

07+08/2024 *Sächsische*



# *Verkehrsnachrichten*



## Wir gratulieren ganz herzlich ...

### im Monat Juli 2024

#### zum Firmenjubiläum

##### **190 Jahre:**

Siegfried Höhn e.K. Brennstoffe und Transporte,  
Colditz

#### Zum Geburtstag

##### **80 Jahre:**

Hans Jürgen Lohmann, SLG Lohmann,  
Leipzig

##### **70 Jahre:**

Andreas Roitzsch, Spedition R. Roitzsch & Sohn GmbH,  
Wilsdruff

### im Monat August 2024:

#### Zum 60. Geburtstag:

Heidi Poldrack, Omnibusbetrieb Poldrack e.K.,  
Bautzen



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



Nach 33 Jahren im Landesverband des Sächsischen Verkehrsgewerbes tritt Frau Tramm in den Ruhestand.

Als Sachbearbeiterin hat sie viele Jahre zur erfolgreichen Arbeit des Verbandes beigetragen. In der Geschäftsstelle verabschiedeten Präsident Wieland Richter, Vizepräsident Joachim Peter, und Geschäftsführer Dietmar von der Linde Frau Tramm und wünschten ihr für den kommenden Lebensabschnitt alles Gute und viel Gesundheit.

### „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](mailto:info@lsv-ev.de)

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

Präsident: Wieland Richter

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

**Anzeigen:** Petra Gerber

**Titelfoto:** LSV e.V.

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

Telefon: 0351 8309890

0351 8309892

Telefax: 0351 8309893

## Inhaltsverzeichnis

<b>Wir gratulieren ganz herzlich ...</b>		<b>Buchtip</b>	
im Monat Juli und August 2024	2	Neue Auflage: Wernys Tabellen – ADR 2025	18
<b>Verkehrspolitik</b>		<b>Gefahrgut</b>	
Digitaler Beifahrer	4	Gefahrgut-Kontrollen: Zunehmende Beanstandungen	19
Einheitliche Regelung zur Förderung von Abbiegeassistenzsystemen ab dem 1. Juli 2024	4	GRIECHENLAND: Strenge Regelungen für E-Autos	20
Branchenbündnis warnt vor Haushaltskürzungen beim Verkehr	4	ADR 2025: Änderung bei Beförderung ungereinigter leerer Verpackungen in loser Schüttung	21
EU-Lieferkettenrichtlinie veröffentlicht	5	<b>Möbelspedition</b>	
Strikte Durchsetzung der Auftraggeberhaftung im Güterkraftverkehr: BALM mahnt zur Sorgfalt	6	AMÖ tritt wieder der FEDEMAC bei	21
Bundesregierung muss konkrete gesetzliche Entlastungsinitiativen einleiten	7	Selfstorage und Lagervertrag – Pfandverwertung	22
<b>KI</b>		<b>Spedition/Logistik</b>	
EU-KI-Verordnung tritt in Kraft: Neue Regeln für künstliche Intelligenz ab August 2024	8	Bundesrat stimmt Postrechtmodernisierungsgesetz zu	23
<b>Internationaler Verkehr</b>		Unwirksame Gerichtsstandsvereinbarung – Verstoß gegen Art. 31 Abs. 1 S. 1 CMR	25
VEREINIGTES KÖNIGREICH: Umweltzonen – Durchsetzung ab 1. Juni 2024	10	<b>Personenverkehr</b>	
VEREINIGTES KÖNIGREICH: Neues Genehmigungssystem für die Operation Brock tritt am 10.07.2024 in Kraft	10	Klarstellung zur elektronischen Mitführungspflicht von Fahrtenblättern gemäß der Verordnung (EU) 2024/1258	26
FRANKREICH: Umwandlung der Achse Paris-Normandie (A13-A14) in eine Mautstrecke ohne Stopps	11	DEUTSCHLAND-TICKET: Branchenverbände gründen gemeinsame Gesellschaft D-Tix GmbH & Co. KG	26
Digitalisierung: ITALIEN tritt dem e-CMR-Zusatzprotokoll am 28. Juni 2024 bei	11	Beschleunigtes Fachkräfteverfahren: Visa-Verfahren werden schneller	27
ÖSTERREICH: Brennerautobahn A13 – Luegbrücke einspurige Verkehrsführung ab 1. Januar 2025	11	GROSSBRITANNIEN: Alleinreisende Kinder benötigen englischsprachige Einverständniserklärung bei Einreise	27
NIEDERLANDE: Sperrungen und Behinderungen auf der A15 (Nijmegen – Rotterdam) zwischen Ridderkerk und Deil – Sommer 2024	12	ÖSTERREICH: Neue Bus-Mauttarife ab 2025 (Nachweispflicht)	28
BELGIEN: Fahrverbot für Fahrzeuge über 3,5 t auf dem Vilvoorde-Viadukt (Ringautobahn Brüssel)	12	Busregelung zum Münchner Oktoberfest 2024	28
SPANIEN: Mautbefreiung auf der Ringautobahn AP-7 in Alicante – 3-monatiges Pilotprojekt	12	Die Schule hat begonnen 2024	29
ITALIEN: Totwinkelassistent für Lkw ab 12 t zGM ab September 2024 in Mailand obligatorisch	12	<b>Recht</b>	
RUMÄNIEN: RO e-transport-System – Sanktionen bei fehlendem UIT-Code ab 01.07.2024	13	Drohender Verlust des Arbeitsplatzes rechtfertigt grundsätzlich kein Absehen vom Regelfahrverbot	32
BULGARIEN: Danube Brücke wegen Reparaturarbeiten für ca. zwei Jahre teilweise gesperrt	13	Arbeitgeber darf Rot als Farbe der Arbeitsschutzhose vorschreiben	32
RUMÄNIEN/BULGARIEN: Giurgiu-Ruse-Brücke – Reparaturarbeiten, Verkehr einspurig	13	Keine Entscheidung der Einigungsstelle vor Rechtskraft der gerichtlichen Einsetzung	33
REPUBLIK MOLDAU: Verlängerung der genehmigungsfreien Beförderungen im Wechsel- und Transitverkehr bis zum 31.12.2025	14	Wieder einmal Urlaub und das auch noch kurz vor Ferienbeginn	33
RUSSISCHE FÖDERATION: Neue spezielle Ausfuhrcodes bei Ausfuhranmeldungen für Waren, die trotz der EU-Sanktionen legal nach Russland verbracht werden dürfen	14	Neu: Rechtsprechung zum freiwilligen Mehrurlaub	33
RUSSLAND-Embargo – vierzehntes Sanktionspaket beschlossen	14	Kein Weiterbeschäftigungsanspruch eines Vorfeld-Initiators einer Betriebsratswahl im einstweiligen Rechtsschutz	34
UKRAINE-Krieg: Neue EU-Sanktionen gegen Belarus angesichts der Einbindung des Regimes in den russischen Angriffskrieg gegen die Ukraine	14	Einwurfeinschreiben genügt nicht für den Nachweis des Zugangs der Kündigung	35
UKRAINE: Verlängerung und Änderung des Abkommens zwischen der Europäischen Union und der Ukraine über die Beförderung von Gütern im Straßenverkehr.	15	Friedenspflicht endet erst mit Ablauf der tarifvertraglichen Kündigungsfrist	36
POLEN: Neue Umweltzone in Warschau seit Juli 2024	15	Impressumpflicht und Datenschutzerklärung – Neue Gesetzesgrundlagen	36
POLEN: Änderungen im SENT-System ab 1. Januar 2025	16	Einführung der obligatorischen elektronischen Rechnung bei Umsätzen zwischen inländischen Unternehmen	36
		Elektronisch unterstützte Betriebsprüfung: Teilnahmepflicht	37
		BGH: Inflationsausgleichsprämie ist pfändbares Arbeitseinkommen	37
		LAG Berlin-Brandenburg: Unwirksame Klausel bei Leistungsprämie	38
		<b>Bildung</b>	
		Angebote der Verkehrsinstitut Chemnitz GmbH	40
		Angebote der SVG Beratungs- und Schulungsgesellschaft mbH	40

## Verkehrspolitik

### Digitaler Beifahrer

Der Freistaat Sachsen hat am 14. Juni 2024 einen Erlass zur Einführung des Probebetriebs zum Digitalen Beifahrer herausgegeben.

Dies ist ein bedeutender Schritt für unsere Branche und zeigt das Engagement des Freistaates, innovative Lösungen im Bereich der Großraum- und Schwertransporte zu unterstützen. Unser Verband ist an diesem Ergebnis maßgeblich beteiligt.

Besonders erfreulich ist, dass nach aktuellem Kenntnisstand alle Bundesländer den Probebetrieb zulassen wollen. Das bedeutet, dass der Digitale Beifahrer bald bundesweit auf dem gesamten Straßennetz zum Einsatz kommen könnte, was den betroffenen Unternehmen die Arbeit erheblich erleichtern wird.

### Einheitliche Regelung zur Förderung von Abbiegeassistenzsystemen ab dem 1. Juli 2024

Ab dem 1. Juli 2024 erfolgt die Beantragung und Förderung von Abbiegeassistenzsystemen wieder ausschließlich im Förderprogramm „Abbiegeassistenzsysteme“ („AAS“). Dies gilt dann auch für Abbiegeassistenzsysteme in Fahrzeugen des mautpflichtigen Güterkraftverkehrs ab 7,5 Tonnen tZGG, deren Förderung bisher im

Förderprogramm „Umweltschutz und Sicherheit“ (ehemals „De-minimis“) beantragt wurde.

Achtung: Ab dem 07. Juli 2024 ist die Ausrüstung mit Abbiegeassistenzsystemen für neu zugelassene Fahrzeuge verpflichtend. Eine Förderung kann ab diesem Zeitpunkt nur noch für Bestandsfahrzeuge beantragt werden.

Weitere Informationen zum Förderprogramm „AAS“ findet man hier: [https://www.balm.bund.de/DE/Foerderprogramme/Abbiegeassistent/abbiegeassistent\\_node.html](https://www.balm.bund.de/DE/Foerderprogramme/Abbiegeassistent/abbiegeassistent_node.html)

### Branchenbündnis warnt vor Haushaltskürzungen beim Verkehr

Die Wirtschafts- und Verkehrsverbände äußern Unverständnis und Sorgen im Hinblick auf die geplanten Kürzungen im Verkehrs-etat des Bundeshaushalts 2025. Diese stehen im drastischen Widerspruch zur verkehrlichen Realität: Sämtliche Verkehrswege, Brücken und Schleusen sind in einem kritischen Zustand. Netzlücken sind zu groß und müssen dringend geschlossen werden, der Digitalisierungsbedarf bei den Verkehrsträgern ist immens. Der Wirtschaftsstandort Deutschland wird immer instabiler und für Industrie und Handel unattraktiver. Setzt sich diese Entwicklung fort, wird Deutschland die Anforderungen an die Transeuropäischen Verkehrsnetze absehbar nicht mehr erfüllen können. Auch im benachbarten EU-Ausland wird der Verfall der Infrastruktur deshalb längst mit Sorge betrachtet.

Der Zustandsbericht deckt sich nicht mit dem Anspruch der Bundesregierung, die Verkehrsinfrastruktur klimaresilient, leistungsfähig und damit zukunftsfähig aufzustellen, so wie es die Daseinsvorsorge für Wirtschaft und Gesellschaft dringend erfordert. Dabei sind die Bedarfe der einzelnen Verkehrsträger für Erhaltung, Aus- und Neubau bekannt und allgemein auch anerkannt.

Die Konsequenz muss deshalb sein, die Investitionslinien im Bundeshaushalt 2025 wieder auf das ursprünglich geplante, dringend notwendige Niveau anzuheben und dieses auch in den Folgejahren fortzuschreiben.

Dringend notwendige Maßnahmen müssen ergriffen werden:

1. Weiterführung der Budgets für die Erhaltung der Verkehrswege auf dem Niveau von 2024 zuzüglich der anzusetzenden Baukostensteigerungen.
2. Weiterführung des Investitionshochlaufs der Verkehrsträger, so wie er im Regierungsentwurf vom Herbst 2023 für den Bundeshaushalt 2024 ursprünglich geplant war, zuzüglich Inflationsausgleich.
3. Ausbau der für die Transformation notwendigen Infrastruktur, so wie im Herbstentwurf 2023 für den Klima- und Transformationsfonds im Jahr 2024 ursprünglich vorgesehen, zuzüglich Inflationsausgleich.
4. Hochlauf der Digitalisierung der Verkehrsträger als Basis für mehr Effizienz und Leistung.

Fortsetzung auf Seite 5

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

Fortsetzung von Seite 4

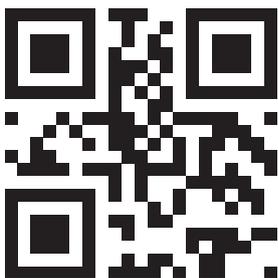
- Planungssicherheit durch ausreichende Verpflichtungsermächtigungen und Finanzierungsvereinbarungen, langfristig durch Entkoppelung der Investitionen von der Kameralistik über neue Finanzierungsstrukturen.

Das Verbändebündnis appelliert an die Bundesregierung, ihre Verantwortung ernst zu nehmen und die Investitionsentscheidungen nicht weiter zu verschleppen, sondern die Investitionslücke zu schließen, so lange dies noch möglich ist.

## EU-Lieferkettenrichtlinie veröffentlicht

Die Richtlinie (EU) 2024/1760 über unternehmerische Nachhaltigkeitspflichten (Corporate Sustainability Due Diligence Directive – CSDDD) wurde am 05.07.2024 im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht. 20 Tage nach Veröffentlichung im Amtsblatt tritt die EU-Richtlinie in Kraft. Die Mitgliedstaaten müssen die EU-Richtlinie bis zum 25.07.2026 in nationales Recht umsetzen.

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



Der deutsche Gesetzgeber wird zur Umsetzung voraussichtlich Änderungen am Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) vornehmen.

### Anwendungsbereich

Die EU-Richtlinie gilt für EU-Unternehmen, die mehr als 1.000 Beschäftigte und einen jährlichen Nettoumsatz von mehr als 450 Millionen Euro haben; für ausländische Unternehmen gilt sie, wenn diese mehr als 450 Millionen Euro Nettoumsatz in der EU generiert haben. Die EU-Richtlinie sieht ein gestaffeltes Inkrafttreten in 3 Phasen vor. Für EU-Unternehmen mit mehr als 5.000 Beschäftigten und über 1.500 Mio. Euro Netto-Jahresumsatz sowie ausländische Unternehmen mit einem entsprechenden Umsatz gilt die EU-Richtlinie bereits drei Jahre nach Inkrafttreten. Vier Jahre nach Inkrafttreten gilt sie für EU-Unternehmen mit mehr als 3.000 Beschäftigten und über 900 Mio. Euro Netto-Jahresumsatz oder ausländische Unternehmen mit einem entsprechenden Umsatz. Nach fünf Jahren gilt sie für alle erfassten Unternehmen mit den anfangs genannten Schwellenwerten.

Überblick zur weiteren Umsetzung der CSDDD:

- siehe Anlage **Schutzgüter**  
Die EU-Richtlinie bezweckt den Schutz von **Menschenrechten** und **Umweltbelangen** vor nachteiligen Auswirkungen durch unternehmerische Aktivitäten.
- Die geschützten **Menschenrechte**, einschließlich der Arbeitnehmerrechte, werden in Anhang Teil 1 der EU-Richtlinie aufgelistet. Es geht um nachteilige Auswirkungen, die durch den Missbrauch des jeweiligen Rechts entstehen (Art. 3 Buchstabe c CSDDD).

- In Anhang Teil 2 der EU-Richtlinie werden die **Umweltbelange** aufgelistet, auf die sich die Sorgfaltspflichten der Unternehmer beziehen.
- Der **Klimawandel** bleibt vom System der Sorgfaltspflichten ausgenommen. Stattdessen sollen die in den Anwendungsbereich der EU-Richtlinie fallenden Unternehmen gemäß Art. 22 CSDDD einen Übergangsplan erarbeiten und implementieren, damit Geschäftsmodell und Strategie des Unternehmens durch „größtmögliche Bemühungen“ mit dem Pariser 1,5-Grad-Ziel vereinbar sind. Diese Regelung war im europäischen Gesetzgebungsverfahren immer wieder Gegenstand von kritischen Diskussionen.

### Sorgfaltspflichten

Die Pflicht zur Sorgfalt bezieht sich auf alle nachteiligen Auswirkungen auf die **menschenrechtlichen** und **umweltbezogenen** Schutzgüter, die

- aus den eigenen Geschäftstätigkeiten des Unternehmens entstehen,
- aus den Geschäftstätigkeiten seiner kontrollierten Tochterunternehmen entstehen (Art. 3 Buchstabe e CSDDD) oder
- soweit sie einen Bezug zur Aktivitätskette des Unternehmens haben, aus den Geschäftstätigkeiten seiner Geschäftspartner entstehen (Art. 3 Buchstabe f CSDDD).

Der Begriff der **Aktivitätskette** (Art. 3 Buchstabe g CSDDD) ist damit von zentraler Bedeutung für die Reichweite der Sorgfaltspflicht nach der EU-Richtlinie. Die **Aktivitätskette** lässt sich aufteilen in die **vorgelagerten** (*upstream*) und eine **nachgelagerte** (*downstream*) Seite.

Fortsetzung auf Seite 6

Fortsetzung von Seite 5

- Zunächst sind von der EU-Richtlinie die vorgelagerten Tätigkeiten (Art. 3 Abs. 1 Buchstabe g Nr. i CSDDD) von Geschäftspartnern eines Unternehmens erfasst, insbesondere die Herstellung von Waren oder die Erbringung bestimmter Dienstleistungen einschließlich der Planung, Gewinnung, Beschaffung, Herstellung, des Transports, der Lagerung und der Lieferung von Rohstoffen, Produkten oder Produktteilen sowie die Produktentwicklung oder die Erbringung der Dienstleistung.
- Zu den **nachgelagerten** Tätigkeiten (Art. 3 Abs. 1 Buchstabe g Nr. ii CSDDD) im Rahmen der Aktivitätskette zählen der Vertrieb, die Beförderung und die Lagerung, sofern diese Tätigkeiten für das Unternehmen oder in dessen Namen durchgeführt werden.

Art. 5 Absatz 1 CSDDD nennt konkret zu ergreifende Maßnahmen in Bezug auf die in den Art. 7 bis 16 CSDDD formulierten Sorgfaltspflichten. Zu beachten ist, dass nach Art. 5 Absatz 1 CSDDD eine risikobasierte Sorgfaltsprüfung durchzuführen ist. Insoweit ähnelt die EU-Richtlinie dem deutschen LkSG, das auch einen risikobasierten Ansatz für die Erfüllung der Sorgfaltspflichten verfolgt.

### Zivilrechtliche Haftung

Die EU-Richtlinie verpflichtet die Mitgliedstaaten, sicherzustellen, dass Betroffenen – anders als im deutschen LkSG – ein zivilrechtlicher Haftungsanspruch zur Verfügung steht (gemäß Art. 29 CSDDD), sofern ein Unternehmen seine Sorgfaltspflichten gemäß Art. 10 und Art. 11 CSDDD verletzt und dadurch die nach

nationalem Recht geschützten rechtlichen Interessen der natürlichen oder juristischen Personen beschädigt wurden.

### Sanktionen und Berücksichtigung im Vergabeverfahren

Sofern ein in den Anwendungsbereich der EU-Richtlinie fallendes Unternehmen gegen seine Sorgfaltspflichten verstößt, drohen Sanktionen gemäß Art. 27 CSDDD.

Sofern ein Unternehmen seinen Sorgfaltspflichten nicht nachkommt, kann sich dies auch im öffentlichen Vergabeverfahren auswirken gemäß Art. 31 CSDDD.

### Hinweis

- Angesichts der teils komplexen Regelungsmaterie wird die EU-Kommission gemäß Art. 19 CSDDD allgemeine wie auch branchenspezifische Guidelines erlassen, in denen praktische Hinweise hinsichtlich der Sorgfaltspflichteneinhaltung für Unternehmen enthalten sein sollen. Je nach Sachbereich sollen die Guidelines spätestens 30 oder 36 Monate nach Inkrafttreten der Richtlinie erscheinen (Art. 19 Abs. 3 CSDDD).

---

## **DEUTSCHLAND:** **Strikte Durchsetzung der Auftraggeberhaftung im Güterkraftverkehr:** **BALM mahnt zur Sorgfalt**

Das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) informiert über die konsequente Ahndung von Verstößen gegen die Auftraggeberhaftung nach § 7c Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG). Das BALM weist auf die strikte Durch-

setzung der gesetzlichen Vorgaben und die daraus resultierenden Konsequenzen hin.

So hat das Amtsgericht Köln 449 Fälle bestätigt, in denen eine Spedition aus dem Südwesten Deutschlands ausländische Frachtführer beauftragt hat, die gegen die Kabotageregeln verstoßen haben. Diese Verstöße umfassten unter anderem die Nichtdurchführung grenzüberschreitender Transporte vor Kabotagefahrten und die Nichteinhaltung der viertägigen Ruhezeit nach Kabotagefahrten. Die Nichteinhaltung dieser Vorschriften führte zu erheblichen Bußgeldern gegen den verantwortlichen Geschäftsführer in Höhe von insgesamt 72.700 Euro.

Das BALM hat ein Merkblatt mit detaillierten Informationen zur Auftraggeberhaftung nach § 7c GüKG herausgegeben. Das Merkblatt gibt klare Hinweise und Empfehlungen, wie Auftraggeber sicherstellen können, dass die von ihnen beauftragten Transporteure über die erforderlichen Genehmigungen verfügen und diese ordnungsgemäß einsetzen.

Hier einige der wichtigsten Punkte aus dem Merkblatt:

- **Überprüfung der Genehmigungen:** Die Auftraggeber müssen sicherstellen, dass die Transporteure über eine gültige Gemeinschaftslizenz (EU-Lizenz) verfügen und diese nicht missbräuchlich nutzen.
- **Dokumentation:** Es wird empfohlen, alle relevanten Dokumente und Nachweise sorgfältig zu dokumentieren, um im Falle eines Ordnungswidrigkeitenverfahrens Beweise vorlegen zu können.

Fortsetzung auf Seite 7

Fortsetzung von Seite 6

- **Maßnahmen bei Verstößen:** Werden Verstöße festgestellt, muss der Auftraggeber sicherstellen, dass der Transport nicht durchgeführt wird. Dies kann durch Verweigerung der Beladung oder durch Entfernung der Ladung vom Fahrzeug geschehen.

Der DSLV Bundesverband Spedition und Logistik empfiehlt den auftraggebenden Unternehmen dringend, den Inhalt des Merkblattes sorgfältig zu prüfen und die darin enthaltenen Empfehlungen in die betrieblichen Abläufe zu übernehmen.

Das Merkblatt kann hier eingesehen werden: [https://www.balm.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Rechtsvorschriften/Merkblaetter/VerantwortungAuftraggeber\\_2010\\_05.html](https://www.balm.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Rechtsvorschriften/Merkblaetter/VerantwortungAuftraggeber_2010_05.html)

## **Bundesregierung muss konkrete gesetzliche Entlastungsinitiativen einleiten**

Die Produktivität der Unternehmen der Speditions- und Logistikbranche wird durch den Bürokratieaufwuchs zunehmend gebremst. Daher begrüßen Bundesverbände die Erarbeitung eines zehnteiligen umfassenden Maßnahmenplans zum Bürokratieabbau durch die „Kommission Straßengüterverkehr“. Die Kommission wurde auf Drängen der Verbände vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) eingerichtet, um bürokratische Hemmnisse vor allem im Transformationsprozess hin zu einer CO<sub>2</sub>-freien Logistik zu identifizieren und abzubauen.

*Dadurch sollen Speditionshäuser und Transportunternehmen schnellstmöglich von administrativen Auflagen und überflüssigen Regulierungen in einem derzeit wirtschaftlich sehr schwierigen Umfeld entlastet werden.*

Die Kommission Straßengüterverkehr hat am Mittwoch, 31. Juli, ihren Abschlussbericht an Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) übergeben.

Frank Huster, Hauptgeschäftsführer des DSLV und Mitglied der Kommission meinte dazu: „Wir danken Bundesverkehrsminister Dr. Wissing für die Einrichtung der Kommission, die im konstruktiven Dialog zwischen den Verbänden und dem BMDV sehr zügig zu Ergebnissen gekommen ist. Es ist wichtig, dass das BMDV hier gemeinsam mit der Wirtschaft an einem Strang zieht. Doch darf es nicht allein bei der Identifikation von Bürokratiehemmnissen bleiben. Es müssen noch in dieser Legislaturperiode konkrete gesetzliche Entlastungsinitiativen der Bundesregierung folgen. Dies erfordert auch eine koordinierte Zusammenarbeit des BMDV mit den Bundesressorts für Finanzen, Wirtschaft und Klimaschutz und Arbeit und Soziales.“

Die Maßnahmen im Einzelnen:

1. Erleichterungen für Berufskraftfahrerqualifikationen und Fahrerlaubnisse schaffen
2. Bürokratische Hemmnisse im Bereich Transformation abbauen
3. Prozesse für Großraum- und Schwertransporte optimieren
4. Meldepflichten für Unternehmen einfach und praktikabel gestalten
5. Effektive, störungsfreie und sichere Belieferung in Städten erleichtern

6. Bestehende Vorgaben für Lkw-Fahrverbote an Sonn- und Feiertagen prüfen
7. Gestaltungsspielraum für Förderprogramme prüfen und harmonisieren
8. Wettbewerbsnachteile bei der Einfuhrumsatzsteuer in Deutschland abbauen
9. Unverhältnismäßige Belastungen bei Umsetzung des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes und der EU-Lieferkettenrichtlinie verhindern
10. Zusätzliche Bürokratie bei der Umsetzung des Postmodernisierungsgesetzes vermeiden

Die Mitglieder der Kommission Straßengüterverkehr werden Anfang 2025 erneut zusammenkommen, um die Umsetzung der identifizierten Maßnahmen zu evaluieren und ggf. weitere Schritte zu empfehlen.

In der Kommission sind neben dem BMDV die Verbände Bundesverband Spedition und Logistik e. V. (DSLV), Bundesverband Möbelspedition und Logistik (AMÖ), Bundesverband Paket- und Expresslogistik (BPEX), Bundesverband der Kurier-Express-Post-Dienste (BdKEP), Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI), Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL), Bundesvereinigung Logistik (BVL), Bundesverband für Eigenlogistik und Verlader (BWVL), Deutsches Verkehrsforum (DVF), Handelsverband Deutschland (HDE) sowie Verband der Automobilindustrie (VDA) vertreten.

**www.lsv-ev.de**

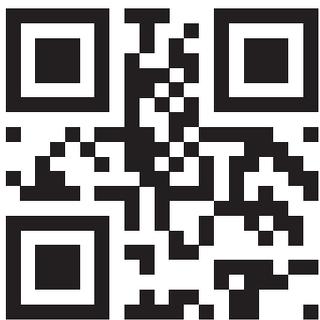
## KI

## EU-KI-Verordnung tritt in Kraft: Neue Regeln für künstliche Intelligenz ab August 2024

Am 12. Juli 2024 wurde die „Verordnung (EU) 2024/1689 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2024 zur Festlegung harmonisierter Vorschriften für künstliche Intelligenz“ im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht, um einen einheitlichen Rechtsrahmen für die Entwicklung, das Inverkehrbringen und die Nutzung von KI-Systemen in der EU zu schaffen.

Hauptziele sind der Schutz der Grundrechte und der Sicherheit der EU-Bürger, die Förderung von Innovation und Vertrauen in KI-Technologien sowie die Harmonisierung des Binnenmarktes durch einheitliche Regeln. Die EU sieht einen Regelungsbedarf aufgrund der potenziellen Risiken und Herausforderungen von KI-Systemen, der Notwendigkeit von Sicherheit und Transparenz sowie der rasanten technologischen Entwicklungen in diesem Bereich.

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



Mit der Verordnung soll ein vertrauenswürdiges Umfeld für die Entwicklung und Nutzung von KI geschaffen werden, das Innovationen fördert und gleichzeitig die Rechte und Freiheiten der Bürger schützt.

Die Verordnung gilt für alle Anbieter und Betreiber von KI-Systemen in der EU, unabhängig davon, ob sie in der EU oder in einem Drittland niedergelassen sind. Sie gilt nicht nur für bestimmte Branchen, sondern für alle Branchen, die KI-Systeme einsetzen, einschließlich Transport- und Logistikunternehmen. Das bedeutet, dass auch Logistikunternehmen, die KI-Technologien einsetzen, unter die neuen Regelungen fallen, obwohl die Verordnung nicht speziell auf diese Branche abzielt.

Alle Unternehmen, einschließlich kleiner und mittlerer Unternehmen (KMU) und Start-ups, fallen in den Anwendungsbereich der KI-Verordnung, sofern sie KI-Systeme entwickeln, einsetzen oder nutzen. Es gibt keine Ausnahmen aufgrund der Unternehmensgröße oder der Anzahl der Beschäftigten.

Zentrale Elemente sind:

- ein Verbot bestimmter KI-Praktiken (Art. 5)
- Klassifizierung von KI-Software und Regulierung von Hochrisiko-KI-Systemen (Art. 9)
- Transparenzanforderungen für bestimmte KI-Systeme (Art. 10)
- eine Governance-Struktur und Durchsetzungsgrundsätze (Art. 13).
- Maßnahmen zur Förderung der Innovation (Art. 57 – 63)

Die Verordnung tritt am 1. August 2024 in Kraft. Ab diesem Zeitpunkt beginnt die Übergangsfrist, in der sich Unternehmen auf die vollständige Umsetzung der Verordnung vorbereiten müssen.

Die meisten detaillierten Anforderungen und Bestimmungen der KI-Verordnung werden nach einer Übergangsfrist von 24 Monaten, also ab dem 1. August 2026, vollständig anwendbar. Einige spezifische Regelungen treten jedoch bereits früher in Kraft:

- Verbot bestimmter KI-Praktiken: Besonders risikoreiche KI-Praktiken nach Art. 5, wie unterschwellige Verhaltensmanipulation, Social Scoring-Systeme oder biometrische Echtzeit-Fernidentifizierung in öffentlichen Räumen, sind bereits sechs Monate nach Inkrafttreten der Verordnung, also ab dem 1. Februar 2025, verboten.
- Praxisleitfäden: Nach Artikel 56 der Verordnung müssen bis spätestens 1. Mai 2025 Praxisleitfäden vom Europäischen Amt für Künstliche Intelligenz erstellt werden. Diese beinhalten detaillierte Vorgaben zu Risikomanagement, Daten-Governance und Transparenzpflichten für Hochrisiko-KI-Systeme.
- Berichtspflichten und Transparenzanforderungen: Bestimmte Transparenzanforderungen und Meldepflichten für KI-Systeme mit allgemeinem Verwendungszweck gelten nach 12 Monaten, also ab dem 1. August 2025.
- Governance und Sanktionen: Bestimmungen zu Governance-Strukturen und Sanktionen treten teilweise bereits am 1. August 2025 in Kraft.

Fortsetzung auf Seite 9

### Fortsetzung von Seite 8

Diese gestaffelte Einführung soll Unternehmen und Behörden die Möglichkeit geben, sich schrittweise auf die neuen Anforderungen vorzubereiten.

#### Folgende Aspekte sind dabei besonders relevant:

- **Meldepflichten für Anbieter risikoreicher KI-Systeme** (Artikel 61): Unternehmen müssen schwerwiegende Vorfälle und Fehlfunktionen melden.
- **Aufbau von KI-Kompetenz in allen Unternehmensbereichen** (Artikel 57-63): Die Verordnung fördert Innovation durch regulatorische Sandboxes und Unterstützung für KMUs.
- **Einhaltung von Transparenzpflichten beim Einsatz bestimmter KI-Systeme** (Artikel 13 und 52): Nutzer müssen über den Einsatz von KI informiert werden.

#### Einige Beispiele für die praktische Anwendung:

1. **Personalabteilung:** Besondere Vorsicht beim Einsatz von KI im Recruiting oder bei Mitarbeiterbeurteilungen, da diese als Hochrisiko-KI eingestuft werden können.
2. **Disposition und Lager:** Transparenzpflichten beim Einsatz von KI-gesteuerten Routenplanungs- oder Lagerverwaltungssystemen.
3. **Kundenservice:** Kennzeichnungspflicht beim Einsatz von KI-Chatbots.
4. **Produktentwicklung:** Risikomanagement und Dokumentationspflichten bei der Entwicklung von KI-gestützten Sicherheitssystemen für Fahrzeuge.

Diese Regelungen zielen darauf ab, den verantwortungsvollen und transparenten Einsatz von KI in allen Branchen zu gewährleisten.

Bußgelder können bis zu 35 Millionen Euro oder 7 Prozent des weltweiten Jahresumsatzes betragen (Vgl. Art. 99). Diese Sanktionen gelten für Verstöße gegen die in Artikel 5 festgelegten Verbote bestimmter KI-Praktiken.

Unternehmen können bereits jetzt mit der Vorbereitung auf die EU-KI-Verordnung beginnen.

#### Folgende Schritte sind möglich und empfehlenswert:

1. **Prüfung der eingesetzten KI-Systeme:** Anhand des Verordnungstextes können Unternehmen heute schon einschätzen, ob ihre KI-Systeme unter die Verordnung fallen.
2. **Risikobewertungen durchführen:** Für bestehende und geplante KI-Systeme können Unternehmen Risikobewertungen vornehmen, basierend auf den in der Verordnung definierten Risikoklassen.
3. **Einführung eines Compliance-Management-Systems:** Hierfür können Unternehmen auf bestehende internationale Standards zurückgreifen, insbesondere:
  - ISO/IEC 42001:2023: Dieser Standard spezifiziert Anforderungen für die Einrichtung, Implementierung, Aufrechterhaltung und kontinuierliche Verbesserung eines KI-Managementsystems (AIMS). Der Bezug ist kostenpflichtig möglich unter: <https://www.vde-verlag.de/iec-normen/252459/iso-iec-42001-2023.html>

4. **Mitarberschulungen:** Unternehmen können frühzeitig mit der Sensibilisierung und Schulung ihrer Mitarbeiter im Umgang mit KI beginnen.

Obwohl die detaillierten Praxisleitfäden des Europäischen Amtes für Künstliche Intelligenz noch ausstehen, bietet der ISO-Standard eine solide Grundlage für die Vorbereitung auf die Anforderungen der EU-KI-Verordnung. Er hilft Unternehmen dabei, ein strukturiertes Vorgehen für den verantwortungsvollen Einsatz von KI zu entwickeln und potenzielle Risiken zu managen. Es ist jedoch wichtig zu beachten, dass sich die spezifischen Anforderungen der EU-KI-Verordnung von diesen Standards unterscheiden können. Daher sollten Unternehmen flexibel bleiben und ihre Compliance-Strategien anpassen, sobald die offiziellen Leitfäden verfügbar sind.

Der DSLV Bundesverband Spedition und Logistik begrüßt die mit der neuen Verordnung verbundenen Chancen für mehr Rechtssicherheit und Vertrauen in KI-Anwendungen. Gleichzeitig mahnt der Verband, bei der Umsetzung der Regelungen mit Augenmaß vorzugehen, um einen steigenden bürokratischen Aufwand insbesondere für kleinere Unternehmen, Unklarheiten bei der Abgrenzung risikoreicher KI-Systeme sowie mögliche Wettbewerbsnachteile gegenüber Nicht-EU-Unternehmen zu vermeiden.

Die KI-Verordnung im Amtsblatt sowie eine detaillierte Erläuterung der KI-Verordnung senden wir interessierten Mitgliedsunternehmen auf Anforderung gern zu.

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

## Internationaler Verkehr

### VEREINIGTES KÖNIGREICH: Umweltzonen – Durchsetzung ab 1. Juni 2024

In Schottland endete am 30. Mai 2024 eine zweijährige Übergangsfrist für die Einführung von Niedrigemissionszonen. Die Durchsetzung der neuen Regelungen begann am 1. Juni 2024 in vier Städten, die LEZs eingeführt haben:

- Aberdeen:  
<https://www.aberdeencity.gov.uk/services/roads-transport-and-parking/low-emission-zone>
- Dundee:  
<https://www.dundee.gov.uk/service-area/city-development/sustainable-transport-and-roads/dundee-low-emission-zone-scheme-lez>
- Edinburgh:  
<https://www.edinburgh.gov.uk/lez>
- Glasgow:  
<https://www.glasgow.gov.uk/LEZ>

Ein Fahrzeug darf nur dann in einer Umweltzone fahren, wenn es die festgelegten Emissionsstandards erfüllt.

Die Emissionsstandards für Umweltzonen basieren auf den Euro-Emissionsstandards und lauten wie folgt:

- Euro 6 für Busse, Reisebusse und LKW
- Euro 4 für Benzinfahrzeuge und Lieferwagen
- Euro 6 für Diesel-Pkw und -Lieferwagen

Umweltzonen sind rund um die Uhr an sieben Tagen in der Woche und das ganze Jahr über (einschließlich aller Feiertage) in Betrieb. Kameras

zur automatischen Nummernschilderkennung (ANPR) sind mit lokalen und nationalen Fahrzeugzulassungsdatenbanken verbunden, um alle Fahrzeuge zu überwachen, die in einer LEZ fahren. Für nicht im Vereinigten Königreich zugelassene Fahrzeuge muss das Fahrzeug LEZ-konform sein, um in der LEZ fahren zu dürfen. Es wird empfohlen, sich vor einer Reise an die jeweilige nationale Kfz-Behörde zu wenden, um den Konformitätsstatus zu bestätigen (für Deutschland: KBA).

In Schottland werden die Umweltzonen durch Bußgeldbescheide (Penalty Charge Notice, PCN) durchgesetzt. Es gibt keine Möglichkeit zur Vorauszahlung. Wenn ein nicht konformes Fahrzeug in einer Umweltzone angetroffen wird, erhält der eingetragene Halter des Fahrzeugs einen Strafbzettel.

Weitere Informationen zu PCNs und Zahlungsmöglichkeiten findet man auf der Website der zuständigen örtlichen Behörde (siehe oben).

Quelle: Low Emission Zones Scotland: <https://lowemissionzones.scot/>

### VEREINIGTES KÖNIGREICH: Neues Genehmigungssystem für die Operation Brock tritt am 10.07.2024 in Kraft

Mit der sogenannten „Operation Brock“ wird bekanntlich in der britischen Grafschaft Kent bei hohem Verkehrsaufkommen im Hafen Dover der zum Zweck der Ärmelkanalquerung Richtung Festland anreisende Güterkraftverkehr obligatorisch in die Warteschlange auf dem M20-Korridor verwiesen, sobald das Dosisierungssystem „Dover TAP“ ausgerufen wird.

Bedauerlicherweise hat sich gezeigt, dass immer wieder einzelne Transportunternehmen bzw. deren Fahrer versuchen, diese Warteschlange zu umgehen. Sie verursachen damit längere Wartezeiten für die vorschriftsgetreu arbeitenden Fahrer sowie erhebliche Verkehrsbehinderungen in den Umlandgemeinden.

Daher wird mit Aktivierung der „Sommerzeit-Brock-Barriere“ am 10.07.2024 ein neues „Genehmigungssystem“ zur Überwachung eingeführt. Wenn sich die Fahrer von Gütertransporten vorschriftsgemäß auf der M20 in die Warteschlange einreihen, wird ihnen dort eine Genehmigung ausgehändigt. Im weiteren Verlauf müssen die Lkws am „Courtwood Interchange“ der A20 (Kreuzung A20/B2011 zwischen Folkestone und Dover von der A20 abfahren und den dortigen Kontrollleuten die zuvor erhaltene Genehmigung vorweisen.

Wer eine ordnungsgemäße Genehmigung vorweisen kann, darf wieder auf die A20 auffahren und seine Reise zum Hafen von Dover fortsetzen. Fahrern, die keine Genehmigung vorweisen können, weil sie nicht der korrekten Route über die M20 gefolgt sind, wird die Weiterfahrt auf der A20 in Richtung Hafen Dover verweigert. Sie müssen wieder zum Beginn der Warteschlange auf der M20 zurückkehren und sich dort eine Genehmigung abholen. Das Abweichen von der vorgeschriebenen Route kann darüber auch mit Geldbuße belegt werden.

Für jede Anfahrt des Hafens Dover während Operation Brock/Dover TAP wird eine eigene Genehmigung benötigt. Das Format der Genehmigungen erlaubt kein Kopieren oder Vervielfältigen.

Nur für örtliche Lieferungen und Transporte, die nicht den Hafen Dover anfahren wollen, wird keine Genehmigung benötigt.

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

## **FRANKREICH: Umwandlung der Achse Paris-Normandie (A13-A14) in eine Mautstrecke ohne Stopps**

Die Mautsysteme der Autobahnen Paris – Normandie werden auf Free-Flow umgestellt. Auf den Autobahnen A14 und A13 (nur am Heudebouville-Anschluss) wird es keine Stopps mehr an den Mautstellen geben. Kameras und Sensoren, die über den Fahrbahnen installiert sind, lesen nun die Nummernschilder und erfassen die Mautpassagen.

Die A14 (Montesson und Chambourcy) wird am 19. Juni 2024 auf die freie Durchfahrt umgestellt. Die ersten freien Durchfahrten auf der A13 sollten ebenfalls vor Ende des Monats verfügbar sein.

Es gibt mehrere Möglichkeiten, die Mautgebühren zu bezahlen:

Verkehrsunternehmen können weiterhin ihre Mautplaketten verwenden. In diesem Fall ändert sich nichts. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass die Plakette unbedingt sicher an der Windschutzscheibe angebracht werden muss, um zu vermeiden, dass sie nicht erkannt wird und eine Zahlungsaufforderung ausgelöst wird.

Online-Zahlung über die Website [www.sanef.com](http://www.sanef.com) – innerhalb von 72 Stunden nach jeder Fahrt oder Einrichtung eines Sanef-Kundenkon-

tos und Auswahl der automatischen Zahlung der Durchfahrten über eine Free-Flow-Maut.

Barzahlung – die Bezahlung der Mautgebühren ist auch innerhalb von 72 Stunden nach der Fahrt an einer der 10.000 Verkaufsstellen des zugelassenen Nirio-Netzwerks möglich.

Quelle: SANEF

## **Digitalisierung: ITALIEN tritt dem e-CMR-Zusatzprotokoll am 28. Juni 2024 bei**

Das eCMR-Zusatzprotokoll ermöglicht die Verwendung eines elektronischen Frachtbriefs (e-CMR) im internationalen Straßengüterverkehr. Elektronische Frachtbriefe werden den herkömmlichen **Papierdokumenten gleichgestellt**. CMR-Signatarstaaten müssen dem eCMR-Zusatzprotokoll einzeln beitreten. Eine Übersicht der bereits beigetretenen CMR-Signatarstaaten senden wir interessierten Mitgliedsunternehmen auf Anforderung gern zu.

Für Transportbeziehungen mit italienischen Unternehmen bedeutet dies potenziell eine erhebliche Vereinfachung und Digitalisierung der Prozesse. Durch den Einsatz des e-CMR können Transportprozesse in Echtzeit verfolgt werden. Dies ermöglicht Frachtführern, Verladern, Empfängern und Versicherern, den aktuellen Fortschritt eines Transports ohne Verzögerung zu verfolgen.

Darüber hinaus entfällt für die Transportunternehmen ein erheblicher Verwaltungsaufwand, der mit der Erstellung, Übermittlung und Archivierung von physischen Transportdokumenten verbunden ist. Mit dem elektronischen Frachtbrief haben alle am Transport beteiligten Parteien direkten Zugriff auf den originalen digitalen Frachtbrief.

Für deutsche Unternehmen, die mit italienischen Partnern zusammenarbeiten, bedeutet dies, dass sie sich

auf effizientere und transparentere Transportprozesse einstellen können. Wichtig ist jedoch, dass das Zusatzprotokoll **keine Pflicht** zur elektronischen Kommunikation einführt; die **bisherigen Verfahren** sind weiterhin **zulässig und rechtsgültig**. Um das Verfahren anwenden zu können, müssen sich die jeweiligen Vertragsparteien zunächst auf eine **gemeinsame oder gut vernetzte** Softwarelösung einigen. In diesem Zusammenhang sei auf die Open Source Lösung zum e-CMR im Repository der **Open Logistics Foundation** verwiesen:

<https://openlogisticsfoundation.org/project/ecmr/>

## **ÖSTERREICH: Brennerautobahn A13 – Luegbrücke einspurige Verkehrsführung ab 1. Januar 2025**

Die ASFINAG informiert in einer Pressemitteilung über die anstehende Generalsanierung der **Luegbrücke** auf der Brennerautobahn A13. Die Luegbrücke ist die längste Brücke auf der Brennerautobahn und wird **ab 01. Januar 2025 in beide Fahrtrichtungen für einen Zeitraum von voraussichtlich 2,5 bis 3 Jahren nur einspurig zur Verfügung stehen**.

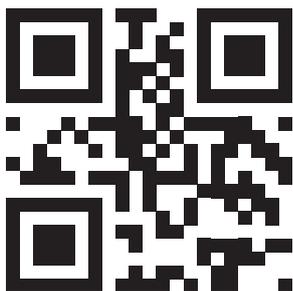
<https://www.asfinag.at/ueber-uns/presse/pressemeldungen/erste-erkenntnisse-pruefung-luegbruecke/>

Es ist damit zu rechnen, dass die ohnehin angespannte Situation im alpenquerenden Verkehr sich weiter verschärfen wird.

Tirol hat bereits angekündigt zusätzliche verkehrslenkende Maßnahmen in der Region, wie „z. B. Dosierungen und Fahrverbote für Lkw, etc.“ einzuführen.

Weitere Einzelheiten über die zusätzlichen verkehrslenkenden Maßnahmen und somit mögliche zusätzliche Beschränkungen für den Lkw-Verkehr sind derzeit noch nicht bekannt.

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



## **NIEDERLANDE: Sperrungen und Behinderungen auf der A15 (Nijmegen – Rotterdam) zwischen Ridderkerk und Deil – Sommer 2024**

Vom 12. Juli bis einschließlich 28. Oktober 2024 wird die A15 (Nijmegen – Rotterdam) zwischen Ridderkerk und Deil für 4 Wochen und an 2 Wochenenden gesperrt. Die Sperrungen erfolgen jeweils immer nur in eine Fahrtrichtung.

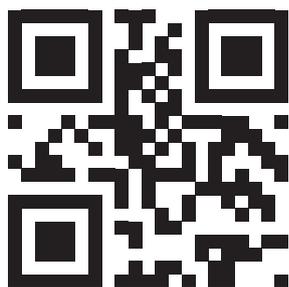
Diese umfangreichen Wartungsarbeiten auf der A15 mit Sperrungen und großräumigen Umleitungsstrecken betreffen eine wichtige Ost-West-Verbindung, mit einem hohen Anteil an internationalen Verkehr.

## **BELGIEN: Fahrverbot für Fahrzeuge über 3,5 t auf dem Vilvoorde-Viadukt (Ringautobahn Brüssel)**

Ab dem 9. August 2024 gelten neue Verkehrsmaßnahmen auf dem Vilvoorde-Viadukt.

Um wichtige Schweißarbeiten sicher durchführen zu können, wird ein Fahrverbot für Fahrzeuge mit einem Gewicht von mehr als 3,5 t verhängt.

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



Dieses Verbot gilt jeden Freitag von 23:00 Uhr bis Montag um 4:00 Uhr und betrifft den inneren Ring in Richtung Zaventem. Ein Enddatum wird nicht genannt.

Diese Maßnahme ist wichtig, um Erschütterungen zu vermeiden, die die Präzision der Schweißarbeiten stören könnten. Transportunternehmen werden gebeten, durch ihr umsichtiges Verhalten mitzuhelfen, die Sicherheit der Arbeiter und die Qualität der Arbeiten zu gewährleisten.

Die folgenden Alternativrouten werden empfohlen:

- Aus Richtung Antwerpen kommend:
  - A12
  - E19
- Ost-West-Verkehr
  - Südlicher Teil der Brüsseler Ringstraße

Weitere Informationen findet man unter [viaductvilvoorde.be](http://viaductvilvoorde.be).

## **SPANIEN: Mautbefreiung auf der Ringautobahn AP-7 in Alicante – 3-monatiges Pilotprojekt**

Ab dem 16. Juli (00:00 Uhr) wurde die Erhebung von Mautgebühren auf der AP-7 „Circunvalación de Alicante“ für die **Dauer von drei Monaten** ausgesetzt.

Das Ministerium hat die Autobahnbetreibergesellschaft SEITT ermächtigt, zwischen dem 16. Juli und dem 15. Oktober 2024 einen Pilotversuch für eine 100-prozentige Mautermäßigung auf der Autobahn zu starten.

Der Fern- und Schwerverkehr soll so von der gebührenfreien Autobahn A-70 auf die AP-7 umgelenkt werden. Die A-70 hat mit einem durch-

schnittlichen Verkehrsaufkommen von 80.000 bis 95.000 Fahrzeugen pro Tag ihre Kapazitätsgrenzen erreicht.

Während des dreimonatigen Pilotversuchs soll untersucht werden, ob die Nutzung der Autobahn AP-7 als Alternative zur A-70 für den Verkehr, insbesondere den Fernverkehr, geeignet ist.

Quelle: CETM

## **ITALIEN: Totwinkelassistent für Lkw ab 12 t zGM ab September 2024 in Mailand obligatorisch**

Die ursprünglich in weiten Teilen des Stadtgebietes von Mailand bereits ab 01.10.2023 eingeführte obligatorische Ausrüstungspflicht für Lkw der Kategorie N3 (mehr als 12 t zGM) mit Fußgänger- und Radfahrererkennungssystemen (Totwinkelassistent) sowie einem „Toter Winkel“-Aufkleber wurde im November 2023 vom Verwaltungsgericht der Region Lombardei für nicht zulässig erklärt. Die Stadt Mailand hat daraufhin die Ausrüstungspflicht mit Totwinkelassistent für Lkw aufgehoben.

In letzter Instanz hat der übergeordnete Staatsrat im Frühjahr 2024 das Urteil des Verwaltungsgerichtes der Region Lombardei vom November 2023 wiederum aufgehoben. Somit ist nun hinsichtlich der Einführung von obligatorischen Totwinkelassistenten für die Stadt Mailand der Weg frei.

Ab September 2024 wird somit die obligatorische Ausrüstungspflicht für Lkw der Kategorie N3 (mehr als 12 t zGM) mit Fußgänger- und Radfahrererkennungssystemen (Totwinkelassistent) sowie einem „Toter Winkel“-Aufkleber verpflichtend. An den Vorgaben für die Ausrüstungs- und Meldepflicht aus dem Jahr 2023 ändert sich nichts.

## **RUMÄNIEN: RO e-transport-System – Sanktionen bei fehlendem UIT-Code ab 01.07.2024**

Anfang dieses Jahres informierten wir über die Ausweitung des rumänischen RO e-transport-Systems seit 15.12.2023.

Mittels dieses Systems werden

- grenzüberschreitende Transporte mit Be- oder Entladeort in Rumänien und
- nationale Transporte von Waren mit hohem steuerlichen Risiko

überwacht, und zwar jeweils ab einer Gesamtbruttomasse von mehr als 500 kg oder einem Gesamtwert vom mehr als 10.000 LN (nach aktuellem Kurs etwa 2.000 EUR).

### **Transportunternehmerpflichten im Zusammenhang mit RO e-Transport:**

#### **UIT-Code**

Für die Anmeldung betroffener Transporte bei den rumänischen Kontrollbehörden zwecks Erteilung des sog. UIT-Codes, der bei Kontrollen vorgewiesen werden muss, sind regelmäßig nicht die Transportunternehmen zuständig. **Die Transportunternehmer müssen jedoch sicherstellen, dass der UIT-Code ihnen vor Fahrtantritt zur Verfügung gestellt wird und dass der Fahrer ihn im Fall der Kontrollen durch die rumänischen Behörden vorweisen kann.** Ansonsten drohen Sanktionen iHv 5.000 – 10.000 LN (nach aktuellem Kurs etwa 1.000 – 2.000 EUR). Diese Sanktionen waren wegen etlicher Unklarheiten betreffs der Neuregelung vorläufig ausgesetzt, werden aber ab 01.07.2024 wie geplant zur Anwendung kommen.

#### **Digitale Überwachung**

Eine weitere Pflicht des Transportunternehmers betrifft die Ausstattung aller von RO e-transport betroffenen Fahrzeuge mit geeigneten Satellitennavigationsgeräten und Telekommunikationssoftware, die

die durchgehende Übertragung der Positionsdaten des Fahrzeuges an die rumänischen Kontrollbehörden für die Dauer des Transports auf rumänischem Boden ermöglichen. Hierzu liegen allerdings nach Angaben des rumänischen Schwesterverbandes UNTRR nach wie vor keine Infos zu geeigneten Systemen und Anforderungen vor. Eine Handy-App, die das Übermitteln von Positionsdaten erlauben soll, wurde nach Angaben von UNTRR von der rumänischen National Agency for Administration (ANAF) zwar entwickelt, sie steht aber bislang nicht zum Download zur Verfügung.

#### **Ausnahmen**

Klargestellt wurde nach Angaben UNTRRs immerhin, dass **Transporte unter Deckung der Zollversandverfahren Carnet TIR, T1 und T2 von der Anwendung von RO e-transport ausgenommen sind.** Wird ein solches Versandverfahren allerdings bei einer rumänischen Bestimmungszollstelle beendet und die Waren werden anschließend zu einem anderen Ort innerhalb Rumäniens befördert, dann wird für diesen Transportanteil ein UIT-Code benötigt. Gleiches gilt im Fall des Exports von Waren aus Rumänien unter Deckung eines der o. g. Versandverfahren: Während für den Transportanteil unter Versandverfahren kein UIT-Code nötig ist, wird dieser für eine eventuelle Anfahrt von der rumänischen Ladestelle zur rumänischen Abgangszollstelle (wo das Versandverfahren eröffnet wird) sehr wohl erforderlich.

## **BULGARIEN: Danube Brücke wegen Repara- turarbeiten für ca. zwei Jahre teilweise gesperrt**

Laut Mitteilung des bulgarischen Verkehrsministeriums wird die **Danube-Brücke** in Bulgarien ab dem 10. Juli 2024 für den Zeitraum von zwei Jahren teilweise wegen Reparaturarbeiten gesperrt.

Die Instandsetzungsarbeiten haben mit einer Verkehrseinschränkung auf einem etwa 200 m langen Abschnitt der Einfahrtsspur nach Bulgarien begonnen. Auf der anderen Ausfahrts- spur in Richtung Rumänien finden derzeit keine Arbeiten statt.

Die Arbeiten finden unter laufendem Verkehr statt, die Anlage wird nicht gesperrt. Auf der Baustelle wird täglich 10 bis 12 Stunden bei Tageslicht gearbeitet. Der Bauablauf wird so organisiert und durchgeführt, dass die Fahrzeuge in Etappen in beiden Richtungen auf der jeweils freien Fahrspur passieren. Der Verkehr wird durch ein adaptives Ampelsystem geregelt, dessen Betrieb zwischen den Grenzbehörden Bulgariens und Rumäniens synchronisiert wird. Die Ampel kann verschoben und in dem Teil der Brücke aufgestellt werden, der gerade instandgesetzt wird.

Weitere Informationen können unter den folgenden Links gefunden werden:

<https://www.api.bg/index.php/bg/bg/dunav-most.html> und <https://api.bg/en/information-on-the-danube-bridge-repair.html>.

Quelle: BMDV, Bulgarisches Verkehrsministerium

## **RUMÄNIEN/BULGARIEN: Giurgiu-Ruse-Brücke – Reparaturarbeiten, Verkehr einspurig**

Seit dem 10. Juli 2024 werden auf der bulgarischen Seite der Giurgiu-Ruse-Brücke Reparaturarbeiten durchgeführt, die etwa zwei Jahre dauern werden. Sie werden jeden Tag 10 bis 12 Stunden lang durchgeführt.

Während der Reparaturarbeiten wird der Straßenverkehr einspurig mit einer Ampelanlage geführt.

*Fortsetzung auf Seite 14*

Fortsetzung von Seite 13

Die rumänische Grenzpolizei empfiehlt, die folgenden Grenzübergangsstellen an der Grenze zur Republik Bulgarien zu nutzen:

- Mit der Fähre: Calafat, Bechet, Zimnicea, Turnu Măgurele, Călărași
- Auf der Straße: Vama Veche, Ostrov, Negru Vodă, Lipnița und Dobromir für Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 3,5 t, Betriebszeiten zwischen 08:00 und 20:00 Uhr.

Quelle: UNTRR

## **REPUBLIK MOLDAU: Verlängerung der genehmigungsfreien Beförderungen im Wechsel- und Transitverkehr bis zum 31.12.2025**

Abkommen zwischen der Europäischen Union und der Republik Moldau über die Beförderung von Gütern im Straßenverkehr:

Vor dem Hintergrund der Erschwerisse im Bereich Transport und Güterversorgung aufgrund des russischen Angriffskrieges gegen die Ukraine hatte die Europäische Union sowohl mit der Ukraine als auch mit der Republik Moldau im Jahr 2022 temporäre Abkommen über die Beförderung von Gütern im Straßenverkehr geschlossen.

Das bisherige Abkommen mit der Republik Moldau ist zum 30. Juni 2024 abgelaufen und wurde nun **bis zum 31. Dezember 2025 verlängert**.

Im Gegensatz zum Abkommen EU – Ukraine (<https://mybgl.net/activities/668d3e5d17ead10007c25c8a>) sind im Abkommen EU – Moldau keine neuen Anforderungen an Beförderungen festgelegt worden.

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

## **RUSSISCHE FÖDERATION: Neue spezielle Ausfuhr- codes bei Ausfuhran- meldungen für Waren, die trotz der EU-Sanktionen legal nach Russland ver- bracht werden dürfen**

Wir hatten bereits über spezielle Genehmigungscodierungen sowie Codes für die Zollanmeldung von Waren berichtet, die trotz der Ausweitung von Sanktionsmaßnahmen legal nach Russland verbracht werden dürfen. Die Generaldirektion TAXUD der EU hat nunmehr neue solche Codes veröffentlicht. Eine Liste dieser Codes senden wir interessierten Mitgliedsunternehmen auf Anforderung gern zu.

Bitte beachten Sie jedoch in diesem Zusammenhang, dass Beförderungen durch EU-Unternehmen auf russischem Territorium – unabhängig von bestehenden Ausnahmen bei den EU-Sanktionen! – aktuell weitestgehend untersagt sind.

## **RUSSLAND-Embargo – vierzehntes Sanktions- paket beschlossen**

Das vierzehnte Sanktionspaket der EU gegen Russland wurde am 24. Juni 2024 im Amtsblatt der EU veröffentlicht. Es zielt insbesondere darauf ab, gegen die Umgehung von bereits bestehenden Sanktionen besser vorgehen zu können. Darüber hinaus sieht es Auflagen für russisches Flüssigerdgas (LNG) vor. Zukünftig wird es insbesondere verboten sein, russisches LNG in europäischen Häfen zum Weitertransport in Länder außerhalb der EU umzuladen. Außerdem wurden weitere Unternehmen und Personen, die sich an den russischen Kriegsanstrengungen beteiligen, auf die Sanktionsliste der EU aufgenommen.

Als Reaktion auf den militärischen Angriff Russlands auf die Ukraine und der Beteiligung von Belarus hat die EU ein 14. Sanktionspaket beschlossen, das im Amtsblatt der EU vom 24. Juni 2024 veröffentlicht wurde.

Weitere Informationen zu den einzelnen Sanktionen senden wir interessierten Mitgliedsunternehmen auf Anforderung gern zu.

## **UKRAINE-Krieg: Neue EU-Sanktionen gegen Belarus angesichts der Einbindung des Regimes in den russischen Angriffskrieg gegen die Ukraine**

Der Rat der EU verabschiedete am 29.06.2024 neue restriktive Maßnahmen gegen die belarussische Volkswirtschaft „angesichts der Einbindung des Regimes in Russlands illegalen, nicht provozierten und ungerechtfertigten Angriffskrieg gegen die Ukraine“. Die Maßnahmen sind mit etlichen der gegen Russland bereits in Kraft befindlichen Restriktionen vergleichbar und zielen insbesondere auf die Vermeidung von Umgehungstatbeständen ab, die aus dem hohen Maß an Integration der russischen und belarussischen Volkswirtschaften resultieren können.

Neben zusätzlichen Ein- und Ausfuhrbeschränkungen, dem Verbot der Erbringung bestimmter Dienstleistungen für belarussische Auftraggeber und dem Verbot von Durchfuhren besonders sensibler Waren (Dual Use etc.) über belarussisches Staatsgebiet **wird insbesondere das bereits seit April 2022 bestehende Verbot der Beförderung von Gütern auf der Straße im Gebiet der EU mit in Belarus zugelassenen Anhängern und Sattelanhängern ausgeweitet**, auch wenn diese von außerhalb von

Fortsetzung auf Seite 15

Fortsetzung von Seite 14

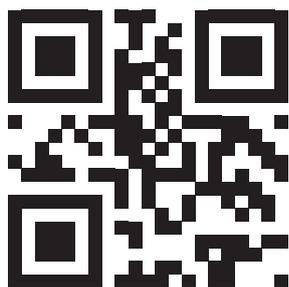
Belarus zugelassenen Lastkraftwagen gezogen werden. Um das Risiko einer Umgehung des Verbots zu minimieren, sollte es Betreibern in der EU, die zu 25 % oder mehr im Besitz einer belarussischen natürlichen oder juristischen Person sind, untersagt werden, sich als Straßenverkehrsunternehmen zu betätigen oder Güter auf der Straße in der Union zu befördern, auch im Transit.

## **UKRAINE: Verlängerung und Änderung des Abkommens zwischen der Europäischen Union und der Ukraine über die Beförderung von Gütern im Straßenverkehr.**

Das bisherige Abkommen ist zum 30. Juni 2024 abgelaufen und wurde nun mit einigen Änderungen **bis zum 30. Juni 2025 verlängert**.

Da vor allem in den östlichen EU-Staaten, die direkt an die Ukraine angrenzen, Beschwerden über Marktstörungen durch ukrainische Transportunternehmen auf Grund des Abkommens gemeldet wurden, sind verschiedene neue Anforderungen an Beförderungen auf Grundlage des Abkommens festgelegt worden.

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



## **POLEN: Neue Umweltzone in Warschau seit Juli 2024**

Am 1. Juli 2024 wurde in Warschau die erste Umweltzone (SCT) – Low Emission Zone – in Polen in Betrieb genommen.

Sie umfasst das Stadtzentrum und Teile der umliegenden Bezirke. Die Zone ist durch Verkehrsschilder gekennzeichnet. Die Einfahrt von Fahrzeugen mit den giftigsten Abgasen wird in diesem Gebiet eingeschränkt.

Insgesamt umfasst die SCT eine Fläche von 37 Quadratkilometern, d. h. 7 % der Fläche der Hauptstadt. Die Einfahrt von Fahrzeugen mit Benzinmotor (einschließlich LPG), die älter als 27 Jahre sind oder nicht der Euro-2-Norm entsprechen, sowie von Dieselfahrzeugen (einschließlich LPG), die älter als 19 Jahre sind oder nicht der Euro-4-Norm entsprechen, wird eingeschränkt.

Fahrzeuge, die in die Zone einfahren, sind nach folgendem Zeitplan von dem Verbot ausgenommen:

### **Vom 1. Juli 2024 bis zum 31. Dezember 2025 sind Kraftfahrzeuge**

- 1) mit Fremdzündungsmotor mit einem zulässigen Gesamtgewicht von bis zu 3,5 t, die mindestens die Anforderungen der europäischen Abgasnorm Euro 2 erfüllen oder nicht vor 1997 hergestellt wurden
- 2) Busse und Lastkraftwagen mit Fremdzündungsmotor und Zugmaschinen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t, die mindestens die Anforderungen der europäischen Abgasnorm Euro 2 erfüllen oder nicht vor 1997 hergestellt wurden
- 3) mit Selbstzündungsmotoren mit einem zulässigen Gesamtgewicht von bis zu 3,5 t, die mindestens die Anforderungen der europäischen Abgasnorm Euro 4 erfüllen oder nicht vor 2005 hergestellt wurden

- 4) Busse und LKWs mit Selbstzündungsmotoren und Traktoren mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t, die mindestens die Anforderungen der europäischen Abgasnorm Euro IV erfüllen oder nicht vor 2005 hergestellt wurden.

### **Vom 1. Januar 2026 bis zum 31. Dezember 2027:**

- 1) mit Fremdzündungsmotor mit einem zulässigen Gesamtgewicht von bis zu 3,5 t, die mindestens die Anforderungen der europäischen Abgasnorm Euro 3 erfüllen oder nicht vor 2000 hergestellt wurden
- 2) Busse und Lastkraftwagen mit Fremdzündungsmotor und Zugmaschinen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t, die mindestens die Anforderungen der europäischen Abgasnorm Euro 3 erfüllen oder nicht vor 2000 hergestellt wurden
- 3) mit Selbstzündungsmotor mit einem zulässigen Gesamtgewicht von bis zu 3,5 t, der mindestens die Anforderungen der europäischen Abgasnorm Euro 5 erfüllt oder nicht vor 2009 hergestellt wurde
- 4) mit Selbstzündungsmotoren, Busse und LKWs und Traktoren mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t, die mindestens die Anforderungen der europäischen Abgasnorm Euro V erfüllen oder nicht vor 2008 hergestellt wurden.

### **Vom 1. Januar 2028 bis zum 31. Dezember 2029: Kraftfahrzeuge**

- 1) mit Fremdzündungsmotor mit einem zulässigen Gesamtgewicht von bis zu 3,5 t, die mindestens die Anforderungen der europäischen Abgasnorm Euro 4 erfüllen oder frühestens 2005 hergestellt wurden
- 2) Busse und LKWs mit Ottomotor und Traktoren mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t, die mindestens die Anforderungen der europäischen Abgasnorm Euro 4 erfüllen oder nicht vor 2005 hergestellt wurden

Fortsetzung auf Seite 16

Fortsetzung von Seite 15

- 3) mit Selbstzündungsmotoren mit einem zulässigen Gesamtgewicht von bis zu 3,5 t, die mindestens die Anforderungen der europäischen Abgasnorm Euro 6 erfüllen oder frühestens 2014 hergestellt wurden
- 4) mit Selbstzündungsmotoren, Busse und LKWs und Traktoren mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t, die mindestens die Anforderungen der europäischen Abgasnorm Euro 6 erfüllen oder nicht vor 2010 hergestellt wurden.

#### Vom 1. Januar 2030 bis zum 31. Dezember 2031:

- 1) mit Fremdzündungsmotor mit einem zulässigen Gesamtgewicht von bis zu 3,5 t, die mindestens die Anforderungen der europäischen Abgasnorm Euro 5 erfüllen oder frühestens 2009 hergestellt wurden
- 2) Busse und Lastkraftwagen mit Fremdzündungsmotor und Zugmaschinen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t, die mindestens die Anforderungen der europäischen Abgasnorm Euro 5 erfüllen oder frühestens 2008 hergestellt wurden
- 3) mit Selbstzündungsmotor mit einem zulässigen Gesamtgewicht von bis zu 3,5 t, die mindestens die Anforderungen der europäischen Abgasnorm Euro 6dT erfüllen oder frühestens 2017 hergestellt wurden
- 4) mit Selbstzündungsmotoren, Busse und Lastkraftwagen und Traktoren mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t, die mindestens die Anforderungen der europäischen Abgasnorm Euro 6 erfüllen oder nicht vor 2012 hergestellt wurden.

#### Ab dem 1. Januar 2032:

- 1) mit Fremdzündungsmotor mit einem zulässigen Gesamtgewicht von bis zu 3,5 t, die mindestens die Anforderungen der europäischen Abgasnorm Euro 6 erfüllen oder frühestens 2014 hergestellt wurden

- 2) Busse und Lastkraftwagen mit Fremdzündungsmotor sowie Sattelzugmaschinen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t, die mindestens die Anforderungen der europäischen Abgasnorm Euro 6 erfüllen oder frühestens 2012 hergestellt wurden
- 3) mit Selbstzündungsmotoren mit einem zulässigen Gesamtgewicht von bis zu 3,5 t, die mindestens die Anforderungen der europäischen Abgasnorm Euro 6d erfüllen oder frühestens 2020 hergestellt wurden
- 4) mit Selbstzündungsmotoren, Busse und LKWs und Traktoren mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t, die mindestens die Anforderungen der europäischen Abgasnorm Euro 6 erfüllen oder nicht vor 2012 hergestellt wurden.

Weitere Details auf Polnisch sind hier einsehbar:

<https://transport.um.warszawa.pl/wy-mogi-sct>

Quelle: ZMPD,  
von der Stadt Warschau

## **POLEN: Änderungen im SENT-System ab 1. Januar 2025**

Ab dem 1. Januar 2025 werden neue Pflichten für Beförderer im Zusammenhang mit dem SENT-System eingeführt.

Derzeit gilt das Überwachungssystem SENT nur für ausgewählte Produkte (vom Finanzministerium veröffentlichte Liste).

Ab dem 1. Januar 2025 müssen jedoch alle Nicht-EU-Frachtführer, die internationale Transporte durchführen, und EU-Frachtführer, die Kabotage betreiben, ihre Transporte melden.

### **Detaillierte Änderungen:**

Ein nicht in der EU registriertes ausländisches Unternehmen, das Transporte durchführt unter:

- (1) polnische Straßenzulassung,
- (2) ECMT-Lizenz,
- (3) Ausnahmen von der Verpflichtung, diese Genehmigungen zu besitzen, ist verpflichtet, den Transport auf polnischem Gebiet über das SENT-System zu melden. Diese Verpflichtung muss vor dem Beginn des Transports auf dem Gebiet der Republik Polen erfüllt werden. Unternehmen erhalten hierzu eine Referenznummer.

**Die Verpflichtung betrifft auch in der EU registrierte Transportunternehmen, wenn sie in Polen Kabotage durchführen.** Unternehmen sind außerdem verpflichtet, ihre Daten unverzüglich zu aktualisieren. Während des gesamten Transportvorgangs, der von der Meldung abgedeckt wird, muss das Unternehmen sicherstellen, dass Live-Geolokalisierungsdaten des Fahrzeugs über ein GPS-Gerät (OBU oder External Location System (ZSL)) oder die Anwendung e-TOLL PL auf einem Smartphone übertragen werden.

Der Fahrer ist dazu verpflichtet:

1. das Ortungsgerät einzuschalten:
  - a) vor dem Beginn der Operation im Falle eines Transports aus Polen (Export). Im Falle von mehreren Ladestellen auf dem Gebiet Polens sollte das System ab der ersten Ladestelle eingeschaltet werden,
  - b) bei der Einfahrt in das polnische Hoheitsgebiet im Falle der Einfuhr nach Polen oder des Transits.
2. das Ortungsgerät nicht früher auszusuchen als
  - a) bei der Anlieferung der Waren am Ort der Anlieferung der Waren im Hoheitsgebiet Polens; und im Falle mehrerer Anlieferungsorte im Hoheitsgebiet Polens am letzten Anlieferungsort in Polen
  - b) nach Beendigung der Beförderung auf polnischem Hoheitsgebiet.

Fortsetzung auf Seite 17

### Fortsetzung von Seite 16

Wenn das Ortungsgerät oder das externe Ortungssystem länger als eine Stunde nicht funktioniert, ist der Fahrer verpflichtet, unverzüglich auf dem nächstgelegenen Parkplatz oder der nächstgelegenen Parkbucht anzuhalten. Im Falle eines ADR-Transports ist der Fahrer verpflichtet, das Fahrzeug auf dem nächstgelegenen Parkplatz anzuhalten und dabei die Bestimmungen der Abschnitte 8.4 und 8.5 des ADR-Abkommens zu berücksichtigen.

Die Fahrt kann dann fortgesetzt werden, nachdem:

1. Wiederherstellung der Funktionsfähigkeit des Ortungsgeräts oder des externen Ortungssystems oder
2. die Güter auf ein Fahrzeug umgeladen werden, das mit einem funktionsfähigen Ortungsgerät ausgestattet ist oder dessen Geolokalisierungsdaten von einem externen Ortungssystem an das Register übertragen werden, oder
3. das Fahrzeug mit einem funktionsfähigen Ortungsgerät auszustatten, oder
4. das Anbringen von amtlichen Plomben am Fahrzeug oder an der Ware oder die Anordnung eines Konvois durch die Steuer- und Zollverwaltung.

Die Referenznummer ist zehn Tage lang ab dem Ausstellungsdatum gültig. Nach Ablauf dieser Frist darf der Warentransport nur nach Erhalt einer neuen Referenznummer fortgesetzt werden.

Die SENT-Meldung enthält:

1. Daten des ausländischen Unternehmens, das die Güterbeförderung auf der Straße durchführt, darunter:
  - a) Vor- und Nachname oder Name,
  - b) Anschrift des Wohnsitzes oder des Geschäftssitzes.

2. Steueridentifikationsnummer des ausländischen Unternehmens, das den Güterkraftverkehr durchführt, oder Nummer, mit der der Rechtsträger für die Zwecke der Waren- und Dienstleistungssteuer oder der Mehrwertsteuer identifiziert wird, falls er dazu verpflichtet ist, sie zu haben.
3. Angaben zum Absender, einschließlich:
  - a) Vor- und Nachname oder Name,
  - b) Anschrift des Wohnsitzes oder des Geschäftssitzes.
4. Daten des Empfängers, darunter:
  - a) Vor- und Nachname oder Name,
  - b) Anschrift des Wohnsitzes oder des Geschäftssitzes.
5. Geplanter Ort und Datum des Beginns der Beförderung auf dem Hoheitsgebiet der Republik Polen.
6. Geplanter Ort und Datum der Beendigung des Transports auf dem Gebiet der Republik Polen.
7. Land der Beladung.
8. Land der Entladung.
9. Nummer des Transportdokuments, das die beförderten Güter begleitet.
10. Zulassungsnummer und im Falle von:
  - a) Durchführung von Straßentransporten auf der Grundlage einer ECMT-Genehmigung – Nummer dieser Genehmigung, Gültigkeitsdauer, Land des Wohnsitzes des Straßentransporteurs,
  - b) Befreiung von der Genehmigungspflicht auf der Grundlage der Bestimmungen internationaler Abkommen, die für die Republik Polen im Bereich des Straßenverkehrs oder der EKVM-Genehmigungen verbindlich sind – die Rechtsgrundlage für diese Befreiung.
11. Kennzeichen der für den Transport verwendeten Fahrzeuge.

12. Die Nummer des Geräts, das für die Übermittlung der Ortungsdaten verwendet wird (GPS-Gerät: OBU oder externes Ortungssystem (ZSL) oder Anwendung e-TOLL PL auf dem Smartphone).

Getrennte Meldungen sind erforderlich, wenn mehrere meldepflichtige Vorgänge mit mehr als einer Straßenzulassung durchgeführt werden (oder im Fall von getrennten Ausnahmen).

Wenn die Fahrt ohne Anmeldung im SENT-System durchgeführt wird, wird die Fahrt als ohne gültige Genehmigung durchgeführt betrachtet.

Ein ausländisches Unternehmen, das Güter auf der Straße transportiert, ist verpflichtet, dem Fahrer vor Beginn des Transports auf polnischem Gebiet eine Referenznummer zu erteilen. Erhält der Fahrer die Referenznummer oder ein Dokument, das die Meldung ersetzt, und die Bestätigung der Annahme des Dokuments, das die Meldung ersetzt, nicht, ist der Fahrer verpflichtet, den Beginn des Transports zu verweigern.

Sanktionen:

- Für den Fahrer im Falle der Beförderung von Gütern auf der Straße ohne Vorlage der Referenznummer oder eines die Anmeldung ersetzenden Dokuments oder einer Bestätigung der Annahme des die Anmeldung ersetzenden Dokuments – 1.500 PLN
- Für ein Unternehmen im Güterkraftverkehr ohne Meldung an das SENT-Register oder ohne Meldung von Daten und Informationen, die unvollständig sind oder nicht mit der tatsächlichen Situation übereinstimmen – 12.000 PLN
- Für ein Unternehmen im Bereich des Güterkraftverkehrs bei Verletzung der Pflicht zur Übermittlung von Geolokalisierungsdaten – 10.000 PLN

Quelle: ZMPD

**Buchtipp****Presseinformation**

**Neue Auflage:  
Wernys Tabellen – ADR 2025**

München, Juni 2024

**Im Verlag Heinrich Vogel ist die neue Auflage von „Wernys Tabellen – ADR 2025“ erschienen. In dieser Gegenüberstellung erklärt Gefahrgut-Fachmann Jürgen Werny, was sich beim ADR 2025 ändert und warum es sich ändert. Mit diesem Wissen können sich Firmen bereits frühzeitig auf die erforderlichen Anpassungen ihrer Systeme, Unterlagen und ihres gesamten Gefahrgut-Managements einstellen und vorbereiten.**

Die praktische Gefahrgut-Übersicht stellt verständlich alle Neuerungen und deren Folgen im Vergleich zum ADR 2023 gegenüber. Bei Erwerb dieses Buches erhält der Käufer außerdem einen kostenlosen Zugang zu einer Liste mit allen UN-Nummern zum Download. Darin sind alle Änderungen hervorgehoben und weitere Spalten zu den freigestellten Mengen und zur 1000-Punkte-Regelung mit Zusatzinfos aufgeführt. Diese Spalten sind original nicht in der UN-Nummern-Liste enthalten, erleichtern aber die Arbeit und die Abwicklung. Zusätzlich bekommt der Käufer mit derselben PDF-Datei eine umfangreichere Version von Wernys Tabellen inklusive Bau- und Prüfvorschriften für Umschließungen (Teil 6 ADR).

„Wernys Tabellen“ richtet sich an alle Firmen, Einrichtungen und Personen, die sich mit dem Transport von gefährlichen Gütern auf der Straße beschäftigen, unter anderem Gefahrgutbeauftragte, Transportunternehmen, Speditionen sowie Gefahrgut-Ausbilder.



**Jürgen Werny  
Wernys Tabellen – ADR 2025**

Softcover mit Ösen zum Abheften  
101 Seiten, 7. Auflage 2024

**Bestell-Nr.: 23035 inkl. PDF-Download**

Preis: 25,20 € (26,96 € inkl. MwSt.)

## Gefahrgut

### Gefahrgut-Kontrollen: Zunehmende Beanstandungen

Laut des Bundesamts für Logistik und Mobilität (BALM) haben die Beanstandungen der kontrollierten Gefahrgut-Lkw im vergangenen Jahr zugenommen.

Das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) hat die Statistik der kontrollierten Gefahrgut-Lkw von 2023 veröffentlicht. So wurden im vergangenen Jahr insgesamt 8.113 Gefahrgut-Lastwagen kontrolliert (plus 616 bzw. plus 8,22 Prozent gegenüber 2022). Die Beanstandungsquote erreichte 2023 mit 17,16 Prozent einen Höchststand, diese betrug 2022 noch 13,67 Prozent.

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

Die Ergebnisse des vergangenen Jahres zeigen, dass nach wie vor bei ausländischen Lkw wesentlich mehr Mängel gefunden werden als bei inländischen. Bei rund jedem fünften kontrollierten ausländischen Lkw gab es Beanstandungen (20,28 Prozent), bei den inländischen Fahrzeugen betrug die Beanstandungsquote 13,02 Prozent. Zunehmend beanstandet im Rahmen der Kontrollen wurde die Ladungssicherung, die mit 330 Verstößen gegenüber dem Vorjahr um 23,6 Prozent zunahm.

Stark angezogen in 2023 haben die Verstöße hinsichtlich der Verpackungsvorschriften. In 203 Fällen gab es bei ausländischen Lkw

Beanstandungen. Lediglich zwei Verstöße waren bei den inländischen Lastwagen aufgefallen.

Mit insgesamt 223 Verwarnungen bei Gefahrgut-Fahrzeugen lagen diese zwar über denen in 2022 (171), jedoch waren diese in den Vorjahren (2021: 362, 2020: 337 und 2019: 442) deutlich höher. Bemerkenswert noch für 2023 war der Anstieg der Kontrollberichte: 2.322 Berichte bedeuten einen Höchststand und gleichzeitig ein Plus von 586 gegenüber 2022.

Weitere Vergleichszahlen können Sie der folgenden Tabelle entnehmen. (gg/tm)

Quelle: gefahrgut-online.de

Gefahrgut-Kontrollen	2023			2022			2021			2020		
	Inland	Ausland	gesamt	Inland	Ausland	gesamt	Inland	Ausland	gesamt	Inland	Ausland	gesamt
<b>1. Kontrollierte Fahrzeuge</b>	3.488	4.625	<b>8.113</b>	3.595	3.902	<b>7.497</b>	4.310	6.304	<b>10.614</b>	5.199	6.172	<b>11.371</b>
<b>2. Beanstandete Fahrzeuge</b>	454	938	<b>1.392</b>	318	707	<b>1.025</b>	292	900	<b>1.192</b>	325	766	<b>1.091</b>
Beanstandungsquote in %	13.02	20.28	<b>17.16</b>	8.85	18.12	<b>13.67</b>	6.77	14.28	<b>11.23</b>	6.25	12.41	<b>9.59</b>
<b>3. Verstöße gesamt</b>	969	1.638	<b>2.604</b>	698	1.238	<b>1.936</b>	648	1.465	<b>2.113</b>	659	1.193	<b>1.852</b>
davon												
3.1 Schulung der Fahrzeugführer	16	12	<b>28</b>	8	17	<b>25</b>	15	25	<b>40</b>	9	28	<b>37</b>
3.2 Zulassungsbescheinigung für Fahrzeuge	43	27	<b>70</b>	23	39	<b>62</b>	8	21	<b>29</b>	23	28	<b>51</b>
3.3 Beförderungspapier/Schriftliche Weisung	248	339	<b>587</b>	156	301	<b>457</b>	157	297	<b>454</b>	161	181	<b>342</b>
3.4 Kennzeichnung und Bezettelung	127	378	<b>505</b>	94	332	<b>426</b>	124	440	<b>564</b>	126	345	<b>471</b>
3.5 Kennzeichnungs und Prüfvorschriften für Tanks, Batterie-Fahrzeuge und MEGe	63	66	<b>129</b>	41	46	<b>87</b>	17	78	<b>95</b>	32	100	<b>132</b>
3.6 Unzulässige Verwendung von Beörderungsmitteln	32	45	<b>77</b>	21	31	<b>52</b>	13	72	<b>85</b>	17	113	<b>130</b>
3.7 Ausrüstung	294	279	<b>573</b>	209	221	<b>430</b>	207	216	<b>423</b>	177	201	<b>378</b>
3.8 Ladungssicherung	101	229	<b>330</b>	77	190	<b>267</b>	64	146	<b>210</b>	65	69	<b>134</b>
3.9 Verpackungsvorschriften	2	203	<b>205</b>	0	9	<b>9</b>	6	143	<b>149</b>	6	80	<b>86</b>
3.10 Fahrweisbestimmunien	1	10	<b>11</b>	3	0	<b>3</b>	2	5	<b>7</b>	4	12	<b>16</b>
3.11 Sonstige Mängel/Verstöße	42	50	<b>92</b>	66	52	<b>118</b>	33	24	<b>57</b>	34	30	<b>64</b>
<b>4. Art und Anzahl der getroffenen Maßnahmen</b>												
davon												
4.1 Verwarnungen	51	172	<b>223</b>	22	149	<b>171</b>	77	285	<b>362</b>	72	265	<b>337</b>
4.2 Kontrollberichte	894	1.429	<b>2.323</b>	621	1.115	<b>1.736</b>	394	927	<b>1.321</b>	424	655	<b>1.079</b>

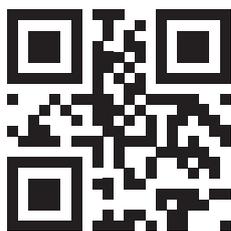
## **GRIECHENLAND: Strenge Regelungen für E-Autos**

*Das griechische Schifffahrtsministerium sieht in Autos mit alternativen Antrieben eine erhöhte Brandgefahr. Deshalb müssen Fahrer von E-Autos mit Zurückweisungen an Fährterminals rechnen, sofern der Ladestand ihrer Batterien oberhalb von 40 Prozent liegt.*

Wer mit einem E-Auto auf eine griechische Fähre einschiffen möchte, muss seine Fahrt- und Ladevorgänge so planen, dass er mit 30 bis 40 Prozent Batterieladestand am Fährterminal ankommt. An den Fährterminals werden Akkustände vereinzelt kontrolliert.

Seit Mitte April dürfen E-Autos und Hybridmodelle lediglich bis zu maximal 40 Prozent geladen sein, wenn sie auf den Autofähren Griechenlands befördert werden. Dies hat das griechische Ministerium für Schifffahrt und Insepolitik laut mehreren Automobilclubs verfügt. Begründet wurde die Einschränkung mit der „Vermeidung und zur Eindämmung der Brandgefahr und der Freisetzung giftiger Gase in den Fahrzeugtransportbereichen“.

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



Die Regelung gelte entsprechend für Autos mit anderen alternativen Kraftstoffen wie Flüssiggas oder Erdgas. Deren Tanks dürften bis maximal 50 Prozent befüllt sein. Die Kontrollen fänden direkt am Fährterminal statt.

### **Hohe Wirksamkeit von stationären Löschanlagen bei Entstehungsbränden bestätigt**

Der bvfa - Bundesverband Technischer Brandschutz e.V. hat seine Löschanlagenstatistik für das Jahr 2023 veröffentlicht. Die Ergebnisse bestätigen die hohe Wirksamkeit von stationären Löschanlagen, insbesondere bei der Bekämpfung von Entstehungsbränden.

### **Erfolgreiche Brandbekämpfung mit Wasser- und Speziallöschanlagen im Jahr 2023**

In die aktuelle Statistik sind 85 anonymisierte Meldungen von Betreibern, Errichtern und Herstellern stationärer Löschanlagen eingeflossen. Diese Daten zeigen, dass stationäre Löschanlagen in 98 Prozent der Fälle automatisch auslösen, was entscheidend zur rechtzeitigen Bekämpfung von Bränden beiträgt. Besonders hervorzuheben ist, dass in 88 Prozent der Fälle die Auslösung während der Arbeitszeit erfolgte, wodurch ein schnelleres Eingreifen möglich war.

### **Sprinkleranlagen zeigen hohe Effizienz**

Sprinkleranlagen bewiesen auch 2023 ihre hohe Effizienz. Bei 59 Prozent der gemeldeten Fälle genügte ein oder zwei Sprinkler, um das Feuer erfolgreich zu bekämpfen. Dieses selektive Löschverhalten minimiert nicht nur den Feuerschaden, sondern auch die Schäden durch Löschwasser, und schützt so Personen und Sachwerte effektiv.

### **Branchen und Objekte mit hohem Brandrisiko**

Die metallverarbeitenden Branchen sowie die Automobilindustrie sind besonders häufig von Bränden betroffen. 24 Prozent der gemeldeten Brände entfielen auf die Metallverarbeitung und 19 Prozent auf die Automobilindustrie. Hier kommen überwiegend Speziallöschanlagen wie CO<sub>2</sub>-Löschanlagen (64 Prozent) und Inertgaslöschanlagen (30 Prozent) zum Einsatz. EDV-Anlagen und elektrische Schaltanlagen stellen mit 27 Prozent der gemeldeten Brände ebenfalls ein hohes Risiko dar, gefolgt von Werkzeugmaschinen mit 14 Prozent.

### **Hauptursachen: Hitze und Strom**

Die Brandrisiken in EDV-Anlagen, elektrischen Schaltanlagen und Maschinen sind vor allem auf hohe Temperaturen und elektrische Fehler zurückzuführen. Insbesondere Lichtbögen durch fehlerhafte Isolierungen können extreme Temperaturen verursachen. In Rechenzentren müssen zudem große Wärmemengen effizient abgeführt werden, um Brandrisiken zu minimieren. In der Metallbearbeitung können Fehlsteuerungen oder Werkzeugbruch zur Entzündung von Öl-Luft-Gemischen und damit zu Bränden führen.

### **Datenbasis der Löschanlagenstatistik**

Die Löschanlagenstatistik des bvfa basiert auf freiwilligen Meldungen seit 2006 und erfasst unter anderem die Branche, das gelöschte Objekt und die Löschmethode. Obwohl die Daten nicht alle in Deutschland installierten Löschanlagen umfassen, bieten sie durch den langen Erfassungszeitraum und die Vielzahl der Daten wertvolle Einblicke in Risikoschwerpunkte und Löscherfolge.

*Fortsetzung auf Seite 21*

Fortsetzung von Seite 20

Die hohe Wirksamkeit von stationären Löschanlagen und die präzisen Erkenntnisse aus der bvfa-Statistik unterstreichen die Bedeutung technischer Brandschutzmaßnahmen für den Schutz von Personen und Sachwerten.

Die Informationen in diesem Artikel basieren auf der Löschanlagenstatistik 2023 des bvfa – Bundesverband Technischer Brandschutz e.V.



Scanne mich!

## **ADR 2025: Änderung bei Beförderung ungereinigter leerer Verpackungen in loser Schüttung**

*Die IHK Ulm macht auf eine Änderung im ADR 2025 aufmerksam, die den Transport leerer, ungereinigter Verpackungen in loser Schüttung klarer regelt.*

Nach dem aktuellen ADR ist gemäß Unterabschnitt 7.3.1.1 letzter Satz eine Beförderung von ungereinigten leeren Verpackungen grundsätzlich zulässig, sofern diese Beförderungsart durch andere Vorschriften des ADR nicht ausdrücklich verboten ist. Für diese offen formulierte Regelung wird es im ADR 2025, das zum 1. Januar 2025 in Kraft tritt, eine Klarstellung geben, wie die IHK Ulm mitteilt.

Demnach dürfen zum Jahresstart nur noch ungereinigte leere Verpackungen in loser Schüttung

befördert werden, sofern die gefährlichen Güter, die in ihnen enthalten waren, für diese Beförderungsart zugelassen sind. Das bedeutet, dass beispielsweise ungereinigte leere Kanister aus Kunststoff, die flüssige gefährliche Güter enthalten haben, nicht mehr in loser Schüttung befördert werden dürfen.

Die IHK rät betroffenen Unternehmen, sich rechtzeitig auf diese Änderung einzustellen. Ggf. sei dann die Nutzung der UN 3509, soweit zulässig, in Betracht zu ziehen, hieß es.

© Copyright 2024  
Gefahrtgut-Online

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

## **Möbelspedition**

### **AMÖ tritt wieder der FEDEMAC bei**

Hattersheim, 11.07.2024

Am 4. Juli 2024 reiste Andreas Eichinger, Vorstand des Bundesverbandes Möbelspedition und Logistik (AMÖ) e. V., nach Brüssel, um Bertil Durieux, Präsident des europäischen Dachverbandes FEDEMAC e. V., ein Schreiben zu überbringen. Mit diesem Schreiben beantragte die AMÖ die Vollmitgliedschaft im FEDEMAC e. V. zum 1. September 2024.

Bertil Durieux kommentierte den Eingang des Schreibens wie folgt: „Ich freue mich sehr, dass die AMÖ entschieden hat,

der FEDEMAC wieder beizutreten. Die AMÖ ist der älteste und größte Verband für Umzugs- und Speziallogistiker in Europa. Ich habe den Wandel der AMÖ seit dem Amtsantritt von Andreas Eichinger miterlebt. Was bislang erreicht wurde, ist bemerkenswert. Ich weiß, dass Andreas viele Mitgliedsunternehmen der AMÖ selbst besucht hat. Ein Verband muss seinen Mitgliedern dienen. Er muss mit ihnen und ihren Themen eng verbunden sein. So wie Andreas und ich es sind, seitdem wir uns im Dezember 2022 zum ersten Mal getroffen haben.“

Bertil Durieux und Andreas Eichinger haben in den letzten anderthalb Jahren intensive Ge-

sprache geführt und eine robuste Beziehung aufgebaut. Darüber hinaus nahm der AMÖ-Vorstand als Beobachter an der letzten Sitzung des FEDEMAC-Vorstands sowie der -Delegiertenversammlung teil.

Es ging darum, ein gemeinsames Verständnis dafür zu entwickeln, wie AMÖ und FEDEMAC zusammenarbeiten können, um ihre gemeinsamen Ziele zu erreichen: Für ihre Mitglieder arbeiten AMÖ und FEDEMAC hart daran, auf europäischer Ebene ein weit stärkeres Gewicht zu erlangen, damit auch dort die Stimmen der europäischen Umzugs- und

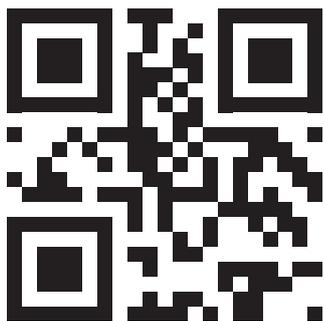
Fortsetzung auf Seite 22

Fortsetzung von Seite 21

Speziallogistiker gehört werden. Die Branche steht vor großen Herausforderungen, so dass der Austausch auf politischer Ebene und zwischen den Mitgliedern immer wichtiger wird. Deshalb ermutigen beide Verbände Unternehmen, nationale Verbände in Ländern zu gründen, in denen es bislang keine gibt. AMÖ und FEDEMAC fordern und unterstützen eine engere Zusammenarbeit der nationalen Verbände in Europa.

Andreas Eichinger sagte dazu: „Die nationalen Verbände müssen ihre Kräfte bündeln, um die aktuellen Herausforderungen des Sektors zu bewältigen, Synergien zu nutzen und effektive Lösungen zu finden. Als nationale Verbände müssen wir zusammenstehen und mit einer Stimme sprechen. Zusammenstehen bedeutet, dass wir gemeinsam stärker sind. Und für uns ist die FEDEMAC der richtige Ort dafür, insbesondere nach dem Turnaround des Verbandes unter der Leitung von Bertil Durieux. Als AMÖ wollen wir uns einbringen. Wir wollen die Zukunft der FEDEMAC gemeinsam gestalten.“

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



Mit dem Beitritt der AMÖ zur FEDEMAC wird das erste gemeinsame Projekt zum Aufbau einer schlagkräftigen Gruppe für die Lobbyarbeit auf EU-Ebene gestartet. Vertreter anderer nationaler Verbände, die Mitglieder der FEDEMAC sind, werden sich an der Arbeit der Gruppe beteiligen.

### **Selfstorage und Lagerver- trag – Pfandverwertung**

Mit einer langjährigen Einlagerung von Gegenständen stellt sich immer wieder die Frage, was man machen soll, wenn der Kunde „abtaucht“. Dieser verschwindet im Ausland, verstirbt oder hat kein Interesse mehr an dem eingelagerten Gut. Dies stellt kein Problem dar, solange die monatliche Miete entrichtet wird. Was aber passiert, wenn die Zahlung eingestellt wird oder eine Kündigung des Vertrags im Zusammenhang mit einer Neustrukturierung ohne Reaktion verbleibt?

Die Entsorgung des eingelagerten Guts ist nicht zu empfehlen. An einer entsprechenden gesetzlichen Anspruchsgrundlage fehlt es. Vielmehr wird dem Verwahrer/Lagerhalter bei unterbliebener Räumung des Lagers nach der Kündigung durch das Gesetz ein Schadensersatzanspruch zugesprochen. Dieser hilft aber im Fall der Unerreichbarkeit des Kunden nicht weiter. Die rechtlich sichere Variante ist die Verwertung des eingelagerten Guts.

Die **Pfandverwertung** setzt zunächst eine **fällige Geldforderung** voraus. Unproblematisch ist der Fall, wenn die Zahlung durch den Kunden eingestellt und der Vertrag aus diesem Grund gekündigt wurde. Sofern der Vertrag durch den Unternehmer gekündigt wur-

de und der Kunde schlicht weiter seine Miete bzw. Lagerpacht zahlt, ohne auf die Kündigung zu reagieren, kann das Gut anderweitig eingelagert werden. Sollte die Zahlung hierfür nicht ausreichen, ergibt sich wieder eine offene Geldforderung, die zu einer Pfandverwertung berechtigt. Der Pfandgläubiger muss den Verkauf des Pfandes unter Nennung des Geldbetrages, weswegen das Pfand verwertet werden soll, androhen. Denn die Existenz eines Pfandrechts berechtigt nicht ohne Weiteres zur Verwertung des gesamten Transport-/Lagerguts (Koller, 11. Aufl. 2023, HGB § 440 Rn. 22).

Um sicherzugehen, dass der Kunde informiert ist, sollte die Androhung per **Einschreiben** an die letzte bekannte Adresse des Kunden übersendet werden. Anschließend ist eine **Wartefrist von einem Monat** zu beachten. Sofern der Vertrag für beide Seiten ein Handelsgeschäft war, verkürzt sich diese Wartefrist auf eine Woche. Anschließend ist ein Gerichtsvollzieher oder öffentlich bestellter Versteigerer mit der Verwertung des Pfandrechts zu beauftragen. Diese prüfen die Voraussetzungen der Versteigerung und machen diese öffentlich bekannt, wodurch Kosten in Höhe von **durchschnittlich 800 bis 1.000 Euro** anfallen. Können im Rahmen der anschließenden Versteigerung nicht alle Gegenstände versteigert werden, kann man selbst das Eigentum dadurch erwerben, dass man das Gut für einen symbolischen Wert ersteigert. Anschließend kann man die Gegenstände als neuer Eigentümer entsorgen oder anderweitig verwerten. Um nicht auf den Mehrkosten sitzen zu bleiben, sollten diese Kosten vorab im Rahmen der Kautionsberücksichtigung werden.

## Spedition/Logistik

### **Bundesrat stimmt Postrechtsmodernisierungsgesetz am 5. Juli 2024 zu**

Der Bundesrat hat dem Postrechtsmodernisierungsgesetz zugestimmt. Durch die Neuregelungen wird der Rechtsrahmen für den Post- und Paketmarkt grundlegend novelliert. Im Gesetzgebungsverfahren konnte der DSLV erreichen, dass der Anwendungsbereich eingegrenzt und das Antragsverfahren für Unternehmen mit Erlaubnis nach dem Güterkraftverkehrsrecht erleichtert wurde. Zudem konnten die angedachten Verbote beim Einsatz von Fremdpersonal abgewendet werden. Der DSLV erläutert welche Speditionsunternehmen von der neuen Postregulierung betroffen sind und stellt die für die betroffenen Unternehmen wesentlichen neuen Vorgaben vor.

Der Bundesrat hat am 5. Juli 2024 das Postrechtsmodernisierungsgesetz – PostModG (senden wir interessierten Mitgliedsunternehmen auf Anforderung gern zu) gebilligt. Bisher galt für Briefdienstleister das Lizenzfordernis nach Abschnitt 2 des Postgesetzes und für alle anderen Postdienstleister sowie für Subunternehmer die Anzeigepflicht nach § 36 des Postgesetzes (insbesondere für Paketdienstleister). Das Marktzugangungsverfahren wird durch das PostModG nun neu geordnet. Dies geschieht durch eine Vereinheitlichung – Lizenzpflicht im Briefbereich und Anzeigepflicht

werden zu einem einheitlichen Verfahren zusammengeführt. Kern dieses Verfahrens bildet das von der Bundesnetzagentur geführte digitale Anbieterverzeichnis. In dieses Verzeichnis müssen sich alle Anbieter von Postdienstleistungen eintragen lassen, auch solche, die als Subunternehmer für andere Anbieter tätig sind.

Das neue Postgesetz sieht zudem neben spezifischem Postrecht Vorgaben für den Umgang mit Paketen mit erhöhtem Gewicht sowie weitreichende Prüf- und Überwachungspflichten im Fall des Einsatzes von Subunternehmen für die betroffenen Unternehmen vor.

#### **Anwendungsbereich: Welche Speditionsunternehmen sind vom PostModG betroffen?**

Mit dem „Anbieter“ wird ein neuer Begriff eingeführt. Erfasst werden „alle natürlichen und juristischen Personen sowie rechtsfähige Personengesellschaften, die Postsendungen gewerbsmäßig befördern“ (§ 3 Nr. 2 PostModG). Der Begriff ist – neben dem Unternehmen – der zentrale personelle Anknüpfungspunkt gesetzlicher Verpflichtungen im Gesetz. Als Postdienstleistung definiert wird die gewerbsmäßige Beförderung von Briefsendungen, von Warensendungen und von Paketen (bis zu 31,5 kg).

Dem DSLV ist es im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens gelungen, den sehr weiten Begriff des „Anbieters“ von Postdienstleistungen zu konkretisieren. **Keine**

**„Anbieter“ sind danach Unternehmen, die ausschließlich im Bereich des Transports tätig sind (somit nicht beim Empfänger zustellen) und bereits über eine Erlaubnis nach dem Güterkraftverkehrsrecht verfügen (vgl. § 3 Nr. 2 Buchst. b PostModG). Das Gesetz findet auf reine Transportdienstleister demzufolge keine Anwendung.**

Allerdings schließt die Definition der „Beförderung“ auch das Sammeln, Verteilen und Sortieren von Paketen mit ein. Damit ist das Segment der Stückgut- und Systemlogistik, das mit dem Post- und Paketmarkt in keiner Verbindung steht, dem PostModG unterworfen. Stückgutspediteure müssen die darin festgelegten Registrierungs-, Kontroll- und Nachweispflichten erfüllen, auch, wenn sie nur unregelmäßig Pakete bis 31,5 kg in ihre Systemnetze einspeisen.

Der DSLV hatte im Vorfeld der Abstimmung des Bundesrats dagegen interveniert und bei den Wirtschaftsministerien und Staatskanzleien der Bundesländer eine zielgenauere Formulierung des Anwendungsbereichs des Postmodernisierungsgesetzes gefordert. Der Forderung des DSLV wurde aber nicht nachgekommen. Demnach sind auch Stückgut- und Systemlogistiker dem PostModG unterworfen, sofern sie Pakete bis 31,5 kg in ihren Systemnetzen befördern.

*Fortsetzung auf Seite 24*

Fortsetzung von Seite 23

**Eine Anzeigepflicht nach § 36 PostG existiert bereits für Stückgutspediteure, die gelegentlich Pakete in ihre Systemverkehre einspeisen. Mit Inkrafttreten des neuen Postgesetzes gelten für „Anbieter“ neue Vorgaben, die im Folgenden beschrieben werden.**

### **Welche wesentlichen Vorgaben müssen die vom Gesetz betroffenen Speditionsunternehmen erfüllen?**

Anbieter müssen Anforderungen an Zuverlässigkeit, Leistungsfähigkeit und Fachkunde erfüllen und die geltenden sozial- und arbeitsrechtlichen Vorschriften einhalten. Die Lizenzierung durch die Bundesnetzagentur erfolgt beim Markteintritt; die Einhaltung der Vorgaben wird von der Bundesnetzagentur stichprobenartig überprüft. Im Hinblick auf Subunternehmer liegt die hauptsächliche Prüflast bei deren Auftraggebern, die in eine regelmäßige Überprüfungspflicht für die von ihnen eingesetzten Subunternehmer trifft. Verstoßen Anbieter gegen gesetzliche Vorgaben, kann neben einem Bußgeld auch am Ende eines gestuften Verfahrens als letztes Mittel der Marktausschluss erfolgen.

#### **Im Einzelnen:**

##### ■ **Registrierung bei der Bundesnetzagentur/Antragsverfahren**

Zentrales Element des Marktzugangsverfahrens ist das von der Bundesnetzagentur geführte Anbieterverzeichnis. Das neue Marktzugangsverfahren findet einheitlich auf alle Anbieter von Postdienstleistungen (Brief und Paket) Anwendung, auch

auf solche, die als Verrichtungs- und Erfüllungsgehilfen (Subunternehmer) für andere Anbieter tätig sind. Nicht unter das Verfahren fallen Anbieter, die ausschließlich Filialen oder automatisierte Stationen betreiben und reine Transportdienstleister mit GüKG-/EU-Lizenz (siehe oben).

Die Eintragung in das Anbieterverzeichnis erfolgt auf Antrag des Anbieters. Zu diesem Zweck stellt die Bundesnetzagentur ein digitales Verfahren zur Verfügung. Der gesamte Marktzugang soll elektronisch abgewickelt werden. Der DSLV hat sich mit Erfolg dafür eingesetzt, dass vom Gesetz betroffene Unternehmen mit GüKG-/EU-Lizenz, bei der Antragsstellung im Wesentlichen nur die entsprechende Erlaubnis nach dem Güterkraftverkehrsrecht nachweisen müssen. Weitere im Gesetz vorgesehene Dokumente, Informationen und Angaben (wie z. B. einen Geschäftsplan) müssen diese Unternehmen nicht beibringen (vgl. § 6 Abs. 4 PostModG).

##### ■ **Prüf- und Überwachungsvorgaben**

Ein Anbieter, der als Auftraggeber einen anderen Anbieter mit der Erbringung von Paketdienstleistungen beauftragt, hat den beauftragten Anbieter während des Zeitraums der Beauftragung im Hinblick auf die Einhaltung der Vorgaben zur erforderlichen Zuverlässigkeit (Einhaltung der Arbeitsbedingungen) zu überprüfen (vgl. § 9 PostModG). Diese Verpflichtung, trifft nicht nur denjenigen, der originär – auf erster Stufe – Postdienstleistungen von anderen Anbietern erbringen lässt, sondern zieht sich durch alle Stufen einer etwaigen Beauftragungskette.

Die erstmalige Prüfung muss dabei schon nach maximal drei Monaten erfolgen. Darüber hinaus soll die Prüfung zu festgelegten Zeitpunkten (einmal jährlich) erfolgen. Beauftragte Anbieter im Bereich der Zustellung müssen zudem fortlaufend kontrolliert werden. Die „fortlaufenden Kontrollen“ beziehen sich auf die gesetzlichen Vorgaben zur Arbeitszeit, zur Zahlung des Arbeitsentgelts und zur Abführung von Sozialabgaben.

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) legt per Rechtsverordnung noch fest, welche der gesetzlichen Vorschriften auf Einhaltung zu prüfen sind und welche Anforderungen an die jeweilige Überprüfung und die Dokumentation des Prüfergebnisses zu stellen sind (vgl. § 9 Abs. 5 PostModG).

##### ■ **Vorgaben für Pakete mit erhöhtem Gewicht**

Zukünftig sollen Postdienstleister verpflichtet sein, Pakete, deren Einzelgewicht zwischen 10 und 20 kg liegen, mit einem gut sichtbaren und leicht verständlichen Hinweis auf das erhöhte Gewicht zu kennzeichnen. Sendungen mit einem Einzelgewicht über 20 kg müssen mit einem sich gut vom ersten Hinweis unterscheidenden Hinweis gekennzeichnet sein. Wer die Kennzeichnung vornehmen soll, ist nicht mehr geregelt. Die Kennzeichnung hat aber zu erfolgen, bevor die Pakete den Bereich der Zustellung erreichen.

Pakete über 20 kg dürfen nur dann durch einzelne Personen zugestellt werden, wenn diese geeignete technische Hilfs-

Fortsetzung auf Seite 25

Fortsetzung von Seite 24

mittel zur Verfügung haben (§ 73 PostModG). Kriterien für die „Geeignetheit des Hilfsmittels“ wird die Bundesregierung im Verordnungsweg mit Zustimmung des Bundestags bestimmen. Die Rechtsverordnung soll bis zum 31. Dezember 2024 zugeleitet werden.

### ■ Übergangsfristen

Anbieter, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes über eine gültige Postlizenz oder nach § 36 des Postgesetzes bei der Bundesnetzagentur angezeigt sind, können ihre Tätigkeit bis 36 Monate nach Inkrafttreten des neuen Postgesetzes fortsetzen, ohne in das Anbieterverzeichnis eingetragen zu sein.

Anbieter müssen die von ihnen eingesetzten Subunternehmer überprüfen, sobald die Rechtsverordnung des BMWK hierzu in Kraft tritt.

Eine Übergangsfrist für die Kennzeichnung schwerer Pakete ist bis zum 1. Januar 2025 festgelegt. Die Vorgabe für den Transport von Paketen über 20 kg greift sechs Monate nach dem Inkrafttreten der Verordnung.

---

### **Unwirksame Gerichtsstandsvereinbarung – Verstoß gegen Art. 31 Abs. 1 S. 1 CMR**

Gemäß Art. 31 Absatz 1 Satz 1 CMR sind für Klagen aus Streitigkeiten, auf die die CMR anwendbar ist, Gerichte jenes Staates international zuständig, auf deren Gebiet der Beklagte

seine Haupt- oder Zweigniederlassung hat oder auf deren Gebiet der Ort der Übernahme oder der Ablieferung liegt.

Im vom OLG Hamm am 21. Dezember 2023 entschiedenen Fall hatte ein in Deutschland ansässiger Spediteur ein in Polen ansässiges Transportunternehmen mit einem Gütertransport von Belgien nach Polen beauftragt.

Einen aus diesem Vertrag entstandenen Schadensersatzanspruch machte der Spediteur jedoch weder in Polen (Sitz des Beklagten, Ablieferungsort) noch in Belgien (Ort der Übernahme) anhängig. Der Kläger berief sich stattdessen auf seine zusätzlich zu den ADSp 2017 in den Transportvertrag einbezogene Gerichtsstandsklausel „*Gerichtsstand ist (PLZ) (Ort)*“ und erhob daher Klage in Deutschland vor dem für den Ort seines Sitzes zuständigen Landgericht.

Das OLG Hamm wies die Klage in zweiter Instanz als unzulässig ab, weil sie vor einem unzuständigen Gericht erhoben worden sei.

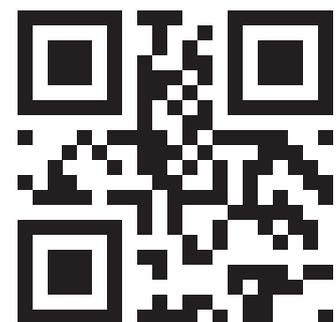
Nach Auffassung des OLG wären für den Rechtsstreit Gerichte in Polen oder Belgien, nicht aber in Deutschland international zuständig gewesen. Zwar erlaube Art. 31 Absatz 1 Satz 1 CMR grundsätzlich die Vereinbarung der internationalen Zuständigkeit weiterer Gerichte, allerdings seien Gerichtsstandsvereinbarungen unwirksam, die einen CMR-Gerichtsstand (hier: Belgien, Polen) ausschließen. Folglich sei, so das OLG Hamm weiter, die vorliegend verwendete Gerichtsstandsklausel unwirksam, weil sie nicht einen weiteren Gerichtsstand bestimme, der zusätzlich zu den in Art. 31 Absatz 1 Satz 1 CMR genannten Gerichtsständen gelten solle, sondern ausschließlich den

für den Sitz des Klägers örtlich zuständigen Gerichtsstand vorsehe. Ein „Wiederaufleben“ der Ziffer 30.3 ADSp 2017 (Gerichtsstand) schied nach Ansicht des OLG Hamm aus rechtlichen Gründen aus, obwohl die ADSp 2017 in den Vertrag einbezogen worden waren.

Nach Einschätzung des DSLV Bundesverband Spedition und Logistik wäre das Gericht zu einem anderen Ergebnis gekommen, wenn der klagende Spediteur die problematische Gerichtsstandsklausel nicht verwendet hätte. In diesem Fall hätte sich die internationale Zuständigkeit aus Ziffer 30.3 ADSp 2017 ergeben. Diese Bestimmung sieht anders als die streitgegenständliche Gerichtsstandsklausel ausdrücklich vor, dass für CMR-Streitigkeiten zusätzlicher (nicht ausschließlicher) Gerichtsstand der Ort der Niederlassung des Auftraggebers ist.

Der DSLV rät Speditions- und Logistikunternehmen daher bei der Ergänzung oder Änderung der Regelungen der ADSp 2017 insbesondere in CMR-Verträgen zu äußerster Vorsicht.

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



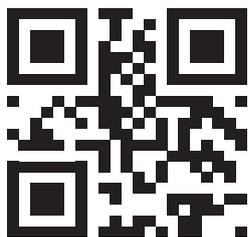
## Personenverkehr

### **Klarstellung zur elektronischen Mitführungspflicht von Fahrtenblättern gemäß der Verordnung (EU) 2024/1258**

Dem bdo ist es gelungen, eine Klarstellung bezüglich der neuen Verordnung (EU) 2024/1258 und den Mitführungspflichten von Fahrtenblättern herbeizuführen. Wie bereits bekannt ist, hat die neue Verordnung für Lenk und Ruhezeiten besondere Ausnahmeregelungen für im Personenverkehrsverkehr eingesetztes Fahrpersonal eingeführt. Wenn mindestens eine dieser besonderen Ausnahmeregelungen in Anspruch genommen wird, müssen Fahrerinnen und Fahrer bei Verkehrskontrollen nachweisen, im Gelegenheitsverkehr eingesetzt zu sein. Dies erfolgt mithilfe der Fahrtenblätter, die in Papierform oder in elektronischer Form mitgeführt werden können – sowohl im grenzüberschreitenden als auch im nationalen Verkehr.

**Da die EU-Kommission jedoch nicht definiert hat, was genau unter elektronischer Form zu verstehen ist, hat der bdo sich an die zuständigen Behörden gewandt, um Klarheit zu schaffen.**

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



Das BALM hat dem bdo gegenüber, die folgende Position eingenommen: **Der Nachweis für die aktuelle Fahrt erfolgt weiterhin durch ein ausgefülltes Fahrtenblatt, das in Papierform im Fahrzeug mitgeführt werden muss und dem Muster der bestehenden EU-Vorgaben entspricht.**

**Für vergangene Fahrten im Personengelegenhetsverkehr, die in den letzten 28 Tagen (bzw. 56 Tage ab dem 31.12.2014) abgeschlossen wurden und bei denen Ausnahmen in Anspruch genommen wurden, kann der Nachweis elektronisch erfolgen.**

**Das BALM hat offiziell bestätigt, dass elektronische Nachweise in Form von digitalen Fotos oder PDF-Dateien in Deutschland akzeptiert sind.** Wichtig ist dabei, dass diese Dokumente den Behörden auf geeignete Weise, beispielsweise über ein Laptop oder Tablet, zugänglich gemacht werden können und alle relevanten Informationen gut lesbar sind.

Die Klarstellung, dass in Deutschland digitale Fotos oder PDF-Dateien akzeptiert werden, ist ein wichtiger Erfolg. Allerdings **fehlt eine europaweit einheitliche Auslegung** der neuen Nachweispflichten. Hier ist der bdo im engen Austausch mit der IRU, der EU-Kommission sowie den Kontrollbehörden. **Und auch hier gibt es Bewegung. Das BALM wird das Thema der bei den europäischen Partnern platzieren.**

Selbstverständlich werden wir Sie weiterhin über alle relevanten Entwicklungen auf dem Laufenden halten.

### **DEUTSCHLAND-TICKET: Branchenverbände gründen gemeinsame Gesellschaft D-Tix GmbH & Co. KG**

Mit der Einführung des Deutschland-Tickets im Mai 2023 wurden die Verbände bdo, BSN, VDV sowie die DTVG von Bund und Ländern beauftragt, die offenen Fragen zum Management der bundesweiten Fahrgeldeinnahmen aus diesem Ticket gemeinsam zu bearbeiten. Dazu hatten die vier Partner zunächst im Rahmen einer Arbeitsgemeinschaft (ARGE) die wichtigsten Rahmenbedingungen zur Einnahmeaufteilung aus dem Deutschland-Ticket geklärt.

Zur langfristigen Durchführung dieser Aufgabe haben die Mitglieder der ARGE nun die **D-Tix GmbH & Co. KG** gegründet. Geschäftsführer wird **Frank Zerban**, der bis Ende Mai dieses Jahres insgesamt zehn Jahre als Hauptgeschäftsführer des Bundesverbands SchienenNahverkehr (BSN) tätig war. Frank Zerban: „Ich freue mich auf diese neue Aufgabe und das mir entgegengebrachte Vertrauen. Es gibt wohl aktuell kaum eine spannendere Herausforderung in unserer Branche als diesen Job an der Spitze einer neuen Gesellschaft, die bundesweit die Einnahmeaufteilung aus dem Deutschland-Ticket regeln wird. Ich kann allen Beteiligten und verantwortlichen Akteuren versichern, dass die D-Tix GmbH & Co. KG die hervorragende Arbeit der ARGE fortsetzen wird und ein verlässlicher Partner für Bund und Länder beim Clearing und anderen Fragen zum D-Ticket bleibt.“

## **Beschleunigtes Fachkräfteverfahren: Visa-Verfahren werden schneller**

*Ausweitung beschleunigtes Fachkräfteverfahren für Drittstaat-Busfahrpersonal: Aktionsplan der Behörden beschleunigt zunehmend die Visa-Verfahren. Weitere Maßnahmen von bdo und Landesverbänden für leichtere Fachkräfteeinwanderung im Gesetzgebungsverfahren.*

Wir informierten bereits über die **Ausweitung des beschleunigten Fachkräfteverfahrens** nach § 81a AufenthG auf **Busfahrerinnen und Busfahrer aus Drittstaaten** i.S.v. § 24a Abs. 2 BeschV.

Die Ausweitung der Regelung ging auf eine **Forderung von bdo und Landesverbänden** zurück, da Drittstaatsangehörige i.d.R. keine EU-Führerscheine und EU-Berufskraftfahrerqualifikationen vorweisen können und daher von dem Verfahren ausgeschlossen waren.

Nach **intensiven Gesprächen mit dem Bundesministerium für Arbeit und Soziales, dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr und der Politik** ist eine entsprechende Neuregelung gelungen. **Hierfür hatten sich auch insbesondere die Bundestagsabgeordneten Henning Rehbaum und Michael Donth eingesetzt.**

Wie eine Anfrage von MdB Henning Rehbaum bei der Bundesregierung und dem Auswärtigen Amt ergab, **zeigt die Neuregelung in der Praxis Wirkung:** Durch einen **Visa-Aktionsplan** arbeiten die Behörden an einer grundsätzlichen **Reduktion der Wartezeit für Visa-Antragstellende**. Dies erfolgt u. a. durch eine Verlagerung der Bearbeitung der Visa-Anträge

an das Bundesamt für Auswärtige Angelegenheiten. Dadurch konnten bisher die Wartezeiten z. B. an den Visastellen in Istanbul von knapp fünf Monaten auf sieben Wochen und in Pristina von zehn auf fünf Wochen reduziert werden.

Um die Anwerbung ausländischen Busfahrpersonals weiter zu erleichtern, haben bdo und Landesverbände die Einführung von **Fremdsprachen bei der Berufskraftfahrerqualifikation** angestoßen. Das Gesetzgebungsverfahren läuft und die Umsetzung ist für den **Herbst 2024** geplant.

Im Rahmen des engen gemeinsamen Austausches hat die DIHK dem bdo zugesichert, zügig nach Inkrafttreten der Neuregelung fremdsprachige Prüfungen anbieten zu können. Die **DIHK arbeitet bereits an den vorgesehenen Übersetzungen**. Über den weiteren Verlauf der Fahrpersonal-Reformen halten wir Sie aktuell informiert.

---

## **GROSSBRITANNIEN: Alleinreisende Kinder benötigen englischsprachige Einverständniserklärung bei Einreise**

*Kinder unter 18 Jahren, die alleine oder in Begleitung von nicht erziehungsberechtigten Erwachsenen (z. B. Schulklassen) reisen, müssen eine englischsprachige Einverständniserklärung der Erziehungsberechtigten mitführen.*

- **Alleinreisende Kinder** benötigen die schriftliche Zustimmung Ihrer Eltern oder Ihres Vormunds zur Einreise in das Vereinigte Königreich inklusive

der Kontaktdaten der Eltern. Zudem benötigen Sie den Nachweis einer geeigneten Unterkunft:

- Name und Geburtsdatum der Person, bei der Sie übernachten werden
- eine Adresse, an der Sie wohnen werden
- Angaben zu Ihrer Beziehung zu der Person, die sich um Sie kümmern wird
- ihre schriftliche Zustimmung, dass Sie während Ihres Aufenthalts im Vereinigten Königreich bei dieser Person bleiben

Übernachten die Kinder nicht bei Verwandten: Die Eltern, Erziehungsberechtigte oder Schulen müssen die zuständige örtliche Behörde über den Aufenthalt der Kinder informieren, wenn die Kinder unter 16 Jahre bzw. unter 18 Jahre bei Behinderung alt sind und länger als 28 Tage von einer nicht-engverwandten Person betreut werden. Sofern sie vorliegt, sollte die Antwort der Behörden mitgeführt werden. Dieselbe Regelung gilt auch für Bildungsaustauschaufenthalte die länger als 28 Tage dauern es sei denn, die Kinder sind Teil einer zusammen reisenden und übernachtenden Gruppe (z. B. Schulklasse) und werden von Erwachsenen (z. B. Lehrperson) begleitet.

- Bei **Reisen mit Erwachsenen** ist nachzuweisen, dass die Eltern oder Erziehungsberechtigten mit den Reise- und Unterkunftsarrangements einverstanden sind, u. a. durch spezifische Informationen zur Begleitperson.

**www.lsv-ev.de**

## ÖSTERREICH: Neue Bus-Mauttarife ab 2025 (Nachweispflicht)

Ab 01. Januar 2025 gilt ein neuer Mauttarif für Busse in Österreich. Vorab muss der ASFINAG die Zulassungsbescheinigung zur Maut-Einstufung zugesandt werden.

Wir informierten bereits über die Ankündigung **neuer Mauttarife für Busse in Österreich ab 2025**. Nun liegen neue Information vor: Ab dem **01. Januar 2025** wird ein eigener Maut-Tarif für Busse eingeführt. Für Busse wird der **Preiszuschlag der CO<sub>2</sub>-Emissionen um 25 Prozent reduziert**. Anspruch auf den Bus-Tarif haben Omnibusse der **Fahrzeugklassen M2 und M3 ab 3,5 t** zulässigem Gesamtgewicht. Die Fahrzeugklasse ist im Feld J der Zulassungsbescheinigung eingetragen.

Die Kontrolle erfolgt anhand des Kennzeichens. Daher muss **vorab eine Kopie der Zulassungsbescheinigung an die ASFINAG** geschickt werden. Die GO-Vertriebsstellen prüfen keine Nachweisdokumente.

Laut der ASFINAG besteht für den Großteil der Fahrzeuge kein Handlungsbedarf, wenn die Zulassungsbescheinigung für den Nachweis der Emissionsklassen bereits vorliegt. Sofern der ASFINAG **kein Nachweis über die Fahrzeugart vorliegt**, werden die Kunden wie folgt informiert:

- im SelfCare-Portal über „Handlungsbedarf“
- an einer GO-Vertriebsstelle über einen Infobeleg („Neu: Fahrzeugart Bus wird 2025 nachweispflichtig“)

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

Die **Zulassungsbescheinigung kann wie folgt an die ASFINAG übermittelt werden:**

- Upload im SelfCare-Portal ([www.go-maut.at](http://www.go-maut.at))
- E-Mail an [euroclass@asfinag.at](mailto:euroclass@asfinag.at)
- QR-Code auf dem Infobeleg („Neu: Fahrzeugart Bus wird 2025 nachweispflichtig“)

Nach der **Nachweis-Bestätigung** durch die ASFINAG kann die **Fahrzeugdeklaration** im SelfCare-Portal oder über folgende Abfrage heruntergeladen oder an GO-Vertriebsstellen ausgedruckt werden.

Sofern der ASFINAG zum Kennzeichen eine E-Mail-Adresse bekannt ist, erfolgt die Bestätigung der Tarifmerkmale auch per E-Mail.

## Busregelung zum Münchner Oktoberfest 2024

Das diesjährige **Münchner Oktoberfest** findet vom **21. September bis 6. Oktober** statt. Während dieser Zeit wird wieder eine Sperrzone rund um die Theresienwiese eingerichtet, in die Busse nicht einfahren dürfen. Der Sperring besteht auf folgenden Straßen (die noch befahren werden dürfen):

*Lindwurmstraße – Poccistraße – Hans-Fischer-Straße – Radlkoferstraße – Pfeuferstraße – Ganghoferstraße – Ridlerstraße – Trappentreustraße – Landsbergerstraße – Bayerstraße – Martin-Greif-Straße – Schwanthalerstraße – Paul-Heyse-Straße – Kaiser-Ludwig-Platz – Herzog-Heinrich-Straße*

Rund um das Oktoberfest ist das Absetzen und Aufnehmen von Fahrgästen nicht erlaubt. Hierfür stehen folgende Bushalte-/parkplätze zur Verfügung.

**Zum Ein-/Aussteigenlassen steht für Reisebusse der ZOB zur Verfügung:**

**ZOB –  
Zentraler Omnibusbahnhof,**  
Arnulfstraße 21

Gebühren:

€ 10,00 bis 15 Minuten,  
€ 20,00 bis 30 Minuten,  
€ 30,00 bis 1 Stunde;  
jede weitere Stunde € 10,00;  
kein Dauerparken möglich.

Info & Kontakt:

[www.muenchen-zob.de](http://www.muenchen-zob.de),  
Telefon 089 - 45 20 98 90.

Bei Abfahrten wird um vorherige Meldung gebeten, damit die Anzeige entsprechend eingestellt wird.

**Achtung:** Der Busparkplatz in der **Hansastraße** steht für Reisebusse nicht zur Verfügung.

**Zum Parken stehen für Reisebusse folgende Plätze zur Verfügung:**

**Sendling-Westpark –  
Tübinger Straße**

Tübinger Straße Süd-Westseite, zwischen Westendstraße und Garmischer Straße (unter der Woche 70 m verkürzt)

Lage: Parkplätze auf öffentlichem Verkehrsgrund, Nähe Heimeranplatz

Kapazität: 30 Busse (unter der Woche 5 Stellplätze weniger)

Anfahrt zum Oktoberfest: Mit der U4/U5 ab Haltestelle Heimeranplatz oder Westendstraße. Fahrtzeit zum Oktoberfest ca. 5 Minuten.

**Viehhof**

Lage: Zenettistraße 11,  
80337 München

Kapazität: ca. 80 Busse

Anfahrt zum Oktoberfest: zu Fuß zum Festgelände über Zenettistraße 15 Minuten oder Bus 62 bis Poccistrasse (3 Haltestellen)

*Fortsetzung auf Seite 29*

Fortsetzung von Seite 28

Preis: 100,00 Euro (brutto) pro Bus;  
kostenlose Toiletten für Busgäste  
vorhanden

Kontakt & Anmeldung:  
michael.bietsch@t-online.de

### **Busterminal Fröttmaning (Park + Ride Parkplatz)**

Lage: Nördlicher Stadtrand von  
München (Nähe Allianz Arena),  
Werner-Heisenberg-Allee 21,  
80939 München (beim Auto-  
bahnkreuz München-Nord)

Kapazität: 25 Busparkplätze

Anfahrt: Auf der A9 von Nürnberg  
kommend (Ausfahrt Fröttmaning-  
Süd), von Westen kommend über  
die A99 (Ausfahrt Fröttmaning-  
Nord)

Anfahrt zum Oktoberfest: Mit der  
U6 bis Haltestelle Goetheplatz  
(Fahrzeit ca. 20 Minuten)

Kontakt: Tel. +49 89 32464748,  
www.parkundride.de  
Fröttmaning (Parkplatz Mitte,  
nördlich des Stadions)

Lage: Werner-Heisenberg-Allee 25,  
80939 München

Kapazität: ca. 50 Busse (an Heim-  
spieltagen des FC Bayern steht  
der Parkplatz nicht für Busse zum  
Oktoberfest zur Verfügung)

Anfahrt zum Oktoberfest: Fußweg  
zur U-Bahn ca. 20 Min., mit der  
U6 bis Haltestelle Goetheplatz  
(Fahrzeit zum Oktoberfest ca.  
20 Minuten)

Kontakt: Allianz Arena,  
Tel. +49 89 20050,  
www.allianz-arena.com

### **Messegelände Riem (De-Gasperi-Bogen)**

Lage: De-Gasperi-Bogen, Tor 9,  
81829 München

Kapazität: ca. 200 Busse

Anfahrt zum Oktoberfest: Mit der  
U2 ab Haltestelle Messestadt Ost  
bis Innsbrucker Ring; hier umstei-  
gen in die U5 (Fahrzeit zum Ok-  
toberfest ca. 20 Minuten)

Kontakt: Tel. +49 176 30454000,  
www.oktoberfest-camping.com

*Weitere Informationen:*

<https://www.muenchen.de/veranstaltungen/oktoberfest/besucherservice/anreise>

**www.lsv-ev.de**

## **Die Schule hat begonnen 2024**

Die Aktion „Die Schule hat be-  
gonnen“ – seit vielen Jahren ein  
gemeinsames Projekt mit der  
Sächsischen Polizei – konnte in  
diesem Jahr wieder auf dem Thea-  
terplatz vor der Semperoper in  
Dresden stattfinden. Ein Highlight  
für die Grundschüler aus Dresd-  
ner Schulen, welches einen ern-  
sten Hintergrund hat: Der sichere  
Weg zur Schule für tausende klei-  
ne Schulanfänger.



Unsere Aktion, welche u. a. mit  
Aufklebern an den Bussen unserer  
Mitgliedsunternehmen und den  
Einsatzfahrzeugen der Sächsischen

Polizei Aufmerksamkeit erregen  
soll, ist ein kleiner Beitrag zu mehr  
Sicherheit auf unseren Straßen.

Zur Auftaktveranstaltung am  
7. August 2024 begrüßte der  
Sächsische Innenminister Armin  
Schuster zahlreiche Schüler aus  
Dresdner Schulen.

Für diese war erwartungsgemäß  
das Polizeimaskottchen Poldi der  
heimliche Star und Abschlusshö-  
hepunkt, aber auch die Puppen-  
spieler konnten die Kinder zum  
Mitmachen und Lernen der wich-  
tigsten Verhaltensweisen im Stra-  
ßenverkehr animieren.

Wir danken allen Beteiligten für  
ihre Mitarbeit bei dieser wich-  
tigen Aktion, ganz besonders  
unserem Mitgliedsunternehmen



Satra Eberhardt GmbH, dessen  
Geschäftsführer und LSV-Vor-  
standsmitglied, Matthias Peschke,  
gemeinsam mit LSV-Geschäfts-  
führer Dietmar von der Linde un-  
seren Verband vertreten hat.



## Recht

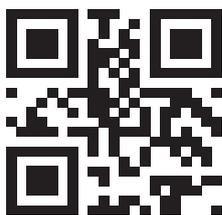
### ***Drohender Verlust des Arbeitsplatzes rechtfertigt grundsätzlich kein Absehen vom Regelfahrverbot***

#### **Unzulässiges Berufen auf Notwendigkeit der Fahrerlaubnis bei bewusstem Riskieren eines Fahrverbots**

Der drohende Verlust des Arbeitsplatzes rechtfertigt grundsätzlich kein Absehen vom Regelfahrverbot. Wer bewusst durch mangelnde Verkehrsdisziplin riskiert, die Fahrerlaubnis zu verlieren, kann sich auf deren Notwendigkeit nicht nachträglich berufen. Dies hat das Amtsgericht Landstuhl entschieden.

Dem Fall lag folgender Sachverhalt zugrunde: Im Juni 2023 überschritt ein Autofahrer in einem Baustellenbereich auf der A62 in Richtung Trier die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h um 53 km/h. Der daraufhin im August 2023 erlassene Bußgeldbescheid legte dem Autofahrer nicht nur eine Geldbuße, sondern auch ein Regelfahrverbot von einem Monat auf. Gegen den Bußgeldbescheid ging der Autofahrer gerichtlich vor. Er verwies darauf, dass er aus beruflichen Gründen auf die Fahrerlaubnis angewiesen ist. Ohne diese werde er seinen neuen, im November 2023 angetretenen Job verlieren.

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



#### **Kein Absehen vom Regelfahrverbot wegen unzumutbarer Härte**

Das Amtsgericht Landstuhl entschied gegen den Betroffenen. Ein Absehen vom Regelfahrverbot wegen einer unzumutbaren Härte komme nicht in Betracht. Es sei zu beachten, dass der Betroffene einen vorsätzlichen Verstoß gegen die Geschwindigkeitsbegrenzung begangen habe. Ein Kraftfahrzeugführer, der ein Fahrverbot durch mangelnde Verkehrsdisziplin riskiert, könne nicht geltend machen, auf den Führerschein angewiesen zu sein. Es stelle keine unzumutbare Härte dar, wenn ein Kraftfahrzeugführer in Kenntnis der Notwendigkeit der Fahrerlaubnis für seine Berufstätigkeit durch verkehrswidriges Verhalten seine Berufstätigkeit gefährdet.

#### **Möglichkeit der Ableistung des Fahrverbots vor Antritt der Arbeitsstelle**

Zudem verwies das Amtsgericht darauf, dass es dem Betroffenen möglich war, das einmonatige Fahrverbot vor Antritt der Arbeitsstelle abzuleisten. Dazu sei er auch verpflichtet gewesen. Er hätte seinen Einspruch auf die Höhe der Geldbuße bei gleichzeitiger Akzeptanz des Fahrverbots beschränken können, um seinen neuen Arbeitsplatz nicht zu gefährden.

#### **Keine existenzvernichtende Härte durch Fahrverbot**

Schließlich sah das Amtsgericht auch keine existenzvernichtende Härte durch das Fahrverbot. Der Betroffene sei als Bauleiter mit Asbestberichtigung hoch spezialisiert und dementsprechend begehrt.

(Amtsgericht Landstuhl,  
Urteil vom 09.02.2024 –  
3 OWi 4211 Js 11910/23)

### ***Arbeitgeber darf Rot als Farbe der Arbeitsschutzhose vorschreiben*** **LAG Düsseldorf, Urteil vom 21.05.2024 – 3 SLa 224/24**

Ein Arbeitgeber darf Mitarbeitern eine rote Hose als Schutzkleidung vorschreiben. Die beharrliche Weigerung eines Arbeitnehmers, eine solche zu tragen, rechtfertigte seine Kündigung.

Der Arbeitnehmer war in einem Industriebetrieb, im Bereich der Produktion beschäftigt. Zu seinen Aufgaben gehörten u. a. Arbeiten mit Kappsägen und Akkubohrern zum Zuschnitt bzw. der Montage von Profilen sowie knieende Arbeiten, vor allem bei der Montage. Bei dem Unternehmen gab es eine Kleiderordnung. Danach stellte der Arbeitgeber für alle betrieblichen Tätigkeiten in Montage, Produktion und Logistik funktionelle Arbeitskleidung zur Verfügung. Dazu gehörten u. a. rote Arbeitsschutzhosen, die in den genannten Bereichen zu tragen waren. Nachdem der Arbeitnehmer nach zwei Abmahnungen weiterhin nicht in der roten Arbeitshose erschien, sondern weiterhin eine schwarze Hose trug, kündigte der Arbeitgeber das Arbeitsverhältnis ordentlich fristgerecht.

Die gegen diese Kündigung vom Kläger erhobene Kündigungsschutzklage blieb erfolglos. Der Arbeitgeber sei aufgrund ihres Weisungsrechts berechtigt, Rot als Farbe für die Arbeitsschutzhosen vorzuschreiben. Da das Allgemeine Persönlichkeitsrecht des Klägers nur in der Sozialsphäre

*Fortsetzung auf Seite 31*

Fortsetzung von Seite 30

betroffen sei, genügten sachliche Gründe. Sachliche Gründe lägen auch vor. Ein maßgeblicher berechtigter Aspekt war die Arbeitssicherheit. Der Arbeitgeber dürfe Rot als Signalfarbe wählen, weil der Kläger auch in Produktionsbereichen arbeitete, in denen Gabelstapler fahren. Aber auch im übrigen Produktionsbereich erhöhe die Farbe Rot die Sichtbarkeit der Beschäftigten. Weiterer sachlicher Grund auf Arbeitgeberseite sei die Wahrung der Corporate Identity in den Werkshallen. Überwiegende Gründe hat der Arbeitnehmer, welcher die rote Arbeitshose zuvor langjährig getragen hatte, weder schriftsätzlich noch im Termin vorgebracht. Sein aktuelles ästhetisches Empfinden genüge nicht. Die Interessenabwägung fiel deshalb zu Lasten des Klägers aus.

**Hinweis:**

**Das Landesarbeitsgericht hat die Revision nicht zugelassen.**

---

### **Keine Entscheidung der Einigungsstelle vor Rechtskraft der gerichtlichen Einsetzung LAG Köln, Beschluss vom 16.05.2024 – 9 TaBV 24/24**

Eine im Verfahren nach § 100 Arbeitsgerichtsgesetz gerichtlich eingesetzte betriebliche Einigungsstelle ist erst mit der formellen Wirksamkeit des arbeitsgerichtlichen Beschlusses wirksam errichtet. Wird sie gleichwohl vorher tätig, kann der Spruch der Einigungsstelle die fehlende Einigung zwischen Betriebsrat und Arbeitgeber nicht durch einen Spruch ersetzen.

In dem der Entscheidung zugrundeliegenden Fall konnten sich Arbeitgeber und Betriebsrat über die vom Betriebsrat mitzubestimmende Gestaltung von Dienstplänen nicht einigen. Eine Einigungsstelle sollte schlichten. Das ArbG bestellte am 3. Mai 2024 gemäß dem Antrag des Arbeitgebers einen Rechtsanwalt zum Vorsitzenden der Einigungsstelle und setzte die Zahl der Beisitzer auf jeweils zwei pro Seite fest. Noch vor der Zustellung des Beschlusses an den Betriebsrat lud der Einigungsstellenvorsitzende die Beteiligten und ihre Verfahrensbevollmächtigten zur Sitzung der Einigungsstelle am darauffolgenden Tag in seine Kanzleiräumlichkeiten.

Der Anwalt des Betriebsrats teilte ihm und den Vertretern der Arbeitgeberseite mit, dass vom Betriebsrat niemand an der Sitzung teilnehmen könne. Außerdem lehne er den gerichtlich eingesetzten Einigungsstellenvorsitzenden ab und werde sogleich für den Betriebsrat Beschwerde einlegen. Die Einigungsstelle tagte dennoch und genehmigte die Dienstpläne im Spruchweg, ohne dass die Betriebsratsseite vertreten war.

Die Beschwerde des Betriebsrats hatte Erfolg. Das LAG hat den arbeitsgerichtlichen Einsetzungsbeschluss teilweise abgeändert und einen anderen Einigungsstellenvorsitzenden bestellt. Dem stehe nicht entgegen, dass die Einigungsstelle bereits entschieden habe. Denn bei der gerichtlichen Einsetzung einer Einigungsstelle handele es sich um eine Gestaltungsentscheidung, die erst mit Eintritt ihrer formellen Rechtskraft wirksam werden könne. Daher sei die Einigungsstelle bis zu diesem Zeitpunkt nicht befugt, die streitige Angelegenheit zwischen Betriebsrat und Arbeitgeber durch einen Spruch zu regeln. Dies gelte auch in eiligen Angelegenheiten.

### **Wieder einmal Urlaub und das auch noch kurz vor Ferienbeginn Neu: Rechtsprechung zum freiwilligen Mehrurlaub**

**Allgemein**

Die Rechtsprechung der Arbeitsgerichte zum Urlaub hat sich in den letzten Jahren maßgeblich weiterentwickelt. Das betrifft einerseits eine Entwicklung zu Lasten der Unternehmen aber andererseits im Hinblick auf einzelne Punkte auch zu Gunsten der Unternehmen.

Zu Lasten der Unternehmen ist insbesondere die Entwicklung der Rechtsprechung im Zusammenhang mit den Obliegenheitspflichten zu Hinweisen auf den Urlaubsanspruch und den damit einhergehenden Rechtsfolgen zu Verfall und Verjährung. Hierauf soll vorliegend nicht eingegangen werden, da wir darüber schon mehrfach berichtet haben.

Zu Gunsten der Unternehmen ist die Entwicklung der Rechtsprechung zum Mehrurlaub zu sehen, da die Regeln für den Mehrurlaub frei gestaltet werden können.

Grundsätzlich sollte zukünftig in der arbeitsrechtlichen Gestaltung darauf geachtet werden, dass der Mindesturlaub und der Mehrurlaub getrennt geregelt werden.

Wird zwischen den beiden Urlaubsansprüchen nicht unterschieden, so nimmt der Mehrurlaub das „Schicksal“ des Mindesturlaubs. Das bedeutet, dass alle Einschränkungen, die im Zusammenhang mit dem Mindesturlaub gelten, dann auch auf den Mehrurlaub anwendbar sind.

*Fortsetzung auf Seite 32*

Fortsetzung von Seite 31

### Hinweis:

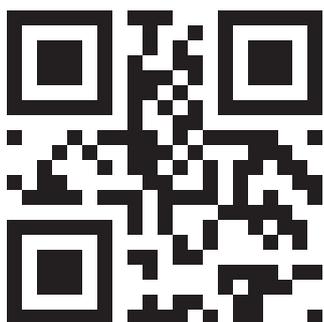
Soweit nachfolgend vom Mehrurlaub gesprochen wird, gilt das nur für den freiwilligen Mehrurlaub, nicht für den möglichen gesetzlichen Zusatzurlaub (z. B. für Schwerbehinderte).

### Mehrurlaub

Es gelten für den Mehrurlaub andere Regeln, soweit erkennbar im Arbeitsvertrag zwischen Mindesturlaub und Mehrurlaub unterschieden wird:

- Mehrurlaub kann für das Jahr des Eintritts eines Arbeitsverhältnisses und für das Jahr des Ausscheidens aus dem Arbeitsverhältnis ausgeschlossen werden
- Verfall des Mehrurlaubes am Ende des Kalenderjahres oder nach Ablauf des frei wählbaren Übertragungszeitraumes zum nächsten Kalenderjahr kann vereinbart werden
- Ausschluss der Abgeltung des Mehrurlaubes bei Beendigung des Arbeitsverhältnisses, ohne dass dieser gewährt werden konnte, kann vereinbart werden

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



### Neue Rechtsprechung

Neu ist eine Entscheidung des europäischen Gerichtshofes, dass bei eintretender Krankheit während des freiwilligen Mehrurlaubes die entsprechenden Krankheitstage nicht wieder gutgeschrieben werden müssen (EuGH 19.11.2019 – C-609/17). Es stellt oft ein Ärgernis für Unternehmen dar, wenn der Mitarbeiter während des Urlaubs erkrankt. Gemäß § 9 BUrlG werden im Fall einer krankheitsbedingten Arbeitsunfähigkeit des Arbeitnehmers die durch das Zeugnis eines Arztes seiner Wahl nachgewiesenen Tage der Krankheit auf den Jahresurlaub nicht angerechnet. Diese Regelung gilt für den Mehrurlaub nicht zwingend. Es ist allerdings noch nicht geklärt, ob dies automatisch gilt oder vereinbart werden muss. Es wäre daher vorsorglich in dem Vertrag eine Regelung aufzunehmen, dass im laufenden Kalenderjahr zunächst der Mindesturlaub vorrangig gewährt wird und nachrangig der Mehrurlaub und dass bei Erkrankung in Zeiten des Mehrurlaubes keine Unterbrechung eintritt und die Urlaubstage nicht gutgeschrieben werden müssen.

Neu ist außerdem die Entscheidung des Bundesarbeitsgerichtes (Urteil vom 05.12.2023 – 9 AZR 230/22), dass bei Doppelarbeitsverhältnissen eine kalenderjahresbezogene Anrechnung der Urlaubsansprüche vorzunehmen ist. Mit dem nunmehr vorliegenden Urteil hat das BAG klargestellt, dass eine Anrechnung von Urlaubsansprüchen eines Arbeitnehmers analog § 11 KSchG, § 615 S. 2 BGB vorzunehmen ist, wenn dieser nach einer rechtswidrigen Kündigung durch seinen bisherigen Arbeitgeber einer anderen Beschäftigung nachgeht und dadurch in beiden Arbeitsverhältnissen Urlaubsansprüche erlangt. Dies

gilt gemäß dem BAG sowohl für den gesetzlichen Mindesturlaub als auch für vertraglichen Mehrurlaub, soweit nicht deutliche Anhaltspunkte für eine abweichende Vereinbarung vorliegen. Das BAG hat zudem entschieden, dass die Anrechnung der Urlaubsansprüche im Gegensatz zu der Anrechnung von Vergütungsansprüchen nach § 11 KSchG und § 615 S. 2 BGB nicht durch eine Gesamtbetrachtung über den gesamten Annahmeverzugszeitraum hinweg vorzunehmen ist, also insbesondere nicht kalenderjahresübergreifend. Stattdessen sind die Urlaubstage nur abschnittsweise, d.h. bezogen auf das jeweilige Kalenderjahr, anzurechnen.

### Ronny Neumann

Rechtsanwalt  
Fachanwalt für Arbeitsrecht  
Fachanwalt für Verkehrsrecht

### **Kein Weiterbeschäftigungsanspruch eines Vorfeld-Initiators einer Betriebsratswahl im einstweiligen Rechtsschutz LAG Köln, Urteil vom 19.01.2024 – 7 GLa 2/24**

Der Sonderkündigungsschutz eines sogenannten Vorfeld-Initiators einer Betriebsratswahl ist nicht per se geeignet, einen Weiterbeschäftigungsanspruch im gekündigten Arbeitsverhältnis zu begründen. Vorfeld-Initiatoren sind Arbeitnehmer, die in einem frühen Stadium ihre Absicht zur Gründung eines Betriebsrats in einer notariell beglaubigten Erklärung dokumentieren und entsprechende Vorbereitungsmaßnahmen unternehmen. Im bestehenden Arbeitsverhältnis hat ein Arbeitnehmer Anspruch

Fortsetzung auf Seite 33

Fortsetzung von Seite 32

auf tatsächliche Beschäftigung gegenüber seinem Arbeitgeber. Wird das Arbeitsverhältnis gekündigt und wird damit das Fortbestehen des Arbeitsverhältnisses streitig, entfällt nach Ablauf der Kündigungsfrist regelmäßig der Beschäftigungsanspruch des Arbeitnehmers für die Prozessdauer. Etwas anderes gilt nur, wenn eine offensichtlich unwirksame Kündigung vorliegt oder es sich bei der Nichtbeschäftigung um einen gravierenden Eingriff in die Persönlichkeitsrechte des Arbeitnehmers handelt. In allen Fallgruppen hat eine umfassende Abwägung der konkret berührten Interessen von Arbeitnehmer und Arbeitgeber stattzufinden.

In dem vom LAG Köln zu entscheidenden Fall war der Arbeitnehmer der Ansicht, das für Vorfeld-Initiatoren geltende Kündigungsverbot in § 15 Absatz 3b KSchG erlange nur dann tatsächliche Wirksamkeit in der Betriebspraxis, wenn es ohne zeitliche Verzögerung mit einem durchsetzbaren Beschäftigungsanspruch flankiert würde.

Dieser Auffassung erteilte das LAG eine Absage. Der Kläger berufe sich ausschließlich auf eine kollektivrechtliche Rechtsposition, auf die es bei der durchzuführenden Interessenabwägung nicht ankomme. Die besonderen Kündigungsschutzregelungen für bestimmte Mandatsträger im Rahmen der Betriebsverfassung würden in erster Linie die Wahl der Betriebsverfassungsorgane sowie die Kontinuität ihrer Arbeit sichern. Damit diene § 15 KSchG nicht primär den persönlichen Interessen des erfassten

Personenkreises, sondern den kollektiven Interessen der Belegschaft an der unabhängigen Amtsführung des Betriebsrats. Gegen den Beschluss des LAG ist ein Rechtsmittel nicht gegeben.

---

### **Einwurfeinschreiben genügt nicht für den Nachweis des Zugangs der Kündigung LAG Baden-Württemberg, Urteil vom 12.12.2023 – 15 Sa 20/23**

Ist der Zugang einer schriftlichen Erklärung streitig und beruft sich der darlegungs- und beweisbelastete Absender auf einen Zugang beim Empfänger per Einwurf-Einschreiben der Deutschen Post AG, begründet die Kombination von Einlieferungsbeleg der Post und Sendungsstatus der Post noch keinen Beweis des ersten Anscheins für den Zugang. Die Aussagekraft eines Sendungsstatus unterscheidet sich von derjenigen der Reproduktion eines Auslieferungsbelegs darin, dass hinter dem Sendungsstatus kein individueller, konkreter Mensch als Gewährsperson steht, während der Auslieferungsbeleg die Unterschrift des Postzustellers trägt. Kann keine Reproduktion des Auslieferungsbelegs von der Deutschen Post AG mehr zur Verfügung gestellt werden, fällt dies in die Risikosphäre des Absenders. In dem vom LAG zu entscheidenden Fall wurde einer medizinischen Fachangestellten einer Augenarztpraxis außerordentlich und hilfsweise ordentlich gekündigt, weil sie verdächtigt wurde, eine Patientenakte manipuliert zu haben. Die Kündigung erreichte die Arbeitnehmerin während ihrer Schwangerschaft. Nach der Entbindung kündigte die Gemein-

schaftspraxis erneut mit demselben Grund außerordentlich und hilfsweise ordentlich. Sie versendete das Schreiben per Einwurf-Einschreiben und legte dem Gericht zum Beweis des Zugangs den Einlieferungsbeleg und den Sendestatus der Deutschen Post vor. Die Fachangestellte bestritt den Zugang der Kündigung. Die Praxis kündigte ihr Arbeitsverhältnis noch zwei weitere Male. Da das Arbeitsgericht die Wirksamkeit der zweiten Kündigung feststellte, ging die Arbeitnehmerin in die Berufung.

Das LAG hob die Entscheidung auf und befand erst die dritte ordentliche Kündigung als wirksam. Es stellte fest, dass die Kündigung vom 26. Juli 2022 nicht ausreichend bewiesen sei, da der Beweis des ersten Anscheins durch einen Einlieferungsbeleg und Sendungsstatusbericht ohne Auslieferungsbeleg nicht geführt worden sei. Der Sendungsstatus allein habe nicht die gleiche Beweiskraft wie ein Auslieferungsbeleg, da er weder den Namen des Zustellers noch eine Unterschrift enthalte. Dies sei jedoch erforderlich, um den Anscheinsbeweis des Zugangs zu begründen. Die fristlose Kündigung vom 3. Dezember 2022 wiederum sei ebenfalls unwirksam, da die Zweiwochenfrist nach § 626 Abs. 2 BGB nicht eingehalten worden sei. Hingegen war die ordentliche Kündigung zum 31. Januar 2023 wirksam, da eine schwerwiegende Pflichtverletzung der Klägerin vorliege, die eine Abmahnung entbehrlich machte. Die Klägerin hatte nachweislich Änderungen in der Patientenakte ihres Ehemanns vorgenommen, was die Integrität und Zuverlässigkeit der Aktenführung in der Praxis erheblich beeinträchtigte. Dies stellte eine erhebliche Vertragsverletzung dar, die eine ordentliche Kündigung rechtfertigte.

## ***Friedenspflicht endet erst mit Ablauf der tarifvertraglichen Kündigungsfrist LAG Hamburg, Beschluss vom 15.06.2024 – 3 SaGa 1/23 (Pressemitteilung)***

Die Gewerkschaft Nahrung-Genuss-Gaststätten (NGG) und der Bundesverband der Deutschen Süßwarenindustrie e.V. (BDSI) verhandeln derzeit über Tarifierhöhungen. Die Tarifverhandlungen beziehen sich auf insgesamt 9 Tarifregionen, in denen die Entgelttarifverträge von der NGG gekündigt wurden. In einigen Regionen sind die jeweiligen tarifvertraglichen Kündigungsfristen noch nicht abgelaufen. Die NGG hat bereits zu flächendeckenden Streiks in mehreren Bundesländern aufgerufen, die am 5. und 6. Juni 2023 durchgeführt wurden.

Das Arbeitsgericht Hamburg hat am 9. Juni 2023 auf Antrag des BDSI im Wege der einstweiligen Verfügung **Streikmaßnahmen in den Betrieben, in denen die Laufzeit der dort geltenden Entgelttarifverträge noch nicht beendet ist, untersagt**. Die NGG hat gegen die Entscheidung des Arbeitsgerichts am 13. Juni 2023 Berufung beim Landesarbeitsgericht Hamburg eingelegt.

Das Landesarbeitsgericht Hamburg hat die Berufung der NGG zurückgewiesen. Wie schon das Arbeitsgericht hat auch das Landesarbeitsgericht entschieden, dass erst mit Ablauf der tarifvertraglichen Kündigungsfrist die Friedenspflicht endet und erst ab diesem Zeitpunkt Streiks im Geltungsbereich eines Tarifvertrages zulässig sind. Daran ändert nichts, dass die Tarifvertragsparteien eine Vereinbarung darüber getroffen haben, bundesweit einheitliche

Verhandlungen durchführen. Die Einschränkung der Friedenspflicht hätte einer ausdrücklichen Regelung bedurft. Von einem sog. Unterstützungsstreik für andere Tarifregionen ist hier nicht auszugehen, sondern von einem Hauptarbeitskampf. Die Entscheidung des Landesarbeitsgerichts in diesem Eilverfahren ist unanfechtbar.

## ***Impressumpflicht und Datenschutzerklärung – Neue Gesetzesgrundlagen***

Mit dem Digital Services Act (DSA) hat die EU einen umfassenden Rechtsrahmen gegen Hassreden, Desinformationen und illegale Inhalte im Internet geschaffen. Im zweiten Quartal dieses Jahres trat auf nationaler Ebene das Digitale Dienste Gesetz (DDG) in Kraft. Dies führte zur Einrichtung einer Koordinierungsstelle bei der Bundesnetzagentur, an die Verstöße gegen das DDG gemeldet werden können.

Das DDG umfasst auch die bisher im Telemediengesetz geregelten Impressumspflichten für Webseitenbetreiber, mit nur geringfügigen Änderungen, auf die wir Sie hinweisen möchten:

- Verweisen Sie in Ihren Impresen statt auf das TMG nun auf die Regelungen des DDG (insbesondere § 5 DDG); ein entsprechender Verweis auf das Gesetz ist jedoch nicht zwingend.
- Ersetzen Sie den Begriff „Telemediendienste“ durch „digitale Dienste“.
- Überprüfen Sie Ihr Impressum auf die Angabe eines „Verantwortlichen nach § 55 Abs. 2 RfStV“ und passen Sie dies an. Seit November 2020 ist die Regelung in § 18 Medienstaatsvertrag (MStV) zu finden.

Das Telekommunikation-Telemedien-Datenschutz-Gesetz (TTDSG) wurde in Telekommunikation-Digitale-Dienste-Datenschutz-Gesetz (TDDDG) umbenannt. Passen Sie daher die entsprechenden Verweise in Ihrer Datenschutzerklärung an, beispielsweise den bisherigen Hinweis auf § 25 Abs. 1 TTDSG, der nun § 25 TDDDG lautet.

Sollten Sie als Vermittlungsdienst einzuordnen sein, kommen weitreichendere Verpflichtungen auf Sie zu. Ein Vermittlungsdienst liegt vor, wenn Sie von Nutzern bereitgestellte Informationen in ein Kommunikationsnetz übermitteln oder den Zugang dazu vermitteln, also Informationen „rein durchleiten“. Eine exemplarische Liste der Vermittlungsdienste finden Sie im Erwägungsgrund 29 des DSA. **Das Betreiben einer einfachen Unternehmenswebseite ohne Plattform-Charakter fällt nicht darunter, so dass nur die oben beschriebenen Verpflichtungen gelten.**

## ***Einführung der obligatorischen elektronischen Rechnung bei Umsätzen zwischen inländischen Unternehmen***

Mit Zustimmung des Bundesrates zum Wachstumschancengesetz wird in Deutschland eine E-Rechnungspflicht für B2B-Umsätze eingeführt.

Im Inland ansässige Unternehmen müssen ab 2025 grundsätzlich E-Rechnungen ausstellen, wenn sie an andere inländische Unternehmer über im Inland steuerbare Umsätze abrechnen. Dabei wird eine stufenweise Einführung der Ausstellungspflicht bis 2028

*Fortsetzung auf Seite 35*

Fortsetzung von Seite 34

vorgenommen. Ein Großteil der im Inland ansässigen Unternehmer hat also noch etwas Zeit, bis E-Rechnungen ausgestellt werden müssen.

Anders sieht dies auf der Eingangsseite aus: Im Inland ansässige Rechnungsprüfer müssen ab 2025 dazu in der Lage sein, E-Rechnungen zu empfangen. Die IT- und ERP-Systeme müssen fit gemacht werden für E-Rechnungen.

Detailregelungen sind zum Teil noch unklar. Hier soll eine baldige weitere Klarstellung durch das Bundesfinanzministerium (BMF), in Abstimmung mit den obersten Finanzbehörden der Länder, in einem BMF-Schreiben erfolgen, um die Unternehmen bei der Umstellung von Rechnungsprozessen zu unterstützen. Einen ersten Entwurf eines BMF-Schreibens „Ausstellung von Rechnungen nach § 14 UStG; Einführung der obligatorischen elektronischen Rechnung bei Umsätzen zwischen inländischen Unternehmern ab dem 1. Januar 2025“ kann der Internetseite des BMF entnommen werden (Link: [https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Downloads/BMF\\_Schreiben/Steuerarten/Umsatzsteuer/2024-06-14-entwurf-einfuehrung-e-rechnung.html](https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Downloads/BMF_Schreiben/Steuerarten/Umsatzsteuer/2024-06-14-entwurf-einfuehrung-e-rechnung.html)).

Die endgültige Veröffentlichung des BMF-Schreibens ist für den Beginn des 4. Quartals 2024 geplant.

#### **Fazit:**

- Unternehmen müssen nun aktiv werden und zunächst ihre internen Rechnungsausstellungs- und -eingangsprozesse analysieren und fit für die E-Rechnungspflicht machen.

- Individuelle rechtliche Fragen können durch das Kompetenzzentrum Recht beantwortet werden (Link: <https://www.kompetenzzentrumrecht.de/>).

### **Elektronisch unterstützte Betriebsprüfung: Teilnahmepflicht**

Die Rentenversicherungsträger führen für jeden Betrieb mindestens **alle vier Jahre** eine Betriebsprüfung durch (§ 28p Abs. 1 SGB IV). Im Rahmen einer **elektronisch unterstützten Betriebsprüfung** (euBP) sind seit 2023 die notwendigen Daten aus dem Entgeltabrechnungsprogramm grundsätzlich elektronisch zu übermitteln. Die weiteren prüfrelevanten Daten aus der Finanzbuchhaltung können bis Ende 2024 freiwillig übermittelt werden, danach ist die elektronische Übermittlung verpflichtend (vgl. auch erklärendes Video der Deutschen Rentenversicherung (<https://www.deutscherentenversicherung.de/Shared-Docs/Videos/DE/DRV/Experten/euBP.html>)).

**Auf Antrag des Arbeitgebers** kann jedoch für Zeiträume **bis zum 31.12.2026** auf eine elektronische Übermittlung der prüfrelevanten Daten per euBP verzichtet werden (vgl. § 126 SGB IV).

Der Antrag ist formlos und unter Angabe der Betriebsnummer an den Rentenversicherungsträger zu senden, der für die Betriebsprüfung zuständig ist. Grundsätzlich ersetzt die euBP nicht die Betriebsprüfung vor Ort. Sofern der Arbeitgeber jedoch an der euBP teilnimmt und diese mit den gelieferten Daten abgeschlossen werden kann, entfällt eine weitere Einsichtnahme der Unterlagen vor Ort.

Auch das Prüfergebnis wird auf Wunsch des Arbeitgebers elektronisch zur Verfügung gestellt. Mit Übersendung des Datensatzes „Zugangseröffnung“ im Rahmen der euBP-Datenübermittlung können Arbeitgeber bzw. abrechnende Stellen angeben, dass das Prüfergebnis elektronisch (als PDF) bereitgestellt werden soll.

Die Einzelheiten des Verfahrens werden in den „Grundsätzen für die Übermittlung der Daten für die elektronisch unterstützte Betriebsprüfung“ der Deutschen Rentenversicherung geregelt. Diese und weitere Details zur euBP können Sie auf der Info-Seite der Deutschen Rentenversicherung Bund abrufen.

### **BGH: Inflationsausgleichsprämie ist pfändbares Arbeitseinkommen**

Eine vom Arbeitgeber gezahlte Inflationsausgleichsprämie stellt Arbeitseinkommen dar und kann in den Grenzen des § 850c ZPO gepfändet werden. Laut BGH steht der Pfändbarkeit der Prämie insbesondere keine Zweckbindung entgegen. Die bloße Zweckbestimmung, die Inflation abzumildern, genüge nicht.

Der als Krankenpfleger beschäftigte Kläger befand sich in einem Insolvenzverfahren. Die Arbeitgeberin gewährte eine Inflationsausgleichsprämie in Höhe von 3.000 €, zahlbar in zwei Teilbeträgen zu je 1.500 Euro im Juni 2023 und 2024. Der Kläger beantragte bei der Arbeitgeberin die Freigabe der Inflationsausgleichsprämie und stellte beim Insolvenzgericht den Antrag, die Unpfändbarkeit der Prämie festzustellen.

Fortsetzung auf Seite 36

Fortsetzung von Seite 35

Das Insolvenzgericht lehnte den Antrag ab. Nach erfolgloser sofortiger Beschwerde blieb auch die Rechtsbeschwerde des Klägers beim BGH ohne Erfolg. Der BGH folgte der Ansicht des Beschwerdeggerichts und führte aus, dass die vom Arbeitgeber gezahlte Inflationsausgleichsprämie Arbeitseinkommen sei und nach Maßgabe des § 850c ZPO der Pfändung unterliege. Arbeitseinkommen im Sinn des § 850 Abs. 1 ZPO sei deshalb anzunehmen, weil der Arbeitgeber die Prämie freiwillig zusätzlich zum geschuldeten Entgelt zahle. Bei der Prämie handele es sich nicht um eine staatliche Unterstützungsleistung; die Regelung in § 3 Nr. 11 c EStG betreffe lediglich die Steuer- und Sozialabgabenfreiheit. Die Prämie unterliege nach Auffassung des BGH auch nicht den Pfändungsschutz nach § 850i ZPO, da wiederkehrend zahlbares Einkommen vorliege. Die Prämie erhöhe den zu zahlenden Lohn, ohne die zu erbringende Arbeitsleistung zu verändern und vergüte weder eine Zusatz- oder Mehrarbeit noch eine besondere einmalige Leistung. Ebenso wenig handele es sich um eine Erschwerniszulage i. S. d. § 850a Nr. 3 ZPO. Die Prämie soll keine besondere Belastung des Arbeitsplatzes kompensieren. Schließlich sei die Prämie auch nicht als unpfändbare Aufwandsentschä-

digung nach § 850a Nr. 3 ZPO anzusehen. Sie diene nicht dem Ausgleich tatsächlicher Aufwendungen aufgrund der Arbeit. Die Inflationsausgleichsprämie stelle auch keine nach § 851 ZPO i. V. m. § 399 Alt. 1 BGB unpfändbare Forderung dar. Der Inflationsausgleichsprämie fehle im Gegensatz zur staatlichen Corona-Hilfe die Zweckgebundenheit. Ein Arbeitnehmer könne nach Belieben über die Prämie verfügen und diese auch nicht zum Ausgleich einer höheren Inflation verwenden.

BGH,  
Beschluss vom 25. April 2024 –  
IX ZB 55/23

### **LAG Berlin-Brandenburg: Unwirksame Klausel bei Leistungsprämie**

*Eine Klausel, die die Zahlung einer Leistungsprämie oder eines 13. Gehalts in Abhängigkeit vom Betriebsergebnis verspricht, ohne diese Abhängigkeit näher zu bestimmen, ist wegen Unbestimmtheit intransparent und gemäß § 307 Absatz 1 BGB unwirksam. Das hat das LAG Berlin-Brandenburg entschieden.*

In dem vom Landesarbeitsgericht Berlin-Brandenburg entschiedenen Fall ging es um die Zahlung einer Leistungsprämie in Form eines 13. Monatsgehalts. Grundlage der Forderung war eine vom Arbeitgeber als Allgemeine Geschäftsbedingung (AGB) vorformulierte Vertragsklausel. Dieser Klausel zufolge sollte der Kläger „eine Leistungsprämie in Form eines 13. Monatsgehältes zahlbar im Dezember eines jeden Jahres“ erhalten, allerdings „in Abhängigkeit vom Betriebsergebnis“. Der Kläger erhob Klage vor dem Arbeitsgericht und begehrte unter anderem

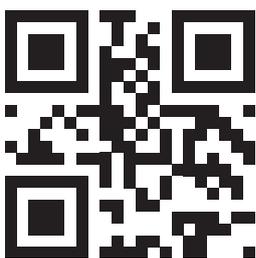
die Zahlung der Leistungsprämie für das Jahr 2022 in Höhe von 3.500 EUR. Er argumentierte, die Klausel zur Leistungsprämie sei unklar und benachteilige ihn unangemessen, da sie nicht präzisiere, wie das Betriebsergebnis ausfallen müsse, um die Prämie zu erhalten. Auch sei nicht eindeutig definiert, ob das Betriebsergebnis des gesamten Unternehmens oder nur des jeweiligen Standorts maßgeblich sei.

Das Arbeitsgericht wies die Klage ab.

Der Kläger legte Berufung ein. Das Landesarbeitsgericht Berlin-Brandenburg gab der Berufung statt und stellte fest, dass die Klausel zur Leistungsprämie wegen Intransparenz unwirksam sei. Das Gericht stellte in dem Urteil fest, dass die Abhängigkeit zwischen Betriebsergebnis und Gewährung des 13. Gehalts bzw. der Leistungsprämie im vorliegenden Fall unbestimmt sei. Die Abhängigkeit vom Betriebsergebnis müsse so konkret beschrieben werden, dass der Arbeitnehmer erkennen kann, in welcher Weise das Betriebsergebnis das 13. Gehalt bedingen soll. Eine solche Konkretisierung fehlte in der Vertragsbestimmung. Es könne aus der Klausel nicht ermittelt werden, für welches Betriebsergebnis eine Leistung versprochen wird und für welches nicht. Das Landesarbeitsgericht entschied, dass lediglich die Einschränkung „in Abhängigkeit vom Betriebsergebnis“ unwirksam sei, die Vereinbarung zur Zahlung einer Leistungsprämie jedoch im Übrigen bestehen bleibe. Der Kläger hatte somit Anspruch auf die Zahlung des 13. Monatsgehältes in Höhe von 3.500 EUR für das Jahr 2022.

LAG Berlin-Brandenburg,  
Urteil vom 23.02.2024 –  
12 Sa 864/23

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



# Verkehrsinstitut Chemnitz GmbH

Partner der Verkehrsakademie



## 1. Weiterbildung gemäß § 5

### Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz

(auch als Inhouse-Schulung möglich)

regelmäßig an allen Standorten (wochentags und samstags)

## 2. Beschleunigte Grundqualifikation (auch für Umsteiger)

ab 21.10.2024 in Chemnitz,

ab 20.01.2025 in Leipzig

ab 21.10.2024 in Zwickau

## 3. Erwerb Fahrerlaubnis

Klasse C1/C1E, C/CE (LKW), D/DE (Bus)

ab 02.12.2024 in Chemnitz,

ab 09.12.2024 in Leipzig

ab 07.10.2024 in Zwickau

## 4. Schulungen Gefahrgut

(regelmäßig Ersts Schulungen und Auffrischungen)

Auffrischung ab 25.10.2024 in Chemnitz/Zwickau

Auffrischung ab 29.11.2024 in Leipzig

## 5. Gabelstapler- und Ladekranausbildung

Gabelstapler ab 12.10.2024 in Chemnitz,

Ladekran ab 09.09. oder 16.12.2024 in Chemnitz

Gabelstapler ab 24.10.2024 in Leipzig

## 6. Ladungssicherung, Digitaler Tachograph

## 7. Sach- und Fachkundelehrgang Güterverkehr oder Personenverkehr mit KOM oder Taxen-Mietwagen

ab 14.10.2024 in Chemnitz, ab 14.10.2024 in Leipzig

## 8. Fahrlehrerausbildung Klasse BE

in Chemnitz ab 04.2025 (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](mailto:chemnitz@verkehrsakademie.de)

[zwickau@verkehrsakademie.de](mailto:zwickau@verkehrsakademie.de)

[leipzig@verkehrsakademie.de](mailto:leipzig@verkehrsakademie.de)

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

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

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

# 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 Mittwoch + Donnerstag	04.09. – 24.10.2024	Leipzig
Vollzeitlehrgang	Montag – Freitag	04.11. – 25.11.2024	Dresden
<b>2. Sach- und Fachkunde Personenverkehr - Vorbereitung zur IHK-Prüfung „Verkehrsleiter“</b>			
Omnibus- und Gelegenheitsverkehr		07.10. – 21.10.2024	Dresden
Taxi-/Mietwagenverkehr		07.10. – 16.10.2024	Dresden
Taxi-/Mietwagenverkehr		26.11. – 05.12.2024	Leipzig
<b>3. Sach- und Fachkunde für AbfAEV / EfbV / AbfBeauftrV / Grundschulung TRGS 520</b>			
Grundschulung TRGS 520 Erst		17.09. – 19.09.2024	Dresden
Fortbildung AbfAEV, EfbV, AbfBeauftrV		02.09. – 03.09.2024	Leipzig
Fortbildung AbfAEV, EfbV, AbfBeauftrV		13.09. – 14.09.2024	Dresden
Fortbildung AbfAEV, EfbV, AbfBeauftrV		25.10. – 26.10.2024	Dresden
<b>4. Gefahrgutausbildung</b>			
ADR Basiskurs	(Samstag – Freitag – Samstag)	14.09.+ 20.09.+ 21.09.2024	Dresden
ADR Basiskurs	(Samstag – Freitag – Samstag)	12.10.+ 18.10.+ 19.10.2024	Leipzig
ADR Basiskurs	(Montag – Mittwoch)	11.11. - 13.11.2024	Dresden
ADR Auffrischkurs	(Montag + Dienstag)	09.09. + 10.09.2024	Leipzig
ADR Auffrischkurs	(Freitag + Samstag)	11.10. + 12.10.2024	Dresden
ADR Aufbaukurs Klasse 1		28.09.2024	Dresden
ADR Aufbaukurs Klasse 1		26.10.2024	Leipzig
ADR Aufbaukurs Tank		04.11. + 05.11.2024	Leipzig
Gefahrgutbeauftragtenschulung Erstsch. + FoBi		16.+17.09.& 24.+25.09.24	Leipzig
Gefahrgutbeauftragtenschulung Erstsch. + FoBi		25.+26.11.& 02.+03.12.24	Dresden
<b>5. Gabelstapler-, Hubarbeitsbühnen- und Lkw-Ladekranführer-Ausbildung</b>			
Gabelstapler-Ausbildung Jährliche Pflichtunterweisung		21.10.2024	Dresden
Gabelstapler-Ausbildung mit praktischen Vorkenntnissen		21.10. – 22.10.2024	Dresden
Gabelstapler-Ausbildung ohne praktischen Vorkenntnissen		21.10. – 23.10.2024	Dresden
Lkw-Ladekranführer – Jährliche Pflichtunterweisung		06.09.2024	Dresden
Lkw-Ladekranführer-Ausbildung mit praktischen Vorkenntnissen		06.09. – 07.09.2024	Dresden
Hubarbeitsbühnenausbildung		04.11. – 05.11.2024	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 Öko Drive III (KB 1 + 3)		21.09.2024	Dresden
SVG Ladungssicherung III (KB 1)		28.09.2024	Dresden
SVG Risikosituationen (KB 1)		28.09.2024	Dresden
SVG Pausen mit System III (KB 2)		05.10.2024	Dresden
SVG Arbeits- und Gesundheitsschutz III (KB 3)		26.10.2024	Dresden
SVG Kipperfahrzeuge (KB 1 + 3)		26.10.2024	Dresden
SVG Fahrsicherheit und Technik III (KB 1 + 3)		07.09.2024	Leipzig
SVG Ladungssicherung III (KB 1)		21.09.2024	Leipzig
Berufskraftfahrer-Wochenschulung (KB 1 – 3)		11.11. – 15.11.2024	Dresden
Berufskraftfahrer-Wochenschulung (KB 1 – 3)		06.01. – 10.01.2025	Dresden
Berufskraftfahrer-Wochenschulung (KB 1 – 3)		13.01. – 17.01.2025	Niederdorf/Leipzig

**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

## FES Brennstoffzellen-LKW Meilenstein und Erfolgsmobil für die Zukunft

Der wegweisende wasserstoffbetriebene FES-Brennstoffzellen-LKW aus Zwickau steht für eine neue Ära in der nachhaltigen und umweltfreundlichen Mobilität der Zukunft. Gerade vorgestellt, zeigt der in verschiedenen Varianten verfügbare LKW seine innovativen Möglichkeiten für den Alltag. Das Erfolgsmobil und Innovationsprojekt ist auch als am Markt verfügbares Fahrzeug in diesem Segment einzigartig. Es trägt zur Mobilitäts- und Energiewende entscheidend bei, in jedem modernen Fuhrpark wird es wegweisend für die Zukunft sein.



Der vorgestellte LKW mit 18t Gesamtgewicht ist mit seiner Serienreife der erste Schritt zu unterschiedlichen Dimensionen von Aufbauten und Gesamtgewichtsklassen.

Mit der aktuellen Präsentation zeigte die FES GmbH ihre überzeugende Leistungsfähigkeit der über 850 Mitarbeiter in den unterschiedlichsten Bereichen rund um den Fahrzeugbau und der Entwicklung. Erfahrungen unter anderem aus der FEScell Intralogistik flossen in allen Bereichen ein. Die FEScell, das weltweit kleinste Brennstoffzellensystem für autonom fahrende Intralogistikfahrzeuge, ist bereits seit 2021 im Serieneinsatz, zum Beispiel im BMW Werk Leipzig.

### Der „Neue“ kurz vorgestellt:

*Der neue FES-Brennstoffzellen-LKW "FESCELL180/280/120" bringt frischen Wind in die Transportbranche. Mit seinem kraftvollen elektrischen Antriebsstrang liefert er bis zu 380 PS Dauerleistung und kann bei Bedarf auf beeindruckende 420 PS boosten. Das innovative Wasserstoffbrennstoffzellensystem sorgt für eine umweltfreundliche Reichweite von bis zu 500 km, unterstützt durch einen leichten CFK-Tank. Auch das Thema Flexibilität wird großgeschrieben: Dank des cleveren Designs kann der LKW in verschiedenen Varianten von 12 bis 40 Tonnen konfiguriert werden, perfekt angepasst an individuelle Bedürfnisse. Für eine Extraportion Power sorgt eine zusätzliche Traktionsbatterie, die auch über CCS nachgeladen werden kann. Mit seiner eleganten Bauweise und den vielseitigen Einsatzmöglichkeiten ist der FES-LKW bereit, die Zukunft der Mobilität zu gestalten.*

Das 1992 gegründete Unternehmen zeigte mit dem Leuchtturmprojekt einmal mehr die vielfältigen Fähigkeiten der Entwicklung und Fertigung bis hin zur Erprobung unter einem Dach.

Das Erfolgsmobil kann jetzt bestellt werden!



Fahrzeug-Entwicklung Sachsen

┌

└

