesen hat, dass das EuG versäumt hat, die Unparteilichkeit des fortgesetzten Verfahrens gegen Scania zu überprüfen (Urteil vom 01.02.2024 – C-251/22).

Die Tatsache, dass dasselbe Team der Kommission sowohl für den Vergleichsbeschluss als auch für den endgültigen Beschluss gegen Scania zuständig war, allein reicht nicht aus, um die Unparteilichkeit der Kommission in Frage zu stellen.

Fortsetzung auf Seite 7

**Schnell mal  
auf die  
Internetseite  
des LSV e. V.?**



Der EuGH wies auch Scania's Argumentation zurück, dass die Vorinstanz zu Unrecht angenommen habe, dass sich das wettbewerbsschädliche Verhalten auf deutscher Ebene auf das gesamte Gebiet des Europäischen Wirtschaftsraums erstreckte.

Das EuG habe zu Recht eine einheitliche und fortgesetzte Zuwiderhandlung festgestellt. Schließlich sei die Befugnis der Kommission zur Verhängung einer Geldbuße nicht verjährt gewesen.

Urteil des EuGH  
vom 01.02.2024 – C-251/22

Quelle: Redaktion beck-aktuell,  
ak, 1. Feb 2024.

## Lkw-Maut-Rückerstattung

**BGL-Kooperationspartner Hausfeld erhebt Musterklagen beim Verwaltungsgericht Köln gegen die Bundesrepublik Deutschland, um Erstattungsansprüche wegen rechtswidrig erhobener Lkw-Maut für über 15.000 Transportlogistikunternehmen durchzusetzen**

- Um die Mautrückerstattungsansprüche im Rahmen der Verbandslösung – BGL/eClaim/Hausfeld – möglichst effizient durchzusetzen und die Verwaltungsgerichte nicht mit tausenden Einzelklagen zu belasten, hat der BGL-Kooperationspart-

ner Hausfeld, nachdem ein Einvernehmen mit dem Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) zur Führung von Musterverfahren erzielt werden konnte, Anfang Februar 2024 drei Musterklagen beim Verwaltungsgericht Köln gegen die Bundesrepublik Deutschland eingereicht.

- Gemäß der Vereinbarung mit dem BALM sollen die rechtskräftigen Entscheidungen für alle 15.000 Unternehmen (davon rund 8.000 deutsche Unternehmen), die von Hausfeld vertreten werden, gelten.
- Nach Berechnung von Hausfeld beläuft sich das Erstattungsvolumen allein für den auf den Kosten der Verkehrspolizei beruhenden Anteil der Maut auf über 330 Mio. Euro.

### 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 BGL 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.

Wir werden über den Fortgang des Verfahrens informieren.

## Übersicht Mautsätze ab 1. Juli 2024 bis 31. Dezember 2025

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) hat am 18. Dezember 2023 eine Übersicht zu den ab 1. Juli 2024 geltenden Mautsätzen gemäß Artikel 2 des 3. MautÄndG verteilt.

Das BMDV weist darauf hin, dass alle Zahlen gewissenhaft und doppelt geprüft wurden.

### Achtung:

Durch die Einführung der Mautpflicht für Fahrzeuge ab 3,5 t technisch zulässigem Gesamtgewicht (tzGM) ab dem 1. Juli 2024 ändert sich die Bemessungsgrundlage für den Mautbestandteil der Infrastrukturkosten.

Diese Änderung hat Auswirkungen auf alle Fahrzeuge in den Gewichtsklassen ab 7,5 t tzGM.

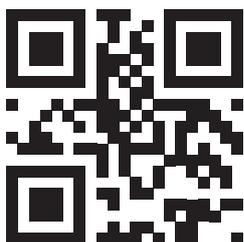
Aus diesem Grund müssen die Mauttabellen zur Jahresmitte nochmals vollständig angepasst werden. Hintergrund ist, dass sich die externen Infrastrukturkosten auf eine steigende Anzahl von Fahrzeugen verteilen.

Die Übersicht wird zu gegebener Zeit auch auf der Internetseite des BMDV <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Strassenverkehr/lkw-maut.html> unter WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN eingestellt. Derzeit sind dort die seit dem 1. Dezember 2023 geltenden Mautsätze eingestellt: <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/mautsaetze-fuer-mautpflichtige-lkw.pdf>

Eine Aufstellung der Gebührenstruktur finden Sie im Anschluss.

*Fortsetzung auf Seite 8*

**Schnell mal auf die  
Internetseite des LSV e.V.?**



### Gebührenstruktur LKW-Maut in Deutschland (01.07.2024 bis 31.12.2025) in Cent/km \*

CO <sub>2</sub> - Emissionsklasse	Schadstoffklasse	>3,5 bis <7,5 t	7,5 bis <12 t	12 bis 18 t	>18 t mit bis 3 Achsen	>18 t mit 4 Achsen	> 18 t mit 5 und mehr Achsen
<b>EK 1</b>	Euro VI	15,1	17,7	23,8	30,3	32,4	34,8
	Euro V / EEV	18,9	20,5	27,5	35,3	36,3	38,9
	Euro IV	20,1	22,1	28,6	37,1	38,8	41,4
	Euro III	22,5	25,0	32,8	42,9	45,4	47,8
	Euro II	24,4	27,5	34,8	45,9	48,7	51,1
	Euro I / Euro 0	24,8	27,6	35,0	48,4	51,2	51,6
<b>EK 2</b>	Euro VI	14,7	17,3	23,4	29,7	31,8	34,0
<b>EK 3</b>	Euro VI	14,4	16,9	22,8	29,0	31,0	33,2
<b>EK 4</b>	Euro VI	11,4	13,7	18,8	24,2	25,8	26,9

\* Gemäß Art. 2 des „Dritten Gesetzes zur Änderung maurechtlicher Vorschriften“ (Bundesgesetzblatt Teil I Nr. 315 vom 24.11.2023).

\*\* Die Tabelle deckt aus Gründen der Übersichtlichkeit nicht alle denkbaren Kombinationen der Fahrzeugparameter ab, aber die meisten der in der Praxis vorkommenden Fahrzeuge.

\*\*\* Fahrzeuge der CO<sub>2</sub>-Emissionsklasse EK 5 (emissionsfreie Fahrzeuge) sind bis 31. Dezember 2025 von der Lkw-Maut befreit.

## Verkehrsetat 2024 gebilligt

Mit Zustimmung des Bundesrates zum Bundeshaushalt 2024 wurde die vorläufige Haushaltsführung für das laufende Jahr nach langwierigen Beratungen beendet. Damit können wichtige Investitionsprojekte wie das Brückenprogramm und die Schienenkorridor-sanierungen zumindest teilweise abgesichert werden. Gleichzeitig wächst der Schereneffekt für den Güterverkehrssektor mit einer immer weiter steigenden Belastung aus CO<sub>2</sub>-Preisen, Lkw-Maut, Trassenpreisen und Luftverkehrssteuer auf der einen Seite und der Streichung bereits zugesicherter Investitionsmittel und Anreize andererseits. Damit werden der Speditions- und Logistikbranche erhebliche liquide Mittel entzogen, die für die Transformation und Technikwende dringend benötigt werden.

Der Bundeshaushalt 2024 wurde nach Beschluss des Deutschen Bundestags und mit Zustimmung des Bundesrats nach langwierigen Verhandlungen ohne Änderungen am 2. Februar 2024 final verabschiedet. Bereits der Beschluss des Haushaltsausschusses zum Abschluss der Bereinigungssitzung sah für den finalen Haushaltsentwurf zumindest keine weiteren Kürzungen im Bereich der Investitionsmittel für den Ausbau und Erhalt der Bundesfernstraßen vor.

An der grundsätzlich unzureichenden Finanzausstattung des Verkehrsetats zur Bewältigung der noch umzusetzenden Transformationsprozesse bei gleichzeitigem Sanierungstau ändert dies jedoch nichts.

## Eckpunkte des Haushaltsentwurfs

Im gesamten Bundeshaushalt 2024 sind Ausgaben von etwa 476,8 Milliarden Euro, Steuereinnahmen in Höhe von 377,6 Milliarden Euro und eine Nettokreditaufnahme von ca. 39 Milliarden Euro vorgesehen. Damit soll die Schuldenbremse nach den Ausnahmen der vergangenen Jahre wieder greifen. Im Vergleich zum Vorjahr steigen die Ausgaben um 3,4 Prozent.

## Verkehrsetat wächst

Die Ausgaben des Einzelplans 12 (Verkehr) steigen dem Haushaltsbeschluss zufolge um rund 5,4 auf 44,15 Milliarden Euro. Im Regierungsentwurf waren ursprünglich 38,7 Milliarden Euro geplant. Die Verpflichtungsermächtigungen steigen ebenfalls um 14,1 Milliarden Euro auf 46,8 Milliarden Euro. Ursprünglich geplant waren 32,7 Milliarden Euro. Auf der Einnahmenseite schlägt für den Anstieg die deutliche Anhebung der Mautsätze zu Buche.

Überblick zum Einzelplan 12 (in Mrd. Euro)

	Soll 2023	Regierungsentwurf 2024	Haushaltsbeschluss des Bundestags für 2024
Einnahmen	8.646	15.804	15.869
Ausgaben	35.579	38.701	44.245

Der Anstieg im Verkehrsetat ist vor allem auf die Erhöhung des Eigenkapitals der Deutschen Bahn AG um etwa 4,4 Milliarden Euro zusätzlich zur Ertüchtigung des Schienennetzes zurückzuführen. Vier Milliarden Euro davon sind jedoch gesperrt bis zur Vorlage einer Vereinbarung zwischen Bund und Deutsche Bahn AG über die Verwendung der Mittel. Darüber hinaus soll die Aufhebung der

Sperre in Abhängigkeit von Einnahmen aus Veräußerungen von Beteiligungen des Bundes (u. a. DB Schenker) erfolgen, aber spätestens zum 15. Juli 2024, unter der Voraussetzung, dass mindestens zwei Milliarden an Beteiligungserlösen erzielt wurden. Außerdem erhält die Bahn im Jahr 2024 die letzte Tranche in Höhe von 1,12 Milliarden Euro im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030. Hinzu kommen Verpflichtungsermächtigungen in Höhe von 8,5 Milliarden Euro. Diese Mittel waren zuvor im Klima- und Transformationsfonds (KTF) im Titel ‚Investitionen in die Infrastruktur der Eisenbahnen des Bundes‘ verbucht, der aufgrund des Urteils des Bundesverfassungsgerichts gestrichen werden musste. Auch zur Unterstützung des Breitbandausbaus sollen mehr Mittel zur Verfügung gestellt werden. Hier sind für 2024 1,3 Milliarden und als Verpflichtungsermächtigung 3,8 Milliarden Euro veranschlagt.

Die Mittel für die ‚Ausrüstung der deutschen Infrastruktur und von rollendem Material mit dem europäischen Zugsicherungssystem ERMTS‘ wurden für dieses Jahr um 250 Millionen Euro gekürzt, als Verpflichtungsermächtigungen sind ab 2025 jedoch knapp 1,3 Milliarden Euro mehr vorgesehen.

Fortsetzung auf Seite 10

Fortsetzung von Seite 9

Die Kürzungen im Vergleich zum Regierungsentwurf betreffen unter anderem Baukostenzuschüsse für Investitionen des Bedarfsplans Schiene (minus 610 Millionen Euro), die Förderinitiative zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit von Bahnhöfen (minus 168 Millionen Euro) und die Trassenpreisförderung im Schienengüterverkehr (minus 121 Millionen Euro).

Die zur Verfügung stehenden Mittel für Investitionen in die bundeseigene Wasserstraßeninfrastruktur für das Jahr 2024 wurden gegenüber dem ursprünglichen Haushaltsentwurf nicht gekürzt. Für 2024 sind 1,4 Milliarden Euro für Investitionen vorgesehen. Dieser Betrag reicht gleichwohl noch nicht einmal aus, um die Substanz der Infrastruktur zu erhalten. Hierfür wären jährlich mindestens 2 Milliarden Euro zu veranschlagen. Darüber hinaus wäre dieser Sockelbetrag durch Baukostensteigerungen und durch Erweiterungsbedarfe jährlich anzupassen.

### Veränderungen im Wirtschaftsplan des Klima- und Transformationsfonds (KTF) nach Bereinigungssitzung

Der Wirtschaftsplan des Klima- und Transformationsfonds (KTF) wurde im Rahmen der Bereinigungssitzung ebenfalls noch geringfügig geändert. So soll der Ausbau von Tank- und Ladeinfrastruktur um 45 Millionen Euro weniger gefördert werden, wodurch sich dieser Ausgabenteil auf insgesamt 1,85 Milliarden Euro reduziert. Für die Entwicklung regenerativer Kraftstoffe sind in diesem Jahr Kürzungen von knapp 70 Millionen Euro geplant. Für das KsNI-Programm zur Förderung von klimaschonenden

Nutzfahrzeugen und dazugehöriger Tank- und Ladeinfrastruktur wurden im Haushaltsjahr 2024 keine Haushaltsmittel mehr zur Verfügung gestellt.

### Ausgaben für Bundesfernstraßen

Für die Bundesfernstraßen ist ein leichter Ausgabenanstieg festzustellen (in Mrd. Euro)

	Soll 2023	Soll 2024
<b>Bundesfernstraßen, davon</b>	<b>12,68</b>	<b>12,80</b>
Autobahn GmbH des Bundes (Investitionen)	5,54	6,03
Autobahn GmbH des Bundes (Betrieb, Planung, Verwaltung)	2,30	2,29
Bundesstraßen (Bedarfsplanmaßnahmen)	0,97	0,52
Bundesstraßen (Erhalt)	1,30	1,31
Bundestraßen (Radwege)	0,12	0,12

### Bewertung der Haushaltsdebatte

Die Debatte zum Verkehrsetat 2024 offenbarte erneut die unterschiedliche Prioritätensetzung der jeweiligen Parteien im Hinblick auf die enormen verkehrsinfrastrukturellen Herausforderungen der kommenden Jahre. SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN behandelten den Verkehrsträger Straße im Zuge der Haushaltsdebatte höchstens am Rande und wiesen dabei vor allem auf die Notwendigkeit höherer Investitionsmittel für die Schiene als für die Straße hin. Die FDP-Abgeordneten sprachen von einem ‚Haushalt der Vernunft‘, der sich aufgrund der angespannten Haushaltslage auf das Wesentliche konzentrieren müsse. Dabei wurde auch für das Vorantreiben von ÖPP-Projekten im Verkehrssektor geworben. Deutlich bekannten sich die Oppositionsfraktionen

CDU/CSU und AfD zum Hauptverkehrsträger Straße. Die Kritik der CDU/CSU-Fraktion an der Eigenkapitalerhöhung der DB AG ohne direkten Verwendungsnachweis ist ebenso nachzuvollziehen wie die Kritik über die schritt-

weise Auflösung des Finanzierungskreislaufs Straße. Allerdings muss sich die Union, die 16 Jahre selbst das Bundesverkehrsministerium führte, Vorwürfe gefallen lassen, mitverantwortlich für die heute deutlich sichtbaren Probleme im Verkehrssektor zu sein.

### Bewertung des Verkehrsetats 2024

Positiv ist zu bewerten, dass der Rotstift trotz der Notwendigkeit massiver Einsparungen im Zuge des Karlsruher Urteils nicht bei den Investitionsmitteln für Ausbau, Erhaltung und Modernisierung der Bundesfernstraßen angesetzt wurde. Vor dem Hintergrund der zukünftig enormen Kosten ist die Finanzausstattung für die ökologische und digitale Transformation des Verkehrssektor und den massiven Kostensteigerungen der

Fortsetzung auf Seite 11

Fortsetzung von Seite 10

vergangenen Jahre für Bauleistungen bei einem parallel wachsenden Sanierungsstau dennoch unterdimensioniert und deshalb genügend.

Während insbesondere der Straßengüterverkehrssektor durch die drastische Mauterhöhung und steigende CO<sub>2</sub>-Preise entgegen der Koalitionszusage mehrfach belastet wird, werden die zusätzlichen Einnahmen nicht bedarfsgerecht in das System Straße zurückgeführt. Allein der jährliche Finanzierungsbedarf für dringend notwendige Brückenmodernisierungen in Höhe von etwa 2,5 Milliarden werden im jetzigen Haushalt und in der Finanzplanung nicht ausreichend berücksichtigt. Auch auf kommunaler Ebene steigen die Investitionsbedarfe in die Verkehrsinfrastruktur. Nach Angaben des Deutschen Instituts für Urbanistik (Difu) müssen im laufenden Jahrzehnt Investitionen in Höhe von etwa 372 Milliarden Euro (davon gut 303 Milliarden Euro für Straßen) getätigt werden, um die Infrastruktur bedarfsgerecht zu erhalten und auszubauen. Diese Zahlen verdeutlichen die Notwendigkeit zur Änderung von Finanzstrukturen und -instrumenten.

Die im Vergleich zum ursprünglichen Kabinettsentwurf des Verkehrsetats vorgenommenen Kürzungen für den Schienenverkehr belaufen sich auf insgesamt etwa 300 Millionen Euro, darunter die Kürzung der Trassenpreisförderung um 121 Millionen Euro. Auch wenn niedrige Trassenpreise zur Förderung des Schienengüterverkehrs beitragen, muss bezweifelt werden, dass die vergleichsweise geringen Kürzungen zusätzliche Einbußen in der Leistungsfähigkeit des System Schiene ergeben

werden. Zur Erreichung der ambitionierten Klimaziele wäre es allerdings zwingend erforderlich Verkehre dort zu dekarbonisieren, wo CO<sub>2</sub>-Emissionen heute und gemäß sämtlicher Verkehrsprognosen auch in der Zukunft auftreten werden. Dies trifft allein im Güterverkehr auf den Verkehrsträger Straße zu. Umso unverständlicher sind die Kürzungen der Ausgabentitel im Wirtschaftsplan des Klima- und Transformationsfonds (KTF) für die Förderung der Tank- und Ladeinfrastruktur oder die Entwicklung regenerativer Kraftstoffe. Eine Zweckbindung der Mehreinnahmen aus der erhöhten Lkw-Maut und CO<sub>2</sub>-Abgabe mit dem Ziel der Dekarbonisierung des Straßengüterverkehrs könnte bestehende Finanzierungsprogramme absichern und weitere Möglichkeiten für dringend notwendige Zukunftsinvestitionen ermöglichen. Hinzu kommt, dass Infrastrukturprojekte, die heute geplant werden, frühestens in den 2030er Jahren fertiggestellt werden. Gemäß Klimaschutzgesetz sollen sämtliche Verkehre – auch der Straßenverkehr – bis 2045 klimaneutral sein. Dementsprechend entfällt auch mittelfristig die Diskussion über klima(un-)freundliche Verkehrsträger, die heute einen elementaren Einfluss auf die Zuteilung und Verwendung von Verkehrsinvestitionsmitteln haben.

Hierzu fordert der DSLV Bundesverband Spedition und Logistik u. a.:

- eine Priorisierung von Ausgaben, wobei der Verkehrsinfrastruktur höchste Priorität einzuräumen ist
- eine langfristige Überjährigkeit der Haushaltsmittel einzuführen, um Vertrauen in Verwaltung und Wirtschaft auf eine langfristige Finanzierungsperspektive zu schaffen

- die Baupreis- und Materialkostensteigerungen sowie Inflation und Zinspolitik bei Zuteilungen von Investitionsmitteln in kommenden Haushalten stärker zu berücksichtigen
- Mehrfachbelastungen des Straßentransportsektors durch Mauterhöhung und CO<sub>2</sub>-Preis rückgängig machen
- eine Beibehaltung des Finanzkreislaufs Straße vor allem bei CO<sub>2</sub>-Abgaben, da die Zuteilung des überwiegenden Teils der Mittel an die Deutsche Bahn, in erster Linie Verbraucherpreise für Güter erhöht, aber keine Effekte auf den Modal Split im Güterverkehr haben oder die Dekarbonisierung des Verkehrssektors vorantreiben wird
- Zukunftsinvestitionen, die zur Dekarbonisierung des Straßenverkehrs beitragen, steigern und langfristig verstetigen, insbesondere beim Ausbau der Tank- und Ladeinfrastruktur und der Förderung von Nutzfahrzeugen mit klimaschonenden Antrieben

Im Haushaltsvollzug müssen die knappen Investitionsmittel möglichst zügig freigegeben und Verzögerungen bei den verbliebenen Projekten und Förderprogrammen vermieden werden. Der Bundesregierung muss klar sein, dass die Lücken bei den Zukunftsinvestitionen durch den niedrigeren Haushaltsansatz und die weiterhin steigenden Kosten zeitnah geschlossen werden müssen.

Das sind Investitionen in das Schienen- und Wasserstraßennetz ebenso wie die Anschaffungsförderung für elektrifizierte Fahrzeuge, die Energiewende in den Häfen, Kapazitäten für alternative Kraftstoffe sowie die Tank- und Ladeinfrastruktur.

## Straßengüterverkehr

### **Verladerhaftung: Überblick über die Verantwortung des Auf- traggebers nach Güter- kraftverkehrsgesetz, Mindestlohngesetz und Fahrpersonalverordnung**

Dieser Verantwortung sollte der Auftraggeber – im eigenen Interesse – gerecht werden, um Haftungsrisiken, Bußgelder und Einträge in das Gewerbezentralregister zu vermeiden.

#### **I. Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG)**

- § 7 c GüKG begründet eine (Mit-) Verantwortung des Auftraggebers von Spediteuren und Frachtführern dafür, dass der die Beförderung durchführende Unternehmer oder Inhaber einer Erlaubnis, Berechtigung oder Gemeinschaftslizenz ist,
  - diese Erlaubnis, Berechtigung oder Lizenz zulässig verwendet und
  - nur ordnungsgemäß beschäftigtes Personal einsetzt.
- Die „zulässige Verwendung“ einer Gemeinschaftslizenz hebt auf Kabotagebeförderungen ab. Diese müssen jeweils die in § 17a der Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterverkehr und den Kabotageverkehr (GüKGrKabotageV) normierten Voraussetzungen erfüllen.
- Pressemitteilung des Bundesamtes für Logistik und Mobilität (BALM) vom 16.04.2020: „Auftraggeber müssen die Einhaltung der Kabotagebestimmungen durch beauf-

tragte Unternehmen sicherstellen, um Sanktionen zu vermeiden. Um gerade auch in der angespannten Lage Störungen des Wettbewerbs zu verhindern, wird die Einhaltung der Kabotagebeschränkungen durch die Kontrollorgane in Deutschland (Polizeien der Länder und des Bundes, Zoll und Bundesamt für Güterverkehr) überwacht. Bei Zuwiderhandlungen drohen Bußgelder von bis zu 200.000 €.“

- **Der Auftraggeber haftet für Vorsatz und jede Fahrlässigkeit.**

**Es drohen Bußgelder bis zu 200.000 €.**

- Hinweis:

Für die Erfüllung des Ordnungswidrigkeiten Tatbestandes des § 7 c GüKG reicht fahrlässiges Nichtwissen aus. Fahrlässiges Nichtwissen liegt bereits vor, wenn sich der Auftraggeber gar nicht erst darum bemüht in Erfahrung zu bringen, ob sein neuer Geschäftspartner die erforderlichen Erlaubnisse besitzt.

#### **II. Mindestlohngesetz (MiLoG)**

- Neben den Anwendungs- und Dokumentationspflichten des MiLoG selbst, sind für den Auftraggeber die Haftungsregeln und die bußgeldrechtliche Verantwortlichkeit von Relevanz.

##### **1. Auftraggeberhaftung nach § 13 MiLoG i.V.m. § 14 Arbeitnehmer-Entsendegesetz**

- Hier ist eine **Durchgriffshaftung für Auftraggeber**, die im Sinne eines Generalunternehmers arbeiten, für die gesamte Nachunterneh-

merkette festgeschrieben, die man nicht ausschließen kann. Dieser Kettenhaftung sollten sich Auftraggeber bei der Auswahl ihrer Subunternehmer bewusst sein.

##### **2. Ordnungswidrigkeiten nach § 21 Absatz 2 MiLoG**

- Die Haftung des Auftraggebers i.S.d. § 13 MiLoG wird zudem flankiert von einem umfangreichen Bußgeldkatalog in § 21 MiLoG, der zahlreiche Sanktionen (hohe **Geldbußen bis zu 500.000 €**) vorsieht.
- Ordnungswidrig handelt bspw. gemäß § 21 Abs. 2 MiLoG, wer Werk- oder Dienstleistungen in erheblichem Umfang ausführen lässt, indem er als Unternehmer einen anderen Unternehmer beauftragt, von dem er weiß oder fahrlässig nicht weiß, dass dieser bei der Erfüllung dieses Auftrags den Mindestlohn nicht oder nicht rechtzeitig zahlt oder einen Nachunternehmer einsetzt oder zulässt, dass ein Nachunternehmer tätig wird, der den Mindestlohn nicht oder nicht rechtzeitig zahlt. Der Auftraggeber muss demnach nachweisen können, dass er seinen Unternehmer bzw. Nachunternehmer besonders sorgfältig ausgewählt und kontrolliert hat.

##### **3. Ausschluss von der Vergabe öffentlicher Aufträge**

- Auftraggeber, die wegen einer Ordnungswidrigkeit nach § 21 Absatz 2 MiLoG mit einer Geldbuße von wenigstens 2.500 € belegt worden sind, sind nach § 19 MiLoG

Fortsetzung auf Seite 13

Fortsetzung von Seite 12

„für eine angemessene Zeit bis zur nachgewiesenen Wiederherstellung ihrer Zuverlässigkeit“ von der Vergabe öffentlicher Aufträge ausgenommen.

### III. Fahrpersonalverordnung (FPersV)

- Nach § 20 a Absatz 2 (FPersV) ist neben den im Straßen-güterverkehr mit Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 2,8 t tätigen Verkehrsunternehmen auch deren jeweiliger Auftraggeber für die Einhaltung der Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 (höchstzulässige Lenkzeiten und Mindestpausen- und Ruhezeiten) und der FPersV verantwortlich.
- Der Auftraggeber muss dafür Sorge tragen, dass der beauftragte Verkehrsunternehmer die Vorschriften einhält. Er hat sich vor dem Vertragsschluss mit einem Verkehrsunternehmen und während der Vertragslaufzeit in angemessenen Zeitabständen darüber zu vergewissern und darauf hinzuwirken, dass das beauftragte Verkehrsunternehmen aufgrund seiner personellen und sachlichen Ausstattung sowie seiner betrieblichen Organisation in der Lage ist, die vorgesehenen Transportaufträge unter Einhaltung der Vorschriften durchzuführen.
- Im Fall eines Verstoßes gegen die in die FPersV aufgenommene Auftraggeberpflicht drohen **Geldbußen bis 30.000 €**.

- Anmerkung:  
Die primäre **Verantwortung** für die Einhaltung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr bleibt freilich bei dem **Unternehmer, der Fahrpersonal beschäftigt**. Es ist also nicht Aufgabe des Hauptauftragnehmers/Urverlader, bei beauftragten Subunternehmen die Nachweise über die Lenk- und Ruhezeiten zu kontrollieren, die Disposition für einzelne Fahrten zu überprüfen oder gar vorzugeben. Vielmehr hat im Rahmen der Zusammenarbeit und Abstimmung ein offener Informationsaustausch zwischen Auftraggebern und Subunternehmen stattzufinden, der dazu dient, Probleme bei der Einhaltung der einschlägigen Vorschriften und ihre Ursachen zu thematisieren und Lösungen zu finden. Hier besteht insofern eine Informationspflicht des Subunternehmers gegenüber seinem Auftraggeber.

### **Überblick: Verantwortung des Auftraggebers bei illegaler Kabotage und Mindestlohnverstößen**

#### **Illegale Kabotage**

- **§ 7 c Güterkraftverkehrsgesetz** begründet eine Verantwortung des Auftraggebers von Speditoren und Frachtführern dafür, dass der die Beförderung durchführende Unternehmer
  - Inhaber einer Erlaubnis, Berechtigung oder Gemeinschaftslizenz ist,
  - diese Erlaubnis, Berechtigung oder Lizenz zulässig verwendet und
  - nur ordnungsgemäß beschäftigtes Personal einsetzt.

- Die „zulässige Verwendung“ einer Gemeinschaftslizenz hebt auf Kabotagebeförderungen ab.
- **Haftung für Vorsatz und jede Fahrlässigkeit mit Bußgeld bis zu 200.000 €.**

Pressemitteilung des Bundesamtes für Logistik und Mobilität (**BALM**) vom 16.04.2020:

„Auftraggeber müssen die Einhaltung der Kabotagebestimmungen durch beauftragte Unternehmen sicherstellen, um Sanktionen zu vermeiden. Um gerade auch in der angespannten Lage Störungen des Wettbewerbs zu verhindern, wird die Einhaltung der Kabotagebeschränkungen durch die Kontrollorgane in Deutschland (Polizeien der Länder und des Bundes, Zoll und Bundesamt für Güterverkehr) überwacht. Bei Zuwiderhandlungen drohen Bußgelder von bis zu 200.000 €.“

#### **Mindestlohn**

- Durchgriffshaftung für Auftraggeber, die im Sinne eines Generalunternehmers arbeiten; gilt für die gesamte Nachunternehmerkette.
- Achtung bei der Auswahl von Subunternehmern! **Geldbußen bis 500.000 € drohen.**

Beispiel:

Ordnungswidrig handelt bspw. gemäß § 21 Abs. 2 MiLoG, wer Werk- oder Dienstleistungen in erheblichem Umfang ausführen lässt, indem er als Unternehmer einen anderen Unternehmer beauftragt, von dem er weiß oder fahrlässig nicht weiß, dass dieser bei der Erfüllung dieses Auftrags den Mindestlohn nicht oder nicht rechtzeitig zahlt oder einen Nachunternehmer einsetzt oder zulässt, dass ein Nachunternehmer tätig wird, der den Mindestlohn nicht oder nicht rechtzeitig zahlt.

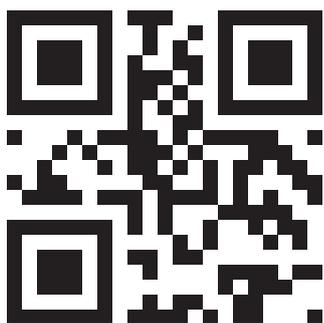
Quelle: BGL

## Internationaler Verkehr

### UKRAINEKRIEG: Zwölftes Sanktionspaket der EU gegen Russland vom 18. Dezember 2023

Das mittlerweile zwölfte Sanktionspaket der EU gegen Russland vom 18.12.2023 richtet sich schwerpunktmäßig **gegen den russischen Rüstungssektor**. Insgesamt werden gegen 61 weitere natürliche und 86 weitere juristische Personen restriktive Maßnahmen verhängt, da sie für Handlungen verantwortlich sind, die die territoriale Integrität, Souveränität und Unabhängigkeit der Ukraine untergraben oder bedrohen; dabei sind allein 40 der jetzt neu Betroffenen Unternehmen, die dem Komplex des russischen Rüstungsindustrie zugerechnet werden, dazu sieben private russische Rüstungsunternehmen und einer der Gründer und zwölf belarussische Unterstützer des russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine. Dazu kommen weitere russische Beamte und Geschäftsleute, die im militärischen Bereich tätig sind.

**Schnell mal auf  
die Internetseite  
des LSV e. V.?**



Neu in die Sanktionslisten aufgenommen wurden darüber hinaus:

- **AlfaStrakhovanie Group**, einer der größten russischen Versicherer
- **Rosfinmonitoring**, die russische Finanzaufsicht;
- vier **Telekommunikationsunternehmen** in den von Russland vorläufig besetzten ukrainischen Gebieten
- 14 Mitglieder der **zentralen Wahlkommission** Russlands sowie zwei Personen aus regionalen Komitees, **die für die Organisation illegaler Referenden sowie der als illegal eingeschätzten Wahl im September 2023 in den von Russland vorläufig besetzten ukrainischen Gebieten zuständig waren; ebenso Verantwortliche für die militärische Umerziehung ukrainischer Kinder**
- Unternehmen aus dem russischen **IT-Bereich**
- natürliche und juristische Personen, die sich der **Umgehung von EU-Sanktionen** schuldig gemacht haben
- Medienakteure, die für **Desinformation und Propaganda** im Zusammenhang mit dem russischen Angriffskrieg auf die Ukraine verantwortlich sind
- natürliche und juristische Personen, die für die **erzwungene Übernahme von in Russland ansässigen EU-Unternehmen** verantwortlich sind, sowie solche, die von derartigen Übernahmen profitieren.

Alle gelisteten Personen unterliegen dem Einfrieren ihrer Vermögenswerte. EU-Bürgern und -Unternehmen ist es verboten, ihnen Mittel zur Verfügung zu stellen. Natürliche Personen unterliegen

zudem einem Reiseverbot, das es ihnen unmöglich macht, in das Territorium einzureisen oder dieses zu transitieren.

Die entsprechenden Gesetzestexte, einschließlich der Namen der gelisteten natürlichen und juristischen Personen, wurden im [Amtsblatt der EU vom 18.12.2023](#) veröffentlicht.

### UKRAINEKRIEG: Verlängerung der EU-Sanktionen gegen Russland bis 31. Juli 2024

Der EU-Rat verlängerte Ende Januar 2024 die Sanktionsmaßnahmen gegen Russland um weitere sechs Monate bis zum 31. Juli 2024.

### RUSSISCHE FÖDERATION: Ausfuhr-Code für Waren, die nicht durch das Gebiet Russlands befördert werden

Durch die vielfältigen Sanktionen der EU gegen Russland in der Folge des Ukrainekriegs darf eine große Anzahl von Produkten nicht mehr in bzw. durch die Russische Föderation verbracht werden. Beim Transport derartiger Güter insbesondere in russlandnahe Gebiete kann mit dem neuen **Code Y873** in der Ausfuhranmeldung zugesichert werden, **dass die beförderten Güter nicht**

*Fortsetzung auf Seite 15*

Fortsetzung von Seite 14

**über russisches Territorium befördert werden.** Weitere Informationen, insbesondere auch darüber, unter welchen Umständen die Verwendung des Codes sinnvoll ist, senden wir interessierten Mitgliedsunternehmen auf Anforderung gern zu.

---

**RUSSLAND/BELARUS:  
Fahrer aus GUS-Staaten,  
China, Türkei und Iran  
können Grenze BY/RF an  
einem Grenzübergang  
wieder queren**

Nachdem die Grenze zwischen Belarus und Russland nur noch von Fahrern mit belarussischer und russischer Nationalität überquert werden durfte, wurde diese Regelung wieder geringfügig gelockert: Fahrer mit Nationalität der GUS-Staaten **Armenien, Aserbeidschan, Kasachstan, Kirgisistan, Moldawien, Tadschikistan, Usbekistan** sowie Fahrer mit chinesischer, iranischer oder türkischer Nationalität können die Grenze BY-RUS wieder queren, allerdings ausschließlich über den im Norden von Belarus gelegenen Grenzübergang **Lobok, der an der E95/M20 zwischen Wizebsk (BY) und Pskow (RF) gelegen** ist.

**Für Fahrer mit Nationalitäten der EU bleibt die belarussisch-russische Grenze weiter geschlossen.**

Ergänzende Info:

**Georgien** und **Ukraine** waren früher ebenfalls GUS-Mitglieder, erklärten aber schon vor geraumer Zeit ihren Austritt. Fahrer mit Pässen aus diesen beiden Staaten unterliegen daher nicht der o.g.

Lockerung. **Moldawien** kündigte im Mai 2023 seinen Austritt aus der GUS-Staatengemeinschaft an, befindet sich aber noch im Austritts-procedere und ist daher gegenwärtig formell weiter Mitglied der GUS.

---

**FINNLAND-RUSSISCHE  
FÖDERATION:  
Verlängerung der vorläufigen Schließung aller Grenzübergänge bis 14. April 2024**

Wie die International Road Transport Union IRU auf der Basis von Informationen der finnischen Regierung mitteilt, wurde die seit Wochen bestehende und zuletzt bis 11.02.2024 befristete Schließung aller finnisch-russischen Land-Grenzübergänge für den Güterkraftverkehr erneut und diesmal bis zum **14.04.2024** verlängert.

---

**RUMÄNIEN:  
Erhebliche Ausweitung von Anwendungsbereich und Transportunternehmerpflichten des RO e-transport-Systems seit 15. Dezember 2023**

Wir hatten darüber informiert, dass seit dem 01.07.2022 in Rumänien eine Verpflichtung zur Anmeldung von Straßentransporten von Gütern mit hohem steuerlichen Risiko im RO e-transport-System besteht. Dies betraf seinerzeit Fahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 3,5 Tonnen, sofern sie mit Waren mit hohem steuerlichem

Risiko gemäß zugehöriger Liste mit einer Gesamtbruttomasse von mehr als 500 kg oder einem Gesamtwert von mehr als 10.000 Lei beladen waren. Während die Anmeldung selbst nicht vom Transportunternehmer durchzuführen ist, muss dieser sicherstellen, dass er vom Anmelder oder Auftraggeber rechtzeitig den aus der Anmeldung resultierenden UIT-Code erhält und diesen an den Fahrer übermittelt, da der Code bei Kontrollen vorgewiesen werden muss. Wie der rumänische Verband UNTRR und die IRU jetzt mitteilen, trat bereits am 15.12.2023 eine Neuregelung in Kraft, die eine erhebliche Ausweitung der bisher geltenden Regeln darstellt:

- Alle grenzüberschreitenden Transporte mit Be- oder Entladeort in Rumänien sind jetzt betroffen, und zwar unabhängig von der Art der betroffenen Waren. Ausgenommen bleiben Transporte von Waren mit einer Gesamtbruttomasse von unter 500 kg oder einem Wert von unter 10.000 LN. Transporte, die Rumänien im reinen Transit durchqueren (weder Be- noch Entladungen in Rumänien) bleiben ebenfalls ausgenommen.
- Im Fall von Binnentransporten auf rumänischem Territorium (Be- und Entladung in Rumänien) ist gegenwärtig noch unklar, ob ebenfalls Transporte aller Waren in RO e-Transport gemeldet werden müssen oder auch weiterhin lediglich solche von Waren mit hohem steuerlichem Risiko. UNTRR wird diese Frage mit den rumänischen Behörden klären. Ausgenommen sind jedenfalls auch hier Transporte von Waren mit einer Gesamtbruttomasse von unter 500 kg oder einem Wert von unter 10.000 LN.

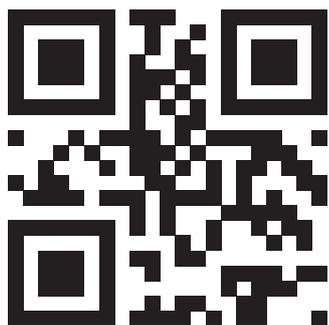
Fortsetzung auf Seite 16

Fortsetzung von Seite 15

Die bisher geltende grundsätzliche Ausnahme für Fahrzeuge mit weniger als 3,5 t zGG wird nicht mehr erwähnt. Auch die Pflichten des Transportunternehmers im Fall von Beförderungen, die einer Anmeldung in RO e-transport unterliegen, werden ausgeweitet:

- Wie bisher schon muss der Transportunternehmer sicherstellen, dass er rechtzeitig den UIT-Code der Anmeldung erhält und diesen dem Fahrer zur Verfügung stellt.
- Darüber dürfen RO e-transportpflichtige Beförderungen ausschließlich mit Fahrzeugen durchgeführt werden, die über GPS sowie über eine geeignete Ausrüstung verfügen, um die Positionsdaten der Beförderung während der Fahrt auf rumänischem Territorium zu übermitteln. Für diese neue Verpflichtung bedarf das neue Gesetz allerdings noch einiger nachgeordneter Umsetzungsnormen, die aktuell noch ausstehen, UNTRR wird informieren, sobald hier Genaueres bekannt wird.

**Schnell mal auf die Internetseite des LSV e. V.?**



**Wegen der noch bestehenden Unklarheiten und fehlenden Rechtsgrundlagen ist aktuell die Bebußung von Zuwiderhandlungen/Unterlassungen im Zusammenhang mit der neuen Gesetzeslage bis zum 30.06.2024 ausgesetzt.**

Betroffene Unternehmen sollten die Karenzzeit nutzen, um mit ihren Auftraggebern zu klären, wann, wie und von welcher Seite sie den notwendigen UIT-Code erhalten.

---

### **RUMÄNIEN: Wiedereinführung der Toleranz bei Überschreitung der zulässigen Höchstgewichte und/oder Abmessungen von Kraftfahrzeugen**

Im Juni 2023 informierte die UNTRR darüber, dass die Überschreitung der Höchstmaße und -gewichte im nationalen Verkehr nicht toleriert wird.

Nach der Einführung dieses Gesetzes (Gesetz 86/2023) beschwerten sich viele rumänische und ausländische Spediteure über falsche Werte, die auf den Waagen an den Grenzübergängen registriert wurden. Die Werte waren manchmal deutlich höher als die an den Waagen in anderen Ländern (z. B. Ungarn, Polen oder Ukraine) registrierten Werte.

Daraufhin wies UNTRR die rumänischen Behörden auf diese Probleme hin und bat um die Wiedereinführung der Toleranz bei Gewichtsüberschreitung: keine Ausstellung einer Sondertransportgenehmigung und keine Geldstrafe.

Die rumänische Regierung hat eine Verordnung in diesem Sinne veröffentlicht (im Anhang auf Rumänisch verfügbar), die am 17. Februar 2024 in Kraft treten wird. Die Verordnung sieht vor, dass keine Sondertransportgenehmigung (AST) und kein Bußgeld erhoben werden, wenn:

- beim Wiegen des Fahrzeugs das höchstzulässige Gesamtgewicht um nicht mehr als 5 % überschritten wird,
- beim Wiegen des Fahrzeugs das zulässige Höchstgewicht auf den Achsen um nicht mehr als 4 % überschritten wird,
- bei der Messung der Länge des Fahrzeugs die höchstzulässige Länge um nicht mehr als 1 % überschritten wird,
- bei der Messung der Breite des Fahrzeugs die höchstzulässige Breite um nicht mehr als 2 % überschritten wird,
- bei der Messung der Höhe des Fahrzeugs die maximal zulässige Höhe um höchstens 1,0 cm überschritten wird.

Quelle: UNTRR

---

### **BULGARIEN: Verstärkte Kontrollen von Beförderungen nach und aus Österreich**

In der Folge einer gegenüber Österreich übernommenen Zusage Bulgariens zur verbesserten Kontrolle von Landgrenzen führen die bulgarischen Behörden an allen Grenzen des Landes sowie auch den Straßen im Binnenland verstärkte Kontrollen von Transporten von und nach Österreich durch. Die Vereinbarung steht vor

Fortsetzung auf Seite 17

Fortsetzung von Seite 16

dem Hintergrund der angestrebten Aufnahme Bulgariens und Rumäniens in den Schengen-Raum.

Die Folge der verstärkten Kontrollen sind teils erhebliche Wartezeiten für die betroffenen Fahrzeuge. Die Behörden kontrollieren die betroffenen Fahrzeuge unabhängig von deren Zulassungsstaat. Die zuständigen Behörden hielten im Gespräch mit dem bulgarischen Verband AEBTRI daran fest, dass diese verstärkten Kontrollen aller Grenzübergänge solange aufrechterhalten werden, bis Bulgarien offiziell Teil des Schengenraums wird und Kontrollen damit nur noch an den Außengrenzen stattfinden.

## **TSCHECHISCHE REPUBLIK:**

### **Einführung einer CO<sub>2</sub>- Maut ab 01. März 2024**

Ab dem 1. März 2024 wird die Tschechische Republik auf Grundlage der EU-Richtlinie 2022/362 eine neue Mautkomponente einführen, die die CO<sub>2</sub>-Emissionen der eingesetzten Fahrzeuge berücksichtigt. Wie bereits aus Deutschland bekannt wird es 5 CO<sub>2</sub>-Emissionsklassen geben.

Sofern der Fahrzeughalter nichts unternimmt, werden alle Fahrzeuge in die CO<sub>2</sub>-Emissionsklasse 1 eingestuft, zu der nach vorläufigen Schätzungen der tschechischen Behörden voraussichtlich mehr als 90 % der Fahrzeuge gehören werden.

Fahrzeughaltern mit einem Erstzulassungsdatum nach dem 1. Juli 2019 wird empfohlen, die Fahrzeugdokumentation des

Herstellers (COC, CIF) zu prüfen und dann mit Hilfe des CO<sub>2</sub>-Emissionsklassen-Finders auf der Seite <https://mytocz.eu/en/co2> zu überprüfen, ob sie Anspruch auf eine Einstufung in eine bessere Emissionsklasse CO<sub>2</sub> mit einem niedrigeren Mautsatz haben.

Nach Angaben des tschechischen Verbandes CESMAD wird bei Fahrzeugkombinationen mit 5 Achsen EURO VI über 12t zGG, CO<sub>2</sub> Emissionsklasse 1, mit einer Erhöhung der Mauttarife von ca. 13 % gerechnet. Weitere Infos unter <https://mytocz.eu/en/co2>.

Die ab dem 1. März 2024 bzw. 25. März 2024 gültigen Mautsätze finden Sie unter <https://mytocz.eu/etoll/toll-rates-2024>.

Quellen: mytocz und CESMAD Bohemia

## **VEREINIGTES KÖNIGREICH: Zollanforderungen für Nordirland-Groß- britannien-Transporte – Erinnerung**

Bezugnehmend auf das Border Target Operating Model werden ab dem 31. Januar 2024 auch bei Transporten über irische Häfen nach Großbritannien bestimmte Waren vollständigen Zollkontrollen unterzogen.

### **Anforderungen bei der Einfuhr**

Waren, die **direkt von Irland** nach Großbritannien eingeführt werden, müssen Einfuhrverfahren durchlaufen.

Die überwiegende Mehrheit der Waren, die von **Nordirland über Irland** nach Großbritannien be-

fördert werden, müssen **keine** Einfuhranmeldungen mehr ausfüllen. Waren, die über Irland von Nordirland nach Großbritannien befördert werden, müssen jedoch Einfuhranmeldungen ausfüllen, im Falle von:

- nicht-qualifizierenden nordirischen Waren,
- Waren, die nach Verlassen Nordirlands nicht nur durch Irland befördert werden (z. B. Waren, die gelagert oder weiterverarbeitet werden),
- Waren wie verbrauchsteuerpflichtige Waren (Alkohol, Tabak oder Energieerzeugnisse) oder gefährdete Arten. (Weitere Einzelheiten sollen in Kürze veröffentlicht werden),
- Waren, die auf dieser Strecke zu einem Ausweichzweck befördert werden.

Spediteure müssen für alle Güter, die über Roll-on-Roll-off-Häfen von Irland nach Großbritannien befördert werden, eine gültige Warenverkehrsnummer (GMR) vorlegen, einschließlich der Beförderung von qualifizierten nordirischen Waren.

Spediteure, die qualifizierte nordirische Waren befördern, für die keine Einfuhranmeldung erforderlich ist, sollten bei der Erstellung ihres GMR einfach die Option „Mündliche oder durchzuführende Anmeldung oder keine Anmeldung erforderlich“ auswählen.

Spediteure und Fahrer benötigen Zugang zu:

- Handelsnachweisen, wenn sie aufgefordert werden zu bestätigen, dass es sich bei ihren Waren um qualifizierte nordirische Waren handelt, z. B. eine Versandanzeige, eine Rechnung oder ein Frachtbrief.

Fortsetzung auf Seite 18

Fortsetzung von Seite 17

- einem im Vereinigten Königreich ausgestelltes Reisedokument, in dem der Bestimmungsort der Waren angegeben ist, um nachzuweisen, dass die Waren Irland lediglich durchquert haben.

Ein und dasselbe Dokument kann für beide Zwecke verwendet werden.

Weitere Informationen über qualifizierte nordirische Waren sind hier zu finden:

<https://www.gov.uk/guidance/moving-qualifying-goods-from-northern-ireland-to-the-rest-of-the-uk#qualifying>.

Spediteure müssen für alle im Fahrzeug oder Anhänger enthaltenen Waren, für die Einfuhrklärungen erforderlich sind, entsprechende Vermerke anbringen.

### Anforderungen für ausgehende Sendungen

Für alle Waren, die von Nordirland über Irland nach Großbritannien befördert werden (einschließlich qualifizierter nordirischer Waren), ist weiterhin eine Ausfuhranmeldung erforderlich, um die EU-Anforderungen zu erfüllen, sowie die irische Vorabanmeldung (PBN) in Roll-on-Roll-off-Häfen.

In den meisten Fällen werden die Anmeldungen beim HMRC abgegeben, bevor die Waren Nordirland verlassen. Die Referenz der Ausfuhranmeldung muss dann den irischen Steuerbehörden im Einklang mit den irischen Ausreiseverfahren übermittelt werden. Wenn der Wert Ihrer Waren unter 3.000 Euro liegt, können Sie wählen, ob Sie diese bei der HMRC für die Ausfuhr aus Nordirland oder bei den irischen Zollbehörden anmelden wollen.

Diese Regeln gelten seit Januar 2021 für die Verbringung von Waren von Nordirland nach Großbritannien durch Irland und werden sich auch am 31. Januar 2024 nicht ändern.

### Weitere Informationen können hier eingesehen werden:

Ausgehend von Irland nach oder durch Großbritannien (GB) ([revenue.ie](https://www.revenue.ie)):

<https://www.revenue.ie/en/customs/businesses/brexit/advice-truck-drivers/outbound-from-ireland-to-or-through-gb.aspx>.

Roll-on-Roll-off-Dienst des Zolls (RoRo-Dienst) ([revenue.ie](https://www.revenue.ie)):

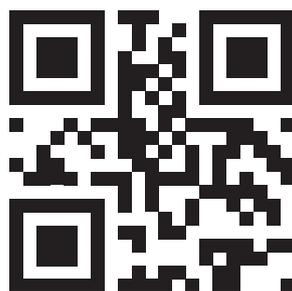
<https://www.revenue.ie/en/customs/businesses/electronic-systems/ro-ro-service/index.aspx>.

UK Einfuhrkontrollen: Das Border Target Operating Model (TOM) ([www.gov.ie](https://www.gov.ie)):

<https://www.gov.ie/en/publication/668a0-uk-import-controls-2023-the-border-target-operating-model-tom/>.

Quelle: HMRC

**Schnell mal  
auf die Internetseite  
des LSV e.V.?**



## ÖSTERREICH – A10 Tauernautobahn Stauausweichverkehr Abfahrtssperren

Wie bereits medial vom Land Salzburg angekündigt, werden die **Abfahrtssperren bei den Ausfahrten Hallein (Exit 16), Kuchl (Exit 22) sowie Golling (Exit 28) seit 17.02. bis 01.04.2024 für den Zielverkehr** enger gefasst:

Laut der Verordnung ist es verboten, bei der Einmündung oben genannter Autobahnabfahrten der A 10 – Tauernautobahn in die jeweils angrenzende Straße einzufahren, wobei

- Fahrten zu Zielen in einem jeweils definierten Radius („Zielverkehr“) und
- der öffentliche und nichtöffentliche Busverkehr sowie der Taxiverkehr

vom vorher erwähnten Verbot ausgenommen sind:

- von der ASt Hallein (Exit 16) in Fahrtrichtung Villach in die L 107 Wiestal Landesstraße (Kreisverkehr): Ziele bis zu 20 km Entfernung
- von der HAST Kuchl (Exit 22) in die B 159 Salzachtal Straße: Ziele bis zu 15 km Entfernung
- von der ASt Golling-Abtenau (Exit 28) in Fahrtrichtung Villach in die B 159 Salzachtal Straße: Ziele bis zu 35 km Entfernung
- Dem Verordnungstext können Sie weitere Details entnehmen:

<https://newsletter.wko.at/Media/ba938e04-816f-4b59-8889-2b5487cab713/2024/verordnung-gem.--43-abs-1-lit-b-und-94b-stvo-1960-fz1.pdf>

## Spedition/Logistik

### **Bauern-Proteste und GDL-Streik – zivilrechtliche Aspekte**

Im Rahmen einer bundesweiten Aktionswoche des Bauernverbandes kam es in der Zeit vom 8. bis 15. Januar 2024 durch gezielte Straßen- und Autobahnblockaden zu erheblichen Verkehrsbeeinträchtigungen.

Zugleich wurden in der Zeit vom 9. bis 12. Januar 2024 durch den durch die Gewerkschaft Deutscher Lokführer (GDL) angekündigten Streik weite Teile des Bahnverkehrs stillgelegt. Solch massive Einschränkungen der Verkehrsinfrastruktur können sowohl vertrags- als auch haftungsrechtliche Auswirkungen haben.

#### **1. Vertragsrechtliche Auswirkungen**

##### Information und Bitte um Weisung

Der Bundesverband Spedition und Logistik e. V. (DSLVL) empfiehlt Speditionsunternehmen, deren geplante Transporte von Straßenblockaden oder Bahnstreik betroffen sind, umgehend ihre Auftraggeber zu informieren, wenn sie an der vertraglich vereinbarten Leistungserbringung gehindert sein werden. Für die Befolgung einer daraufhin durch den Auftraggeber erteilten Weisung stehen dem Spediteur Ansprüche auf Aufwandsersatz und Vergütung zu.

Auch dann, wenn ein Beförderungsweg erst nach Übernahme des Gutes blockiert wird, muss der Spediteur seinen Auftraggeber grundsätzlich unverzüglich unterrichten. Darüber hinaus ist der Spediteur auch in dieser Konstellation verpflichtet, von seinem

Auftraggeber Weisung einzuholen und diese zu befolgen, wenn ihre Ausführung keine Nachteile für den Betrieb seines Unternehmens oder Schäden für andere Sendungen mit sich zu bringen drohen. Für die Befolgung dieser Weisungen stehen dem Spediteur gegen seinen Auftraggeber Ansprüche auf Aufwandsersatz und zusätzliche Vergütung allerdings nur dann zu, wenn das Beförderungshindernis nicht seiner Risikosphäre zuzurechnen ist. Hätte der betroffene Spediteur also die Verkehrsbeeinträchtigung vorhersehen oder umfahren können, steht ihm kein weiterer Aufwandsersatz- oder Vergütungsanspruch zu.

Versäumt es der Spediteur hingegen, seinen Auftraggeber um Weisung zu bitten, obwohl ihm dies möglich wäre, gefährdet er seine Ansprüche auf Aufwandsersatz und angemessene zusätzliche Vergütung und riskiert darüber hinaus, gegebenenfalls auf Ersatz solcher Schäden in Anspruch genommen zu werden, die dem Auftraggeber infolge des Ausbleibens von Information und Weisungsersuchen entstehen.

Kann der Spediteur eine Weisung des Auftraggebers innerhalb angemessener Zeit nicht erlangen, so hat er die Maßnahmen zu ergreifen, die im Interesse des Verfügungsberechtigten die besten zu sein scheinen.

##### Standgeld

Wartet der Fixkostenspediteur auf Grund vertraglicher Vereinbarung oder aus Gründen, die nicht seinem Risikobereich zuzurechnen sind, über die vereinbarte beziehungsweise unter Berücksichtigung des Einzelfalls angemessene Lade- oder Entladezeit hinaus, so

hat er Anspruch auf Standgeld. Der DSLVL empfiehlt Fixkostenspediteuren daher, ihre vertraglichen Vereinbarungen hinsichtlich einer geschuldeten Wartezeit zu überprüfen. Fehlt eine solche ausdrückliche vertragliche Vereinbarung, sollte bei absehbarer Überschreitung einer ortsüblichen angemessenen Wartezeit der Auftraggeber um Weisung gebeten werden. Erteilt dieser die Weisung, weiter zu warten, wird hierdurch ein Anspruch des Spediteurs auf Standgeld ausgelöst, unabhängig vom Grund für die Verzögerung.

#### **2. Haftungsrechtliche Auswirkungen**

Für Güterschäden, die in seiner Obhut entstehen sowie für Schäden aufgrund einer Überschreitung der Lieferfrist haftet der Fixkostenspediteur in der Regel der Höhe nach begrenzt. Dies gilt grundsätzlich auch für Schäden infolge der Streik- und Protestmaßnahmen. Ausnahmsweise entfällt eine Haftung jedoch, wenn die Umstände, die zum Güterschaden beziehungsweise zur Lieferfristüberschreitung geführt haben, für den Fixkostenspediteur auch bei größter Sorgfalt nicht vermieden und deren Folgen nicht abgewendet werden konnten. Diese Haftungsausnahme wird von der deutschen Rechtsprechung jedoch überaus streng ausgelegt. Entsteht ein Schaden infolge einer Verkehrsblockade, so ist der Spediteur allenfalls dann von seiner Haftung befreit, wenn er sich frühzeitig und regelmäßig über einschlägige Medien und Informationen der Protestveranstalter über die aktuelle Verkehrslage auf dem Laufenden hält und keine Alternativroute zur Verfügung stand.

*Fortsetzung auf Seite 20*

Fortsetzung von Seite 19

### 3. Fazit

Speditions- und Logistikunternehmen sollten frühzeitig die Auswirkungen der Protestaktionen auf die Durchführung ihrer geschuldeten Vertragsleistung analysieren. Sollte sich herausstellen, dass insbesondere durch Straßenblockaden Lieferhindernisse hervorgerufen werden, sollte frühzeitig der Auftraggeber informiert und um Weisung gebeten werden.

Sowohl die diesbezügliche Kommunikation mit dem Auftraggeber als auch alle Aspekte, die für die Beurteilung der Unvermeidbarkeit eines Schadens maßgeblich sind (Informationsbeschaffung durch den Spediteur, Alternativrouten etc.) sollten hinreichend dokumentiert werden.

---

## **Bundesminister Dr. Wissing reagiert mit Einrichtung einer „Kommission zur Stärkung der Logistik“ auf Interventionen der Verbände**

Bundesverkehrsminister Dr. Wissing hat auf die wiederholten politischen Interventionen der Verbände und auch Proteste betroffener Unternehmen reagiert und den DSLV Bundesverband Spedition und Logistik am 19. Januar 2024 zu einem Spitzengespräch eingeladen. Der DSLV bemängelte dort, dass der Bundeshaushalt 2024 den bereits vorhandenen Schereneffekt für den Logistiksektor mit weiter steigender Belastung aus CO<sub>2</sub>-

Preisen, Lkw-Maut, Schienen-Trassenpreisen und Luftverkehrssteuer einerseits und der Kürzung von Investitionsmitteln und Streichung von Förderanreizen wie das KsNI-Programm andererseits verstärkt. In der aktuellen wirtschaftlichen Lage lässt der Staat kaum noch Impulse für eine Konjunkturerholung zu.

Der DSLV sieht auch an anderer Stelle dringenden Handlungsbedarf: Bereits mit einer deutlichen Reduzierung der inzwischen ausufernden Bürokratielasten und Berichtspflichten kann der Bund die Unternehmen der Speditions- und Logistikbranche umgehend und ohne zusätzliche Steuersenkungen entlasten. Dies gilt für eine Entschärfung des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes (LkSG) ebenso wie für die Umstellung des Einfuhrumsatzsteuerverfahrens auf das Verrechnungsmodell sowie für wirksame Vereinfachungen zum CO<sub>2</sub>-Grenzausgleichsmechanismus CBAM.

Der Minister unterstrich die Bedeutung des Logistiksektors und sagte Unterstützung zu. Wörtlich heißt es in einer im Nachgang veröffentlichten Meldung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr:

*„Die Logistikbranche sichert unsere tägliche Versorgung und trägt wesentlich zum Erhalt des Wohlstands unseres Landes bei. Der Straßengüterverkehr ist nicht umsonst ein wichtiger Indikator für die Konjunkturentwicklung.“*

*Ich nehme die Sorgen der Spediteure deshalb sehr ernst und begrüße es sehr, dass wir uns heute so konstruktiv austauschen konnten. Das Bundesverkehrsministerium steht fest an der Seite der Logistiker. Wir haben uns dafür eingesetzt, dass wir trotz der zahlreichen Herausforderungen, vor denen wir in Deutschland und*

*Europa aktuell stehen, weiter kräftig in die Infrastruktur investieren können und die Branche bei ihrem Transformationsprozess zu unterstützen.*

*Wir bauen mit beschleunigten Verfahren die notorischen Engstellen auf den Autobahnen ab, stärken unsere Brücken, investieren in ein Ladenetz für Lkw und schaffen zusätzliche und verbesserte Logistikkapazitäten im deutschen Schienennetz durch die Korridor-sanierung. Das ist wichtig, weil der Güterverkehr nach unseren Prognosen weiter stark wachsen wird.*

*Wir wollen für die Logistikbranche Planungssicherheit, indem wir verlässliche Rahmenbedingungen auf dem Weg zur Klimaneutralität schaffen. Deshalb haben wir heute vereinbart, eine Kommission einzusetzen. Diese soll kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen erarbeiten, um die Unternehmen verlässlich zu unterstützen. Dabei sollen alle Möglichkeiten im laufenden Haushaltsvollzug geprüft werden. Die Kommission soll zeitnah Ergebnisse vorlegen, so Volker Wissing.“*

Präsident Axel Pläß und Hauptgeschäftsführer Frank Huster sicherten die aktive Beteiligung des DSLV zu und mahnten gleichzeitig schnelle und konkrete Ergebnisse an. Eine solche Kommission darf kein Betäubungsmittel für die zu hoch belastete und deshalb erzürnte Branche sein. Eine Forderung, die von den Verbandsspitzen der am Ministergespräch ebenfalls beteiligten Verbände Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL), Bundesverband Eigen-Logistik und Verlager (BWVL), Handelsverband Deutschland (HDE), Bundesverband Paket und Express Logistik (BIEK) sowie des Deutschen Verkehrsforums (DVF) uneingeschränkt geteilt wurden.

[www.lsv-ev.de](http://www.lsv-ev.de)

## **Pressemitteilung des DSLV EU-Richtlinie technologie- offen ausgestalten CO<sub>2</sub>-Grenzwerte für Lkw-Flotten müssen Kraft- stoffalternativen berücksichtigen**

Berlin, 8. Februar 2024.

Ausdrücklich unterstützt der DSLV Bundesverband Spedition und Logistik ein negatives Votum Deutschlands bei der Abstimmung zur Revision der europäischen Richtlinie 2019/1242 über CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte für neue schwere Nutzfahrzeuge.

Die Abstimmung im EU-Ministerrat erfolgte am 9. Februar 2024. In einem neuen Trilog-Verfahren bestünde die Möglichkeit, der Richtlinie noch den dringend erforderlichen Anrechnungsmechanismus für CO<sub>2</sub>-neutrale Kraftstoffe hinzuzufügen.

Bereits im September 2023 hatte sich der DSLV im Verbund mit mehr als 80 Verbänden und Unternehmen nachdrücklich für eine Anrechnung des CO<sub>2</sub>-Minderungspotenzials alternativer Kraftstoffe wie HVO100 oder Bio-LNG auf die Lkw-Flottengrenzwerte eingesetzt. Dieser Forderung hatte das Europäische Parlament mehrheitlich zwar entsprochen, im anschließenden Trilog wurde sie aber nicht berücksichtigt.

„Für eine zügige Dekarbonisierung des Straßengüterverkehrssektors greift eine einseitige Fokussierung auf batterieelektrische und wasserstoffbetriebene Nutzfahrzeuge in der EU-Gesetzgebung viel zu kurz. Noch längst sind die Voraussetzungen für die Antriebswende nicht geschaffen. In den meisten EU-Mitgliedstaaten hinkt der Netzausbau den Bedarfen hinterher, es fehlen die Ladeinfra-

strukturen für schwere Nutzfahrzeuge und nach wie vor liegen die Total Costs of Ownership alternativer angetriebener Fahrzeuge weit über denen konventioneller Lkw“, stellt DSLV-Präsident Axel Plaß fest und warnt: „Angesichts des prognostizierten Güterverkehrswachstums auf Europas Straßen sind die Klimaziele, ohne den klimaneutralen Einsatz des Verbrennungsmotor nicht zu erreichen. Es ist deshalb völlig richtig, dass Bundesverkehrsminister Volker Wissing die Diskussion fortführt. Eine Enthaltung in Brüssel wäre keine Blockade, sondern würde zur Versachlichung der Thematik beitragen. Im Mittelpunkt muss das Ergebnis – der CO<sub>2</sub>-freie Güterverkehr – und nicht die Technologie stehen.“

Nicht der Verbrennungsmotor ist das Problem, sondern die Emissionen. Deshalb ist entscheidend, dass die eingesetzte Energie zur CO<sub>2</sub>-Reduktion beiträgt. Das trifft bei grün produziertem Strom für den Batteriebetrieb sicher zu, aber auch bei alternativen Kraftstoffen. Hierfür bedarf es unbedingt eines Anrechnungsmechanismus. Zumindest für den Straßengüterverkehr müssen angesichts des enormen Energiebedarfs alle Technologieoptionen offenbleiben, damit die Dekarbonisierung dieses Sektors funktioniert!

„Möglicherweise wird sich der batteriebetriebene Lkw tatsächlich durchsetzen, sofern die Ladeinfrastruktur steht, diese auch bei Volllast mit grünem Strom gespeist wird und die TCO für den Logistiksektor passen. Aber was ist, wenn nicht?“ fragt Plaß. „Wer den Verbrenner schon jetzt mit einem Enddatum versieht, stoppt seine technologische Weiterentwicklung einschließlich Verbrauchsreduzierung und CO<sub>2</sub>-Einsparpotenzial und schadet dem Klimaschutz mehr, als dass er ihm nützt.“

Das kann nicht im Interesse der Speditions- und Logistikunternehmen sein, die mit der ständigen Optimierung der Logistikprozesse zu den Klimaschutzzielen beitragen. Gleichzeitig kämpft die Branche mit wachsenden CO<sub>2</sub>-Abgaben, einem wirtschaftlich schwierigem Marktumfeld und einer tendenziell sinkenden Zahlungsbereitschaft bei Industrie und Handel für die Klimaschutzanstrengungen des Logistiksektors. Plaß: „Was die Wirtschaft jetzt braucht, sind Impulse und keine ideologiegetriebenen Verbote. Deshalb kommt die Eingabe des Bundesverkehrsministers keine Minute zu früh!“

## **Elektronische Ausstellung der Statusnachweise T2L und T2LF ab 1. März 2024**

Für den elektronischen Informationsaustausch von Dokumenten zum Nachweis des Unionscharakters einer Ware gemäß Art. 128 Abs. 1 UZK-DA (T2L/T2LF und Warenmanifest) wird durch die Europäische Kommission das IT-System „Nachweis des Unionscharakters (PoUS – Proof of Union Status)“ zur Verfügung gestellt. Das PoUS-System wird in zwei Phasen implementiert ([https://www.zoll.de/SharedDocs/Fachmeldungen/Aktuelle-Einzelmeldungen/2024/azr\\_nachweis\\_unionscharakter\\_waren.html](https://www.zoll.de/SharedDocs/Fachmeldungen/Aktuelle-Einzelmeldungen/2024/azr_nachweis_unionscharakter_waren.html)):

Ab dem 1. März 2024 werden die Statusnachweise T2L und T2LF für Wirtschaftsbeteiligte ausschließlich elektronisch über das System PoUS ausgestellt und bei der Ausstellung nach Wiederverbringung in das Zollgebiet der Union verwendet.

*Fortsetzung auf Seite 22*

Fortsetzung von Seite 21

Die Umstellung erfolgt sowohl für das Normalverfahren als auch für das vereinfachte Verfahren unter Inanspruchnahme der Bewilligung eines zugelassenen Ausstellers.

In einer zweiten Phase, die nach derzeitigem Planungsstand am 15. August 2025 beginnt, wird die Ausstellung des Warenmanifests (Art. 206 UZK-IA) im System hinzukommen und die Regelungen über den Statusnachweis in Form

des Manifests der Schifffahrtsgesellschaft gem. Art. 199 (2) UZK-IA ablösen.

Der Zugang zum „Specific Trader Portal (PoUS-STP), auf dem Anträge auf Ausstellung eines Statusnachweises T2L/T2LF abgegeben und bestätigt bzw. mit MRN registriert werden können, erfolgt über das EU Customs Trader Portal (EUCTP). Die erforderliche Registrierung für das EU-Trader Portal erfolgt über das „EU-Trader-Portal und Identitäts-

management“ auf der EU-Website „[TAXUD-Authentifizierungsportal](#)“.

Nähere Informationen der EU-Kommission zu dem PoUS-STP liegen leider noch nicht vor. Der deutsche Zoll veröffentlicht in Kürze Hinweise zu Zugang und Nutzung des Trader Portals. Ab 1. März 2024 soll ein e-Learning Modul der EU-Kommission unter folgendem Link zur Verfügung stehen: <https://customs-taxation.learning.europa.eu/?redirect=0>.

## Möbelspedition

### Nachruf

Am 26. Dezember 2023 verstarb **Herbert Lehmann** im Alter von 88 Jahren. Sein Berufsleben als Speditionskaufmann begann 1950 bei Pfütz & Co., einem der einst größten Speditions- und Fuhrunternehmen Dresdens. Dort erlernte er sein Handwerk. Sein Ausbildungsbetrieb fusionierte noch vor Abschluss mit dem VEB Deutsche Spedition, der später im VEB Kraftverkehr Dresden aufging. Herbert Lehmann avancierte dort zum Abteilungs- und Bereichsleiter.

1984 sah er sich „systembedingt“ mit den Folgen seiner geschätzten Hilfsbereitschaft und Menschlichkeit konfrontiert, was zum Verlust seiner leitenden Position führte. Dennoch erkannte die Kombi-natsleitung bald darauf seine unverzichtbare Führungskraft und speditionelle Kompetenz. Er wurde als Leiter des Meisterbereichs der Binnenspedition auf der Leipziger Straße 15 wiederingesetzt und bildete auch Studenten der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List“ in praktischer Spedition aus.

Trotz Verlockungen aus dem Westen entschied er sich nach der Wende 1990 für einen Verbleib in Dresden. Dies führte ihn zur Spedition LEP Lassen in die Kleine Packhofstraße im denkmalgeschützten Erlwein-Speicher. Später wechselte er zu Bartsch & Weickert (B&W), wo er unter anderem die Anmietung eines Betriebshofs in Dresden-Löbtau organisierte, in dem das Unternehmen bis heute ansässig ist.

Im Frühjahr 1993, im Alter von 58 Jahren, trat er der Paul v. Maur GmbH Internationale Spedition Dresden (PvM) bei. Als Speditionsleiter trug er maßgeblich zum Aufbau der modernsten Containerhalle in Sachsen sowie der Umzugsmannschaften vor Ort bei.

Nach 50 Jahren in der sächsischen Speditions- und Transportwirtschaft trat Herbert Lehmann in den Ruhestand ein und engagierte sich bis zu seinem 70. Lebensjahr bei der Ausbildung junger Menschen. Sein ganzes Berufsleben lang bewahrte er seine große Hilfsbereitschaft, Verantwortung und Menschlichkeit gegenüber seinen Mitmenschen und seinem Betrieb.

Herbert Lehmann wird uns immer als Vorbild dienen – als Spediteur und vor allem als Mensch. In ehrendem Gedenken.

Geschäftsführung  
Paul v. Maur GmbH

**Paul v. Maur GmbH**   
**Internationale Spedition**

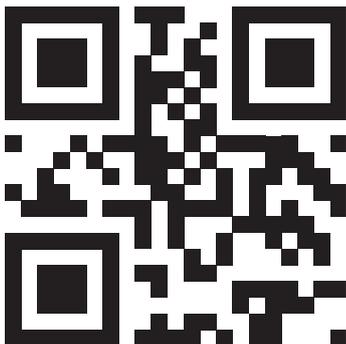
## Personenverkehr

### Verkehrsministerkonferenz vertagt Problemlösung

*Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen (bdo) e.V. kritisiert den Beschluss der Verkehrsministerkonferenz (VMK) zum Deutschlandticket scharf.*

Die VMK einigte sich am 22. Januar 2024 darauf, den Preis von 49 Euro nicht anzupassen. Ohne Preisanpassung bleibt das Hauptproblem des deutschlandweit gültigen Nahverkehrsticket jedoch ungelöst. Das Deutschlandticket ist weiterhin nicht auskömmlich finanziert. Gleichzeitig fehlt die sogenannte „Nachschusspflicht“. Die Aufgabenträger, also insbesondere die Kommunen, haben damit keine Garantie, dass sie die Mindereinnahmen durch das Deutschlandticket ausgeglichen bekommen.

**Schnell mal auf die Internetseite des LSV e.V.?**



„Die Prognosen sprechen eine klare Sprache. Ohne Preisanpassung werden beim Deutschlandticket 2025 bis zu 2 Milliarden Euro fehlen. Entsprechend stark wird der Ticketpreis im nächsten Jahr steigen müssen, um das Defizit auszugleichen.“ So bdo-Hauptgeschäftsführerin Christiane Leonard. „Jedes vernünftig wirtschaftende Unternehmen würde bei solchen Zahlen die Reißleine ziehen und eine moderate Preisanpassung auf den Weg bringen. **Ansonsten droht den Kundinnen und Kunden im nächsten Jahr der Preisschock. Wenn es das Deutschlandticket dann überhaupt noch gibt.** Falls das Ticket 2024 teurer wird als die prognostizierten 4 Milliarden Euro bleiben die Aufgabenträger auf den Kosten sitzen. Denn die sogenannte Nachschusspflicht wird weiterhin ausgeschlossen.

Dabei wäre es ganz einfach. Die Länder müssten den Tarif nur verbindlich vorgeben. Das tun die allermeisten Länder jedoch nicht und weigern sich, damit das Risiko zu übernehmen. **Ohne Ausgleichsgarantie werden viele Aufgabenträger aber aus dem Ticket aussteigen müssen. Somit wäre das Deutschlandticket Geschichte.**

Niemand überbringt gerne schlechte Nachrichten. Aber mit dem Beschluss hat die VMK kein einziges Problem gelöst, sondern nur vertagt. Im Laufe des Jahres werden sich Bund und Länder mit Sicherheit wieder über die Finanzierung des Tickets streiten. Das Deutschlandticket bekommt wieder schlechte Presse und die Politikverdrossenheit der Menschen wird weiter zunehmen.“

### ITALIEN: Empfehlung zwei Unterlegkeile mitzuführen

*Empfehlung in Italien zwei Unterlegkeile mitzuführen. Unterschiedliche Handhabe der Vorschriften bei Kontrollen. Vermeidung von Bußgeldern.*

Aufgrund eines aktuellen Bußgeldfalles wird empfohlen, bei Fahrten nach Italien zwei Unterlegkeile mitzuführen.

Der Wortlaut der italienischen Vorschriften spricht im Plural von „Keilen“. In der Praxis hat die Polizei die Vorschrift bisher unterschiedlich gehandhabt und öfter auch einen einzelnen Keil akzeptiert. Aufgrund der unterschiedlichen Handhabe im Einzelfall und weil es dennoch zu Bußgeldern kommen kann, wird empfohlen, zwei Unterlegkeile mitzuführen.

### ITALIEN: Eintrittsgebühr in Venedig für Tagestouristen

Venedig testet **an 30 Tagen im Jahr 2024 eine Eintrittsgebühr**, um dem Massentourismus entgegenzuwirken.

**Tagestouristen** müssen vorab ein **Ticket online buchen** und als **QR-Code** mitführen. Personen ohne Ticket zahlen 50 bis 300 Euro Bußgeld. Der Betrag für 2024 beträgt 5,00 Euro pro Tag.

*Fortsetzung auf Seite 24*

Fortsetzung von Seite 23

### Die Ticket-Pflicht gilt an folgenden Tagen:

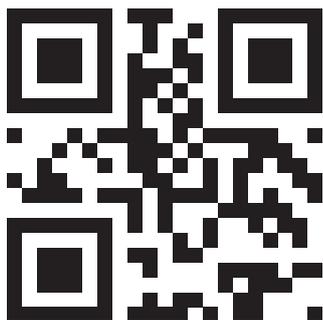
- Durchgehend von **Donnerstag, 25. April**, bis **Sonntag, 5. Mai**, jeweils von 8.30 Uhr bis 16 Uhr
- Alle Wochenenden (**Samstag und Sonntag**) von **Samstag, 11. Mai**, bis **Sonntag, 14. Juli**, ebenfalls von 8.30 Uhr bis 16 Uhr, mit Ausnahme des Wochenendes 1./2. Juni, auf das der italienische Feiertag „Tag der Republik“ fällt.
- **Weitere Termine sollen folgen.**

### Von der Ticketpflicht ausgenommen sind:

- Reisende, welche mindestens eine **gebuchte Übernachtung** in Venedig vorweisen. Sie erhalten den QR-Code mit der Buchung.
- Besuch der **kleineren Inseln** wie Lido, Pellestrina, Murano, Burano und Torcello
- **Kinder unter 14 Jahre**

Ab 2025 soll dauerhaft eine Eintrittsgebühr erhoben werden.

**Schnell mal  
auf die  
Internetseite  
des LSV e.V.?**



### ITALIEN: Einschränkungen für Reisegruppen in Venedig

Aufgrund des Massentourismus verbietet Venedig ab dem **01. Juni 2024 von Reiseführern begleitete Touristengruppen** mit mehr als **25 Personen**. Auch dürfen bei Führungen im **Stadtzentrum und den Inseln Burano, Murano und Torcello keine Lautsprecher** mehr verwendet werden.

Dass Reisegruppen auf Brücken oder in engen Gassen anhalten, soll künftig auch nicht mehr toleriert werden. Bereits heute gilt für die städtischen Museen Venedigs eine Gruppenobergrenze von 25 Personen.

### bdo: Neuer stellvertretender Haupt- geschäftsführer

Christiane Leonard, Hauptgeschäftsführerin des Bundesverbandes Deutscher Omnibusunternehmen (bdo), hat am 09. Januar 2024 einen neuen Stellvertreter ernannt. Der 42-jährige **Kai Neumann** ist bereits seit 2016 für den Verband mit Sitz in Berlin tätig.

Seit 2021 bekleidet Neumann die Funktion des Leiters „Politik, Umwelt und Europa“ beim bdo. Leonard begründete seine Ernennung zum einen mit der Erfahrung, über die Kai Neumann in der Branche verfüge. Zudem sei er bestens vernetzt und bekannt in Berlin und Brüssel.

Gemeinsam mit Christiane Leonard soll Kai Neumann in Zukunft die Belange des Busmittelstandes in allen Bereichen mitgestalten und ermöglichen, dass der bdo



Kai Neumann

einen noch größeren Beitrag dazu leisten könne, die Rahmenbedingungen für den Verkehrsträger Bus weiter zu verbessern.

Kai Neumann selbst freut sich auf die anstehenden Aufgaben. Der Public Affairs Spezialist studierte Geschichte und Politikwissenschaften in Marburg und arbeitete nach einem Volontariat in der Unternehmensberatung politische Interessenvertretung betreffend. Ein erster Schwerpunkt seiner neuen Tätigkeit beim bdo soll sein, das Deutschlandticket zu einem guten Ausgang für die Busunternehmer zu führen. Weiteres Thema ist die Antriebswende mit den damit verbundenen CO<sub>2</sub>-Vorgaben für die Busbranche.

### Neues Zusatzblatt C für Arbeitsaufnahme von Busfahrer:innen über § 24a BeschV

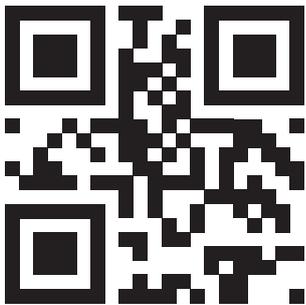
**Neues Zusatzblatt C von Bundesagentur für Arbeit bei § 24a BeschV (Arbeitsaufnahme von Busfahrpersonal aus Drittstaaten). Pflicht bei Antrag auf Vorabzustimmung, Visum und Arbeitgeberwechsel. Formular soll Verwaltungsverfahren beschleunigen.**

Fortsetzung auf Seite 25

Fortsetzung von Seite 24

Das Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS) teilte mit, dass das **Formular „Erklärung zum Beschäftigungsverhältnis“** um ein neues **„Zusatzblatt C“** ergänzt wurde. Dadurch soll das **Verwaltungsverfahren für die Arbeitsaufnahme von Berufskraftfahrer:innen aus Drittstaaten beschleunigt werden.**

**Schnell mal  
auf die Internetseite  
des LSV e.V.?**



Das Formular kann ab sofort verwendet werden und **ist in folgenden Fällen verpflichtend:**

- **Antrag auf Vorabzustimmung bei der Bundesagentur für Arbeit (BA)**
- **Antrag auf ein Visum bei der Auslandsvertretung**
- **Antrag auf Arbeitgeberwechsel bei der Ausländerbehörde ab dem 15. Februar 2024**

In dem neuen Formular werden **Angaben zum Fahrpersonal und den vorhandenen Qualifikationen** abgefragt. Dadurch soll die BA die Drittstaatsangehörigen leichter dem Verfahren nach § 24a Absatz 1 BeschV (Arbeitsaufnahme ohne weitere Ausbildung) oder nach § 24a Absatz 2 BeschV (Weiterbildung erforderlich) zuordnen und die Beschäftigungsbedingungen überprüfen können.

**In den Fällen des § 24a Absatz 2 BeschV** muss die BA zudem den zeitlichen Umfang der Ausbil-

dungskurse für den Erwerb des Führerscheins oder der Berufskraftfahrerqualifikation ermitteln.

Dafür sind **dem Zusatzblatt C die Anmeldebestätigungen für diese Ausbildungskurse beizulegen** (vgl. Abschnitt D. des Zusatzblatts C).

Hinweis:

Die Vorrangprüfung der BA, ob ein Busführerschein und eine Berufskraftfahrerqualifikation für die Tätigkeitsaufnahme vorliegen, ist entfallen.

**Die Qualifikationen sind durch die Arbeitgeber zu prüfen.**

Das Zusatzformular C finden Sie auf der BA-Website (Pfad: Startseite / Unternehmen / Arbeitskräfte finden / Arbeitskräfte aus dem Ausland / Arbeitsmarktzulassung in Deutschland / Downloads).

**www.lsv-ev.de**

## Bildung

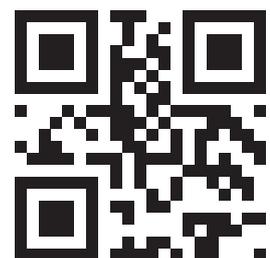
### **Beschleunigte Grundqualifikation: Umstellung der Prüfungen im Güter- und Personenverkehr**

Zum 1. Januar 2024 haben die IHK-Organisationen die Prüfungen für die beschleunigte Grundqualifikation im Güter- und Personenverkehr umgestellt. Dies betrifft die Regel-, Umsteiger- und Quereinsteigerprüfungen.

In der Regel werden nur noch Multiple-Choice-Aufgaben mit einer oder zwei richtigen Antworten gestellt. Diese werden dann jeweils mit einem bzw. zwei Punkten bewertet. Ausgenommen hiervon sind einzelne Rechenaufgaben als Bestandteil der Prüfung.

Die Auswertung der ersten Prüfungsergebnisse habe gezeigt, dass nunmehr 96 bis 97 % der Prüfungsteilnehmer die Prüfung im ersten Anlauf bestehen.

**Schnell mal  
auf die Internetseite  
des LSV e.V.?**



## Recht & Versicherung

### **Kein uneingeschränktes „Recht auf Nicht- erreichbarkeit“ BAG, Urteil vom 23. August 2023 – 5 AZR 349/22**

Ist dem Arbeitnehmer auf der Grundlage der betrieblichen Regelungen bekannt, dass der Arbeitgeber die Arbeitsleistung für den darauffolgenden Tag in Bezug auf Uhrzeit und Ort konkretisieren wird, ist er verpflichtet, eine solche, per SMS mitgeteilte Weisung auch in seiner Freizeit zur Kenntnis zu nehmen.

Die Parteien streiten vor dem Bundesarbeitsgericht (BAG) darüber, ob der Arbeitnehmer, ein Notfallsanitäter, in seiner Freizeit auf eine kurzfristige Dienstplanänderung für den Folgetag reagieren muss. Der Arbeitnehmer ist seit 2003 bei dem Arbeitgeber als Notfallsanitäter tätig. Auf das Arbeitsverhältnis findet eine Betriebsvereinbarung zu Arbeitszeitgrundsätzen im Einsatzdienst (BVA) Anwendung. Diese sieht vor, dass die Notfallsanitäter auch zu Springerdiensten verpflichtet werden können, etwa bei einer kurzfristigen Erkrankung von Kollegen.

Der Arbeitgeber muss die betroffenen Beschäftigten bis spätestens 20:00 Uhr am Vortag darüber informieren, dass und ab welcher Uhrzeit sie als Springer tätig werden sollen. Die Beschäftigten können den jeweils aktuellen Dienstplan auch per Internet einsehen. Der Arbeitnehmer war unter anderem für den 8. April 2021 für einen Springerdienst eingeteilt.

Am Vortag, an dem der Arbeitnehmer einen freien Tag hatte, teilte der Arbeitgeber ihn um 13:20 Uhr für den 8. April 2021 zu einer Schicht mit Dienstbeginn um 6:00 Uhr in der Rettungswache ein und trug diese in den Dienstplan ein. Gleichzeitig versuchte er erfolglos den Kläger telefonisch zu erreichen, um ihn über den geänderten Dienstbeginn zu informieren und schickte ihm zu diesem Zwecke auch eine SMS auf sein privates Mobiltelefon. Der Arbeitnehmer nahm weder die SMS noch den aktualisierten Dienstplan im Internet zur Kenntnis. Er zeigte am 8. April 2021 um 7:30 Uhr telefonisch bei dem Arbeitgeber seine Bereitschaft zur Arbeitsleistung an. Der Arbeitgeber, der zwischenzeitlich einen anderen Mitarbeiter aus der Rufbereitschaft herangezogen hatte, setzte den Arbeitnehmer an diesem Tag nicht weiter ein. Er bewertete den Tag als unentschuldigtes Fehlen, zog elf Stunden vom Arbeitszeitkonto ab und erteilte eine Abmahnung. Dagegen klagte der Sanitäter und unterlag vor dem Arbeitsgericht (ArbG). Das LAG Schleswig-Holstein gab dem Arbeitnehmer aber Recht.

Das BAG entschied in der Revision nun aber wieder zugunsten des Arbeitgebers: Dieser muss dem Kläger die elf Stunden wegen Fehlens abgezogener Arbeitszeit nicht wieder gutschreiben und auch die Abmahnung nicht aus der Personalakte entfernen. Der Sanitäter habe eine arbeitsvertragliche Nebenpflicht verletzt. Diese Nebenpflicht beruhe auf der konkreten Ausgestaltung der Arbeitszeit durch die Betriebsvereinbarung: Der Arbeitnehmer sei planmäßig zu einem unkonkreten Springerdienst eingeteilt worden. Eine Konkretisierung dieses Dienstes durch einseitige Anweisung der Arbeitgeberin sei aufgrund der

Betriebsvereinbarung zulässig gewesen. Damit erlaube die Betriebsvereinbarung dem Arbeitgeber zugleich, sein Direktionsrecht auch durch Weisungen außerhalb der Arbeitszeit auszuüben. Damit entstehe die Nebenpflicht der Arbeitnehmer, diese Weisungen in ihrer Freizeit zur Kenntnis zu nehmen.

### **Betriebsratswahl – Smiley im Kennwort der Vorschlagsliste ist unzulässig LAG Köln, Beschluss vom 01. Dezember 2023 – 9 TaBV 3/23**

Eine Vorschlagsliste für die Betriebsratswahl, die in ihrem Kennwort ein Smiley enthält, ist ungültig.

Fünf Arbeitnehmer eines weltweit tätigen Logistikunternehmens mit einem Betrieb am Flughafen Köln/Bonn und einer weiteren Betriebsstätte im benachbarten Troisdorf hatten die Wahl des 25-köpfigen Betriebsrats angefochten und dies unter anderem damit begründet, dass der Wahlvorstand ihren Wahlvorschlag zu Unrecht wegen des verwendeten Listenkennworts zurückgewiesen und stattdessen mit den Familien- und Vornamen der beiden in der Liste an erster Stelle benannten Wahlbewerber versehen habe. Die Arbeitnehmer hatten beim Wahlvorstand zunächst einen Wahlvorschlag mit dem Kennwort „fair.die“ eingereicht. Nachdem der Wahlvorstand den Vorschlag wegen einer phonetischen Verwechslungsgefahr mit der Gewerkschaft ver.di zurückgewiesen hatte, teilten die Arbeitnehmer mit, dass ihr

*Fortsetzung auf Seite 27*

**www.lsv-ev.de**

Fortsetzung von Seite 26

Wahlvorschlag das mit einem Smiley Symbol versehene Kennwort „FAIR die Liste“ tragen solle. Dieses Kennwort sowie drei weitere Alternativvorschläge, die ebenfalls ein Smiley enthielten, lehnte der Wahlvorstand wiederum ab.

Nach Ansicht des LAG Köln ist ein Bildzeichen als Bestandteil eines Kennworts unzulässig, wenn es wie der Smiley lediglich einen Stimungs- oder Gefühlszustand ausdrückt, keine eindeutige Wortersatzfunktion habe und demgemäß üblicherweise nicht mit ausgesprochen werde. Zudem hätte auch bei dem mit dem Smiley versehenen Kennwort „FAIR die Liste“ eine Verwechslungsgefahr bestanden, da es lautsprachlich wie „ver.di-Liste“ klinge. Gleichwohl erklärte das LAG die Betriebsratswahl für unwirksam, weil der Wahlvorstand für die Betriebsstätte Troisdorf trotz ihrer räumlichen Nähe zum Hauptbetrieb unzulässigerweise die generelle Briefwahl angeordnet hatte.

### **Erschütterung des Beweiswerts einer Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung**

**BAG, Urteil vom 13. Dezember 2023 – 5 AZR 137/23**

Der Beweiswert von (Folge-)Arbeitsunfähigkeitsbescheinigungen kann erschüttert sein, wenn der arbeitsunfähige Arbeitnehmer nach Zugang der Kündigung eine oder mehrere Folgebescheinigungen vorlegt, die passgenau die Dauer der Kündigungsfrist umfassen und er unmittelbar nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses eine neue Beschäftigung aufnimmt.

Der Arbeitnehmer war seit März 2021 als Helfer beim Arbeitgeber beschäftigt. Der Arbeitnehmer legte am Montag, dem 2. Mai 2022, eine Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung für die Zeit vom 2. bis zum 6. Mai 2022 vor. Mit Schreiben vom 2. Mai 2022, das am 3. Mai 2022 zuzug, kündigte der Arbeitgeber das Arbeitsverhältnis zum 31. Mai 2022. Mit Folgebescheinigungen vom 6. Mai 2022 und vom 20. Mai 2022 wurde Arbeitsunfähigkeit bis zum 20. Mai 2022 und bis zum 31. Mai 2022 (einem Dienstag) bescheinigt. Ab dem 1. Juni 2022 war der Arbeitnehmer wieder arbeitsfähig und nahm eine neue Beschäftigung auf. Der Arbeitgeber verweigerte die Entgeltfortzahlung mit der Begründung, der Beweiswert der vorgelegten Arbeitsunfähigkeitsbescheinigungen sei erschüttert. Dem widersprach der Arbeitnehmer, weil die Arbeitsunfähigkeit bereits vor dem Zugang der Kündigung bestanden habe. Die Vorinstanzen haben der auf Entgeltfortzahlung gerichteten Klage für die Zeit vom 1. bis zum 31. Mai 2022 stattgegeben. ArbG und LAG gaben der auf Entgeltfortzahlung gerichteten Klage für die Zeit vom 1. bis 31. Mai 2022 statt.

Das BAG hob das Berufungsurteil – bezogen auf den Zeitraum vom 7. bis 31. Mai 2022 – auf und verwies die Sache zur neuen Verhandlung und Entscheidung an das LAG zurück. Das BAG knüpfte für das Entscheidungsergebnis zunächst an seine Rechtsprechung zum hohen Beweiswert von ordnungsgemäß ausgestellten Arbeitsunfähigkeitsbescheinigungen an. Der Arbeitgeber könne den Beweiswert einer Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung aber erschüttern, indem er Tatsachen vorträgt und im Bestreitensfall beweist, die Zweifel an der Erkrankung des Arbeitnehmers geben. Ein bloßes Bestreiten der Arbeitsunfähigkeit mit Nichtwissen reicht damit gerade nicht aus. Gelingt es

dem Arbeitgeber den Beweiswert einer Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung durch seinen Tatsachenvortrag zu erschüttern, so bleibt es bei der ursprünglichen Beweislast und der Arbeitnehmer muss seine Arbeitsunfähigkeit als anspruchsbegründende Voraussetzung seines Entgeltfortzahlungsanspruchs beweisen. Das Gericht stellte daraufhin fest, dass als Umstände für die Erschütterung des Beweiswerts der Bescheinigungen unerheblich ist, ob der Arbeitgeber oder der Arbeitnehmer die Kündigung ausgesprochen haben oder ob für den Nachweis der Arbeitsunfähigkeit eine oder mehrere Arbeitsunfähigkeitsbescheinigungen vorgelegt worden seien. Immer sei allerdings eine einzelfallbezogene Würdigung der Gesamtumstände notwendig. Danach sei bei der ersten Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung eine zeitliche Koinzidenz zwischen Kündigung und Arbeitsunfähigkeit nicht gegeben, da die Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung bereits am 2. Mai 2022 und damit vor Kündigungszugang ausgesprochen wurde. Anders sei dies bei den Folgebescheinigungen durch die passgenaue Verlängerung der Arbeitsunfähigkeit bis zum Ablauf der Kündigungsfrist und dem Umstand, dass der Kläger unmittelbar am Folgetag eine neue Tätigkeit bei einem anderen Arbeitgeber aufnahm.

### **Entgeltfortzahlung: Wann Beschäftigte ihre Erkrankungen offenlegen müssen**

*Datenschutz und Anspruch auf Entgeltfortzahlung können – vor allem bei häufigen Erkrankungen von Beschäftigten – ein kompliziertes Spannungsfeld aufbauen. Arbeitsrechtler Tobias Werner erklärt, wann man seine Erkrankungen offenlegen muss.*

Fortsetzung auf Seite 28

Fortsetzung von Seite 27

Krank zu werden und nicht arbeiten zu können, ist ärgerlich, kann aber jeder und jedem Beschäftigten passieren. In Deutschland zahlt der Arbeitgeber das volle Gehalt – bis zu sechs Wochen lang. Und danach?

„Das kommt auf die konkrete Situation an“, sagt Arbeitsrechtler Tobias Werner. „Die sechs Wochen Entgeltfortzahlung gelten für eine bestimmte Erkrankung. Bestehen diese gesundheitlichen Beschwerden länger als sechs Wochen, übernimmt die Krankenkasse die Zahlung“, erklärt der Jurist.

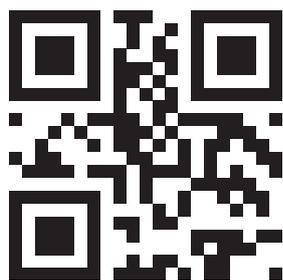
„Die sechs Wochen Entgeltfortzahlung enden für den Arbeitgeber auch, wenn während einer bestehenden Arbeitsunfähigkeit eine neue Krankheit auftritt – beispielsweise erst Grippe, dann gleich sofort Magen-Darm.“

Um weiterhin Gehalt oder besser erneut Entgeltfortzahlung beziehen zu könnten, müssten die Betroffenen vor der nächsten Erkrankung – in dem Fall vor dem Magen-Darm-Problem – zunächst wieder arbeitsfähig sein.

### Sachlage hat sich verändert

Mit einem neuen Urteil des Bundesarbeitsgerichts (BAG) hat sich die Sachlage zugunsten der Arbeitgeber verändert (AZ 5 AZR 93/22).

**Schnell mal auf die Internetseite des LSV e. V.?**



„Sind Beschäftigte mit weiteren Erstbescheinigungen insgesamt länger als sechs Wochen krank und wollen deshalb auch immer wieder erneut die Entgeltfortzahlung in Anspruch nehmen, die dann ja auch wiederum maximal sechs Wochen betragen kann, müssen sie gegebenenfalls nachweisen, dass es sich tatsächlich um verschiedene Erkrankungen handelt“, so Werner.

„Allein die Tatsache, dass für die neue Erkrankung eine neue Erstbescheinigung vorgelegt wird, reicht nicht automatisch aus“, erläutert der Fachmann weiter. „Denn häufig hat der Arbeitgeber den Verdacht, dass es sich um eine Fortsetzungserkrankung handelt, für die dann eben keine weitere Pflicht zur Entgeltfortzahlung besteht.“

Doch wer muss im Streitfall was beweisen? Werner: „Die Beschäftigten müssen auf Verlangen des Arbeitgebers alle relevanten Daten offenlegen und dafür gegebenenfalls auch Ärzte von ihrer Schweigepflicht entbinden.“

### Der konkrete Fall vor dem BAG

Nach mehreren Jahren Tätigkeit für seinen Betrieb erkrankte ein Arbeitnehmer in den Jahren 2019 und 2020 für längere Zeit: Er fehlte dadurch 100 Arbeitstage. Kurz darauf fiel der Arbeitnehmer erneut mehrfach wegen gesundheitlicher Beschwerden aus.

Für diese letzten Krankheitstage wollte der Arbeitgeber nun keine Entgeltfortzahlung mehr leisten. Seine Begründung: Es handele sich dabei um Fortsetzungserkrankungen, für die der sechswöchige Zeitraum der Entgeltfortzahlung überschritten sei.

Das sah der Arbeitnehmer anders. Diese letzten Erkrankungen wären unterschiedliche, neue Erkrankungen gewesen, keine Fortsetzungserkrankung. Allerdings wollte er sich

aus datenschutzrechtlichen Gründen nicht zu allen Erkrankungen äußern.

Zum Argument des Datenschutzes urteilte das BAG: Obwohl die Offenlegung von Gesundheitsdaten einen Eingriff in das Recht auf informationelle Selbstbestimmung bedeute, sei dies gerechtfertigt. Denn nur so könne geklärt werden, ob ein weiterer Anspruch auf Entgeltfortzahlung bestehe.

### Anspruch geltend machen

„Der Arbeitgeber – und das ist das Neue an der Entscheidung des BAG – kann bei vorangegangenen Erkrankungen eine Fortsetzungserkrankung vermuten und deshalb auch die erneute Entgeltfortzahlung zunächst verweigern“, erklärt Werner.

„Pflicht der betreffenden Beschäftigten ist es, die Gesundheitsdaten offenzulegen, damit geklärt werden kann, dass es sich nicht um ein und dieselben Erkrankungen handelt.“

Quelle: DNN online

## A1-Bescheinigung: Neues Meldeportal

Wer nur vorübergehend im europäischen Ausland arbeitet, aber dort weiter dem deutschen Sozialversicherungsrecht unterliegt, muss das anzuwendende Recht durch eine A1-Bescheinigung nachweisen können. Für die Beantragung der Bescheinigung muss spätestens ab 1. März 2024 das neue SV-Meldeportal genutzt werden.

Das neue SV-Meldeportal ist eine komplette Neu-Entwicklung und eine reine Webanwendung, die ausschließlich mit einem Browser ausgeführt wird.

<https://www.sv-meldeportal.com/>

Quelle: IHK

***Unerlaubtes Laden des Privatfahrzeugs auf Kosten des Arbeitgebers ist „an sich“ ein Kündigungsgrund LAG Düsseldorf, Pressemitteilung vom 19. Dezember 2023 zum Vergleich 8 Sa 244/23***

Das unerlaubte Laden des Privatfahrzeugs auf Kosten des Arbeitgebers kann an sich einen Kündigungsgrund darstellen. Dieser berechtigt jedoch unter Berücksichtigung der Umstände des Einzelfalls nicht zur Beendigung des Arbeitsverhältnisses ohne den vorherigen Ausspruch einer Abmahnung.

Der Arbeitnehmer war seit dem 1. Juli 2018 als Rezeptionist in einem Beherbergungsbetrieb tätig und regelmäßig in der Spätschicht eingesetzt. Er hatte am 12. Januar 2022 sein Hybridauto vor der Herberge geparkt und über ein Ladekabel an einer 220 Volt-Steckdose im Flur des Seminartraktes aufgeladen. Nachdem die Arbeitgeberin dies entdeckt hatte, kündigte sie das Arbeitsverhältnis am 14. Januar 2022 fristlos. Hiergegen hatte der Arbeitnehmer sich mit seiner Kündigungsschutzklage gewandt und in erster Instanz obsiegt. In dem von dem Arbeitgeber angestrebten Berufungsverfahren haben die Parteien ihren Streit beigelegt.

Das LAG Düsseldorf hat ausgeführt, dass das unerlaubte Laden des Privatfahrzeugs auf Kosten des Arbeitgebers an sich ein Kündigungsgrund darstelle. Dies gelte erst recht, wenn das Laden an einer 220 Volt Steckdose und nicht an einer Wallbox oder eingerichteten Ladestation erfolge.

**www.lsv-ev.de**

Die Kammer hatte allerdings bereits Zweifel, ob von einem unerlaubten Laden auszugehen sei. Dazu hätte ggf. die Beweisaufnahme erster Instanz zur Frage, der gegenüber dem Arbeitnehmer erteilten Erlaubnis wiederholt werden müssen. Unabhängig davon sprach nach den Ausführungen der Kammer mehr dafür, dass im konkreten Fall eine Abmahnung ausgereicht hätte. Eine Kündigung wäre wohl unverhältnismäßig gewesen.

So lagen die Kosten für den Ladevorgang am 12. Januar 2022 bei lediglich 0,4076 Euro. Ein Verbot zum Laden von Elektromotoren für die Mitarbeitenden existierte nicht. Die Hausordnung, die dies vorsah, richtete sich ausdrücklich nur an Gäste. Das Laden anderer elektronischer Geräte, wie z. B. Handys, durch Mitarbeiter wurde geduldet. Auch wenn dies wertungsmäßig etwas anderes als das Laden eines Hybridautos ist, hätte im konkreten Fall auch angesichts der bislang beanstandungsfreien Beschäftigungszeit wohl eine Abmahnung genügt.

Auf Vorschlag des Gerichts haben die Parteien sich u.a. auf eine ordentliche Kündigung zum 28. Februar 2022 und eine Abfindung von 8.000 Euro brutto geeinigt.

***Betriebliche Mitbestimmung – Handyverbot während der Arbeitszeit BAG, Urteil vom 17. Oktober 2023 – 1 ABR 24/22***

Dem Betriebsrat steht kein Mitbestimmungsrecht zu, wenn der Arbeitgeber den Arbeitnehmern die private Nutzung von Smartphones während der Arbeitszeit untersagt, um eine ordnungsgemäße Arbeitsleistung sicherzustellen.

Der Arbeitgeber, ein Automobilzulieferer mit etwa 200 Beschäftigten, hatte per Aushang der Standortleitung die private Handynutzung am Arbeitsplatz während technisch bedingter Leerlaufzeiten in der Produktion verboten. Der Betriebsrat hielt das für mitbestimmungspflichtig und verlangte daher vom Arbeitgeber, mit ihm über die konkrete Ausgestaltung der Regeln für Smartphone-Nutzung am Arbeitsplatz zu verhandeln. Bis dahin sollte das Verbot einstweilen zurückgenommen werden. Nachdem der Arbeitgeber sich weigerte, beantragte der Betriebsrat beim Arbeitsgericht die Unterlassung. Der Betriebsrat hatte weder vor dem Arbeitsgericht Braunschweig, noch vor dem LAG Niedersachsen Erfolg. Auch das BAG folgte der Ansicht des Betriebsrats nicht und wies die Rechtsbeschwerde zurück. Die Weisung betreffe nämlich ganz überwiegend das mitbestimmungsfreie Arbeitsverhalten der Beschäftigten und eben nicht das Ordnungsverhalten, das mitbestimmungspflichtig wäre. Die Handynutzung sei nicht mit dem Radiohören zu vergleichen, da man nur bei Letzterem weiter seiner Arbeit nachgehen könne.

*Hinweis:*

*Die Abgrenzung zwischen mitbestimmungspflichtigem Ordnungsverhalten und mitbestimmungsfreiem Arbeitsverhalten im Hinblick auf die Nutzung privater Smartphones am Arbeitsplatz hat das BAG in seinem Beschluss nunmehr geklärt. Dennoch stellt ein Verbot eine arbeitsrechtliche Weisung im Sinne des § 106 GewO dar und muss stets somit „billigem Ermessen“ entsprechen. Fehlt es an einem ausdrücklichen Verbot, dürfen Beschäftigte ihr Mobiltelefon in angemessenem Umfang zu privaten Zwecken während der Arbeitszeit nutzen. Die Arbeitsgerichte halten 10 bis 15 Minuten am Tag in der Regel für sozialadäquat.*

# Verkehrsinstitut Chemnitz GmbH

Partner der Verkehrsakademie



Folgende Schulungsleistungen bieten wir u. a. an unseren Standorten in Chemnitz, Leipzig und Zwickau an:

- 1. Weiterbildung gemäß § 5 Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz**  
(auch als Inhouse-Schulung möglich)  
regelmäßig an allen Standorten (wochentags und samstags)
- 2. Beschleunigte Grundqualifikation**  
(auch für Umsteiger)  
ab 29.04.2024 in Chemnitz, ab 17.06.2024 in Leipzig  
ab 29.04.2024 in Zwickau
- 3. Erwerb Fahrerlaubnis**  
Klasse C1/C1E, C/CE (LKW), D/DE (Bus)  
ab 22.07.2024 in Chemnitz,  
ab 03.06.2024 in Leipzig  
ab 15.04.2024 in Zwickau
- 4. Schulungen Gefahrgut**  
(regelmäßig Ersts Schulungen und Auffrischungen)  
Auffrischung ab 24.05.2024 in Chemnitz  
Auffrischung ab 12.04.2024 in Leipzig  
Auffrischung ab 08.03.2024 und 28.06.2024 in Zwickau
- 5. Gabelstapler- und Ladekranausbildung**  
Gabelstapler ab 08.06.2024 in Chemnitz,  
Ladekran ab 15.04.2024 in Chemnitz
- 6. Ladungssicherung, Digitaler Tachograph**
- 7. Sach- und Fachkundelehrgang Güterverkehr oder Personenverkehr mit KOM oder Taxen-Mietwagen**  
ab 27.05.2024 in Chemnitz, ab 27.05.2024 in Leipzig
- 8. Fahrlehrerausbildung Klasse BE in Chemnitz ab 29.04.2024 (Vollzeit)**
- 9. Geprüfter Meister für Kraftverkehr (m/w/d)**
- 10. Geprüfter Logistikmeister (m/w/d)**

weitere Termine 2024



Für Fragen zu Schulungen und weiteren Terminen stehen wir Ihnen gern zur Verfügung.

**Chemnitz – Telefon 0371 528310**  
**Zwickau – Telefon 0375 353530**  
**Leipzig – Telefon 0341 6522690**

**chemnitz@verkehrsakademie.de**  
**zwickau@verkehrsakademie.de**  
**leipzig@verkehrsakademie.de**

[www.verkehrsakademie.de](http://www.verkehrsakademie.de)

 [facebook.com/Verkehrsinstitut.Chemnitz](https://facebook.com/Verkehrsinstitut.Chemnitz)

 [instagram/#/verkehrsinstitutchemnitz](https://instagram/#/verkehrsinstitutchemnitz)

# SVG Beratungs- und Schulungsgesellschaft mbH



In den kommenden Wochen und Monaten können wir Ihnen folgende Termine anbieten:

- |   |                     |                |
|---|---------------------|----------------|
| <b>1. Sach- und Fachkunde Güterkraftverkehr – Vorbereitung zur IHK-Prüfung „Verkehrsleiter“</b> |                     |                |
| Teilzeitlehrgang jeweils Dienstag + Mittwoch  | 07.05. – 26.06.2024 | Dresden        |
| <b>2. Sach- und Fachkunde Personenverkehr – Vorbereitung zur IHK-Prüfung „Verkehrsleiter“</b>   |                     |                |
| Taxi-/Mietwagenverkehr  | 08.04. – 17.04.2024 | Bautzen        |
| Taxi-/Mietwagenverkehr  | 18.04. – 30.04.2024 | Leipzig        |
| Omnibus- und Gelegenheitsverkehr  | 23.05. – 06.06.2024 | Dresden        |
| Taxi-/Mietwagenverkehr  | 23.05. – 03.06.2024 | Dresden        |
| <b>3. Sach- und Fachkunde für AbfAEV / EfbV / AbfBeauftrV</b>                                   |                     |                |
| Erstschulung (FK) AbfAEV, EfbV, AbfBeauftrV   | 08.04. – 12.04.2024 | Dresden        |
| Fortbildung AbfAEV, EfbV, AbfBeauftrV   | 11.03. – 12.03.2024 | Leipzig        |
| Fortbildung AbfAEV, EfbV, AbfBeauftrV   | 22.03. – 23.03.2024 | Dresden        |
| <b>4. Gefahrgutausbildung</b>   |                     |                |
| ADR Basiskurs (Montag – Dienstag – Mittwoch)  | 04.03. – 06.03.2024 | Dresden        |
| ADR Auffrischkurs (Freitag + Samstag)   | 01.03. + 02.03.2024 | Leipzig        |
| ADR Auffrischkurs (Montag + Dienstag)   | 18.03. + 19.03.2024 | Dresden        |
| ADR Aufbaukurs Klasse 1   | 23.03.2024          | Dresden        |
| Gefahrgutbeauftragtenschulung Ersts. + FoBi   | 25.03. – 28.03.2024 | Dresden        |
| Gefahrgutbeauftragtenschulung Ersts. + FoBi   | 03.06. – 06.06.2024 | Leipzig        |
| <b>5. Gabelstapler-, Hubarbeitsbühnen- und Lkw-Ladekranführer-Ausbildung</b>                    |                     |                |
| Gabelstapler-Ausbildung Jährliche Pflichtunterweis.   | 18.03.2024          | Leipzig        |
| Gabelstapler-Ausbildung mit prakt. Vorkenntnisse  | 18.03. – 19.03.2024 | Leipzig        |
| Gabelstapler-Ausbildung ohne prakt. Vorkenntnisse   | 18.03. – 20.03.2024 | Leipzig        |
| Lkw-Ladekranführer – Jährliche Pflichtunterweis.  | 24.05.2024          | Leipzig        |
| Lkw-Ladekranführer-Ausbildung mit prakt. Vork.  | 24.05. – 25.05.2024 | Leipzig        |
| Lkw-Ladekranführer – Jährliche Pflichtunterweis.  | 14.06.2024          | Dresden        |
| Lkw-Ladekranführer-Ausbildung mit prakt. Vork.  | 14.06. – 15.06.2024 | Dresden        |
| Hubarbeitsbühnenausbildung  | 11.03. – 12.03.2024 | Dresden        |
| <b>6. Praxisseminare – förderfähig</b>  |                     |                |
| Fahrsicherheitstraining PKW, Transp., LKW, BUS  | Termine auf Anfrage | alle + Inhouse |
| Eco-Training  | Termine auf Anfrage | alle + Inhouse |
| <b>7. Berufskraftfahrerweiterbildung</b>  |                     |                |
| SVG Ladungssicherung (KB 1)   | 23.03.2024          | Niederdorf     |
| SVG Öko Drive III (KB 1 + 3)  | 13.04.2024          | Dresden        |
| SVG Pausen mit System III (KB 2)  | 13.04.2024          | Dresden        |
| SVG Öko Drive III (KB 1 + 3)  | 20.04.2024          | Leipzig        |
| SVG Risikosituationen (KB 1)  | 20.04.2024          | Dresden        |
| SVG Fahrer:innen als Imagräger III (KB 1+ 3)  | 20.04.2024          | Dresden        |
| SVG Notfallmanagement III (KB 3)  | 27.04.2024          | Dresden        |
| SVG Fahrsicherheit und Technik III (KB 1 + 3)   | 27.04.2024          | Dresden        |
| SVG Öko Drive III (KB 1 + 3)  | 27.04.2024          | Niederdorf     |
| SVG Arbeits- und Gesundheitsschutz (KB 3)   | 04.05.2024          | Dresden        |
| SVG Pausen mit System III (KB 2)  | 18.05.2024          | Dresden        |
| SVG Öko Drive III (KB 1 + 3)  | 25.05.2024          | Dresden        |
| Berufskraftfahrer-Wochenschulung (KB 1 – 3)   | 18.03. – 22.03.2024 | Dresden        |
| Berufskraftfahrer-Wochenschulung (KB 1 – 3) – <i>NEU</i>  | 13.05. – 17.05.2024 | Dresden        |
| Berufskraftfahrer-Wochenschulung (KB 1 – 3)   | 03.06. – 07.06.2024 | Dresden        |
| Berufskraftfahrer-Wochenschulung (KB 1 – 3)   | 27.05. – 31.05.2024 | Leipzig        |
| Berufskraftfahrer-Wochenschulung (KB 1 – 3)   | 19.08. – 23.08.2024 | Niederdorf     |

**Anmeldung/Informationen/weitere Termine unter [www.svg-dresden.de](http://www.svg-dresden.de)**

**SVG Beratungs- und Schulungsgesellschaft mbH**

Palaisplatz 4 · 01097 Dresden · Telefon: 0351 8143253 · Telefax: 0351 8143160



Projektbeispiel: Baytree Barleben. Mehr unter koester-bau.de

# Köster – Ihr Partner in der Region

Planen & Bauen von individuellen  
Logistik-Immobilien



[koester-bau.de](http://koester-bau.de)

Köster. Auch in  
**Leipzig**

 (03 41) 5 20 47 – 100