VERKEHRSNACHRICHTEN AUS BERLIN UND BRANDENBURG

Die Verbandszeitschrift der
Fuhrgewerbe-Innung
Berlin-Brandenburg e. V.

01
2021

Das neue Berufskraftfahrerqualifikations-recht

Corona: EU-Regelung bezüglich ablaufender Führerscheine, Lizenzen und anderer Dokumente S. 9

Schwerpunktkontrollen zur Überwachung der Einhaltung der Kabotagebestimmungen S. 13

Fahrerporblematik droht Entsorgungswirtschaft auszubremsen S. 19

TÜV NORD
TÜV NORD CERT GmbH
Geprüfter Ökostrom
Freiwillige Zertifizierung gem. VdTÜV Standard 1304

Grün und noch günstiger

- Preisvorteil für Innungsmitglieder
- 12 oder 24 Monate Vertragslaufzeit
- 100 % regenerativer Strom

Mehr Infos erhalten Sie bei Ihrer Innung und auf vattenfall.de/innungen-berlin

VATTENFALL

Gewissheiten und Ungewissheiten

Ulrich Schulz
Vorsitzender

Bei Redaktionsschluss dieser Ausgabe unserer Verbandszeitschrift war das Jahr 2021 bereits 45 Tage alt. Die Gewissheiten im Januar und der ersten Februarhälfte waren geprägt vom Lockdown infolge der zweiten Corona-Welle und von der Ungewissheit, wie es für Deutschland weitergeht. Die faktischen Grenzschließungen zu Österreich und Tschechien stellten deutschlandweit viele Transportunternehmen im grenzüberschreitenden Güterverkehr und ihre Kraftfahrer vor zusätzliche Herausforderungen, der bustouristische Verkehr lag weiterhin darnieder. Mit der Insolvenz eines namhaften Berliner Umzugsunternehmens, der vorgezogenen altersbedingten Betriebsaufgabe in mehreren Fällen und den uns gegenüber zum Ausdruck gebrachten Existenzsorgen von Mitgliedsbetrieben aus dem Messe- und Veranstaltungslogistikgeschäft erreichten die Auswirkungen der Corona Pandemie nunmehr auch stärker als im vergangenen Jahr die Innung.

Zwar ließen die teilweisen Kita- und Schulöffnungen in Berlin und Brandenburg im Februar einen Hoffnungsschimmer erkennen, zwar haben das private Busgewerbe wie auch andere Branchen „Ausstiegsszenarien“ für die Zeit nach dem Lockdown entwickelt, konnten die Rahmenbedingungen für die Hilfsprogramme der Busbranche teilweise verbessert werden - die Sorgen vor Virusmutationen und deren mögliche Gefährlichkeit beherrschten aber weiterhin Politik und Medien.

Erschwerend kommt hinzu, dass sich in einzelnen, bislang von der Pandemie nicht oder kaum betroffen Branchen Sorgen vor konjunktureller Eintrübung herauskristallisierten. So kamen z. B. Signale aus der Bauwirtschaft über rückläufige Auftragsvolumina, was die Schüttgut- und Bauabfalltransporteure nachteilig tangieren könnte.

Vor diesem Hintergrund konnte und kann es schwerlich gelingen, eine Perspektive für unsere Mitgliedsunternehmen für dieses Jahr zu zeichnen. Gleiches gilt auch für unsere Verbandsarbeit. Unsere traditionellen Veranstaltungen in den Wintermonaten konnten ebenso wenig stattfinden wie die Schulungs- und Weiterbildungsveranstaltungen unserer Tochtergesellschaft FGIBB Service GmbH. Auch das Wann und Wie unserer diesjährigen Mitgliederversammlung ist offen: gelingt eine Präsenzveranstaltung? Oder müssen wir auf hybride oder gar gänzlich digitale Formate ausweichen? Wir wissen es bislang nicht.

Natürlich haben wir uns in der Verbandsarbeit an digitale Konferenzen, Ausschuss- und Gremiensitzungen usw. gewöhnt. Ja, und es funktioniert auch. Und sicher hat es den einen oder anderen Digitalisierungsschub gegeben, der über kurz oder lang ohnehin hätte vollzogen werden müssen. Aber das digitale Format ersetzt eben nicht den unmittelbaren persönlichen Kontakt, die Netzwerkarbeit in traditioneller Form, das individuelle Gespräch.

Insofern bleibt uns nichts Anderes, als zuversichtlich nach vorn zu schauen, unseren Mitgliedern die nötige Hilfe und Unterstützung zu gewähren und zu hoffen, dass die „neue Normalität“ alsbald unserer früheren möglichst schnell wieder möglichst nahe kommt,

meint Ihr

FUHRGEWERBE-INNUNG

über 130 Jahre

25 000 LEBEN RETTEN
Europäische Charta für die Straßenverkehrssicherheit

INHALT

EDITORIAL

3 Gewissheiten und Ungewissheiten

TITELTHEMA

6 Das neue Berufskraftfahrerqualifikationsrecht

AKTUELLES

9 Corona: EU-Regelung bezüglich ablaufender Führerscheine, Lizenzen und anderer Dokumente

10 Entsorgergemeinschaft Abfall Berlin-Brandenburg e.V.: traditionelle SV-Schulung zum Jahresauftakt

11 Mobilitätsgesetz Berlin - Teil Wirtschaftsverkehr im parlamentarischen Verfahren

11 Informationskampagnen "Die Gefahren des toten Winkel am LKW" für 2021 in Vorbereitung

SERVICEPARTNER

12 Umwelt- und Unternehmensberatung Schwan GmbH

GÜTERKRAFTVERKEHR

13 Schwerpunktkontrollen zur Überwachung der Einhaltung der Kabotagebestimmungen

14 BAG-Marktbeobachtung Güterverkehr - Auswirkungen der Coronakrise auf dem deutschen Güterverkehrsmarkt

15 Lkw-Maut-Fahrleistungsindex im Januar 2021: -3,2% zum Vormonat

15 BAG stellt Strafanzeige wegen des Verdachts auf Vorlage gefälschter Bescheinigungen

PERSONENVERKEHR/TOURISTIK

16 Politik-Forum mit Bundesminister Scheuer: bdo stellt Restart Kon zept für Touristik vor und wirbt für verbesserte Hilfen für die Bus-branche

17 Verbändegipfel im Bundeswirtschaftsministerium: bdo formuliert nachdrücklich Forderungen der Busbranche

18 Zustimmung zum Restart-Konzept des DTV: bdo und Aktionsbünd nis Tourismusvielfalt sprechen sich für eine baldige Öffnungsstrate-gie aus

18 Anhörung im Tourismusausschuss des Deutschen Bundestages: bdo fordert deutliche Verbesserungen beim Reisesicherungsfonds

UMWELT + ENTSORGUNG

19 SBB informiert über die Aktualisierung von Anlagenlisten

19 Fahrerproblematik droht Entsorgerwirtschaft auszubremsen

20 bvse begrüßt neue Anhörung zur Mantelverordnung

RECHT UND RECHTSPRECHUNG

21 Der vom Geschädigten beauftragte Gutachter sollte im Interesse des Auftraggebers arbeiten

21 Unfallversicherung auch im Alter?

21 Taschenrechner am Steuer verboten

22 Tankgutscheine und Werbeeinnahmen statt Arbeitslohn sind sozial versicherungsrechtlich beitragspflichtig

Impressum

Herausgeber:

Fuhrgewerbe-Innung
Berlin-Brandenburg e. V.
Hedemannstraße 13
10969 Berlin

Redaktion:

Gerd Bretschneider

Tel.: 030.251 06 91
Fax: 030.251 06 93
www.fuhrgewerbe-innung.de
info@fuhrgewerbe-innung.de

Versand:

Fuhrgewerbe-Innung
Berlin-Brandenburg e. V.

Satz, Layout, Anzeigenverwaltung:

FGIBB Service GmbH
Hedemannstraße 13
10969 Berlin

Ansprechpartnerin:
Verona Quast-Fiedler

Tel.: 030.25 29 50 10
Fax: 030.25 29 50 11
www.fgibb.de
post@fgibb.de

Druck:

WM Druck + Verlag
Wolfgang Moser
Römerkanal 2
53359 Rheinbach

Grundauflage dieser Ausgabe:
1.500 Exemplare

Titelbild/Titelthema:

Die Zeitschrift „Verkehrsnachrichten aus Berlin und Brandenburg“ erscheint sechs Mal im Jahr. Sie ist die Verbands-zeitschrift der Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e. V. Der Bezug der Zeitschrift erfolgt im Rahmen der Mitgliedschaft der Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e. V. Vom Herausgeber gestaltete Anzeigen und Fotos sind Eigentum der Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e. V. und dürfen nur mit deren Genehmigung vervielfältigt und weiterverwendet werden.

Erscheinungsdatum: 28. Februar 2021

Das neue Berufskraftfahrerqualifikationsrecht

Im Jahre 2003 hat die Europäische Union erstmals für alle Mitgliedstaaten verbindliche Regelungen für die Ausbildung von LKW- und Busfahrern im Rahmen einer Berufskraftfahrerqualifikation fixiert. Zuvor war zwar mit der EU-Führerscheinrichtlinie das Führerscheinrecht bereits europaweit einheitlich geregelt worden, die Ausbildung von Berufskraftfahrern fiel aber allein in nationale Zuständigkeiten. So gab es in Deutschland im Rahmen der dualen Berufsausbildung das Berufsbild des Berufskraftfahrers, andere Länder besaßen andere oder gar keine besonderen Ausbildungssysteme. Mit der Richtlinie 2003/59/EG, die es bis zum Jahr 2006 durch die Mitgliedsstaaten umzusetzen galt, sollte sich das ändern.

Wie bei europäischen Richtlinien üblich, bedurfte es also nationaler Umsetzung – in Deutschland durch Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz (BKrFQG) und Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung (BKrFQV).

Deren Regeln traten im September 2009 in Kraft, seither müssen LKW- und Busfahrer eine Grundqualifikation erwerben, die im fünfjährigen Turnus durch Weiterbildungen zu ergänzen ist. Als Nachweis gilt bislang in Deutschland und verschiedenen anderen europäischen Ländern der Eintrag der Schlüsselzahl „95“ auf der Rückseite des Führerscheins, einige Länder nutzen allerdings bereits von Anbeginn die Möglichkeit der EU-Richtlinie und stellen ein eigenes Nachweisdokument für die Qualifikation aus.

Vor einigen Jahren nun wurde auf europäischer Ebene das Regelwerk novelliert und mit der Richtlinie (EU) 2018/645 vom 18. April 2018 neu kodifiziert. Die Europäische Kommission hatte zuvor Verbesserungsbedarf in verschiedenen Bereichen erkannt:

1. Bei der Auslegung von Ausnahmen traten Schwierigkeiten auf, die zur Rechtsunsicherheit führten.

2. Der Ausbildungsinhalt wurde den Bedürfnissen der Berufskraftfahrer nur teilweise gerecht.

3. Die gegenseitige Anerkennung der ganz oder teilweise in einem Mitgliedstaat absolvierten Ausbildung der Berufskraftfahrer durch die anderen Mitgliedstaaten erwies sich als problematisch.

4. Hinsichtlich der Anforderungen an das Mindestalter ergaben sich Widersprüche zwischen den Richtlinien 2003/59/EG und 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates.

5. Die bestehende Vielfalt der Möglichkeiten zum Nachweis der (beschleunigten) Grundqualifikation und der Weiterbildung führte zu Unsicherheiten in Bezug auf die Gültigkeit als Nachweis und die gegenseitige Anerkennung.

Diese Schwierigkeiten sind durch die Änderung der Richtlinie behoben worden.

Die Mitgliedstaaten sind verpflichtet, insbesondere die Weiterbildung der Berufskraftfahrer an ihren konkreten Bedarf und den Stand der Technik anzupassen sowie ein Register zu errichten, das den gegenseitigen Austausch von Bescheinigungen über die Teilnahme von Berufskraftfahrern an Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen ermöglicht.

Ein solches Berufskraftfahrerqualifikationsregister erfordert die Schaffung von Verfahrensvorschriften, die nicht nur die Führung des Registers, sondern auch die Datenübermittlung regeln. Für den deutschen Gesetzgeber bestand die Aufgabe, BKrFQG und BKrFQV den neuen Gegebenheiten anzupassen, beide Rechtsvorschriften wurden neu gefasst.

In der entsprechenden Bundesratsdrucksache heißt es dazu: „Zur Vereinfachung des Verwaltungsverfahrens und aus Gründen der Kostenersparnis wird die Ausstellung der Fahrerqualifizierungsnachweise nun bundesweit eingeführt. Dies vermeidet die ungleiche Behandlung zwischen grenznahen Bundesländern und solchen, die nicht ans Ausland grenzen. Die bundesweite Ausstellung von Fahrerqualifizierungsnachweisen löst die bereits bestehende Möglichkeit der Länder zur Ausstellung von Fahrerqualifizierungsnachweisen gemäß § 8 Absatz 4 BKrFQG in der Fassung vom 17.12.2016 (BGBl. I S. 2861) ab.

Das von der Richtlinie vorgeschriebene Register zum Austausch zwischen den Mitgliedstaaten über Bescheinigungen über die Teilnahme an Maßnahmen zur Erlangung der beschleunigten Grundqualifikation und der Weiterbildung der Fahrer erfasst darüber hinaus Fahrerqualifizierungsnachweise. Nur diese belegen, ob die (beschleunigte) Grundqualifikation und die Weiterbildung abgeschlossen wurden.“

Das Gesetzgebungsverfahren wurde Ende 2020 abgeschlossen. Im Bundesgesetzblatt vom 01.12.2020 wurde das Gesetz über Änderungen im Berufskraftfahrerqualifikationsrecht veröffentlicht, dessen Hauptteil die Neufassung des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes (BKrFQG) darstellt.

Das Gesetz, im Wesentlichen bereits am 02.12.2020 in Kraft getreten, beinhaltet einige wichtige Neuerungen, sowohl für LKW- und Busfahrer als auch für Ausbildungsstätten, auf die nachstehend noch detaillierter eingegangen wird. Ebenfalls im Bundesgesetzblatt, allerdings am 09.12.2020 wurde die Verordnung zur Durchführung des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes (Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung – BKrFQV) und am 17.12.2020 in Kraft gesetzt.

Was ändert sich nun in Deutschland gegenüber den bisherigen Regelungen?

➢ Eigenständiger Fahrerqualifikationsnachweis statt Eintragung auf dem Führerschein

Es wird – **beginnend mit dem Inkrafttreten dieses Teils des Gesetzes am 23. Mai 2021** – der Eintrag der Schlüsselzahl „95“ auf der Rückseite

des Führerscheins als Nachweis von Grundqualifikation, beschleunigter Grundqualifikation und Weiterbildung abgelöst durch einen eigenständigen Fahrerqualifikationsnachweis – wie der Führerschein und die Fahrerkarte dann im Scheckkartenformat. Bereits auf der Rückseite von Führerscheinen bis zu diesem Tag eingetragene Schlüsselzahlen „95“ behalten bis zum Ablauf der ebenfalls eingetragenen Frist ihre Gültigkeit. Das bedeutet: Bei gültiger Frist der eingetragenen Schlüsselzahl „95“ besteht allein deswegen keine Umtauschpflicht des Führerscheins.

➢ Ausnahmeregelung im ländlichen Raum

Eine besondere Neuerung ist ferner, dass das BKrFQG (und somit alle Vorschriften zu Grundqualifikation, Weiterbildung und Nachweis durch die Schlüsselzahl „95“nicht gilt für Beförderungen im ländlichen Raum, wenn

a) die Beförderung zur Versorgung des eigenen Unternehmens des Fahrers erfolgt,

b) das Führen von Kraftfahrzeugen nicht die Hauptbeschäftigung des Kraftfahrers darstellt,

c) die Beförderung gelegentlich erfolgt und

d) die Beförderung unter Beachtung der sonstigen straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften erfolgt oder

bei Beförderungen mit Kraftfahrzeugen, die von Landwirtschafts-, Gartenbau-, Forstwirtschafts- oder Fischereiunternehmen zur Güterbeförderung im Rahmen ihrer eigenen unternehmerischen Tätigkeit in einem Umkreis von 100 km vom Standort des Unternehmens aus verwendet oder von diesem ohne Fahrer angemietet werden.

Der ländliche Raum wird dabei nach einer Liste (Anlage zum Gesetz) definiert. Für die Region Berlin-Brandenburg gilt demnach, dass – mit Ausnahme Berlins und der Landeshauptstadt Potsdam – alle Brandenburger Landkreise und kreisfreien Städte zum ländlichen Raum zählen. Darüber hinaus enthält das Gesetz Definitionen der Begrifflichkeiten „nichtgewerbliche Beförderung“, „Beförderung zur Versorgung des eigenen Unternehmens“ und „gelegentliche Beförderung“. Da die Mitgliedsunternehmen der Fuhrgewerbe-Innung klassische Güter- und Omnibusverkehrsunternehmen sind, soll auf die genannten Ausnahmen hier nicht weiter eingegangen werden.

➢ Anerkennung der Ausbildungsstätten

Weitere Änderungen betreffen die Ausbildungsstätten. Die früheren Regelungen unterschieden nach Ausbildungsstätten mit gesetzlicher Anerkennung (z. B. Fahrschulen, die die Führerscheinklassen C1/C und D1/D durchführen) und Ausbildungsstätten mit behördlicher Anerkennung (wie z. B. die Tochtergesellschaft der Innung, die FGIBB Service GmbH).

Eine besondere Rolle genossen Ausbildungsbetriebe, die Berufskraftfahrer im Güter- und/oder Personenverkehr oder Fachkräfte im Fahrbetrieb ausbildeten und mindestens eine(n) Auszubildende(n) im Ausbildungsverhältnis besaßen. Diese konnten auf Basis Ihrer Anerkennung als Ausbildungsbetrieb durch die regional zuständige IHK sowohl in der Grundqualifikation als auch in der Weiterbildung in eigener Verantwortung tätig werden.

Für die bislang gesetzlich anerkannten Ausbildungsstätten und die Ausbildungsbetriebe mit IHK-Anerkennung gibt es mit dem neuen Gesetz die Verpflichtung der Anerkennung durch die jeweils nach Landesrecht zuständige Behörde (in Berlin: Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten; in Brandenburg: Landesamt für Bauen und Verkehr).

Das bedeutet, dass es eine pauschale gesetzliche Anerkennung nicht mehr geben wird. Damit bedürfen neben Fahrschulen, die LKW- und Busfahrer in den entsprechenden Führerscheinklassen ausbilden, auch Ausbildungsbetriebe, die Berufskraftfahrer ausbilden, der behördlichen Anerkennung. Hier ist allerdings eine Übergangsfrist bis zum 02.12.2022 vorgesehen.

➢ Schaffung eines Berufskraftfahrerqualifikationsregisters

Schließlich wird mit dem neuen Gesetz ein Berufskraftfahrerqualifikationsregister eingeführt, in dem alle Fahrer mit ihren Qualifikationsnachweisen und den damit zusammenhängenden Daten erfasst werden. Diese Vorschriften werden am **23.05.2021** wirksam. Ab dann wird es auch die Qualifikationsnachweise im neuen Format – also als **eigenständiges Dokument** neben dem Führerschein – geben. Die Ausbildungsstätten (bzw. nach erfolgreicher Prüfung der Grundqualifikation vor der IHK) sowie die Industrie- und Handelskammern haben ab dann zusätzlich die Verpflichtung, die Qualifikationsbescheinigungen elektronisch im genannten Berufskraftfahrerqualifikationsregister zu erstellen und dort „hochzuladen“.

➢ Ausbildungsinhalte

Eine weitere neue Besonderheit, die sowohl die Kraftfahrer in der Weiterbildung, mehr aber noch die Ausbildungsstätten in der Weiterbildung zu beachten haben, betrifft die zu schulenden Kenntnisbereiche. Wie bereits in der früheren Verordnung sind auch im Anhang der aktuellen BKrFQV Kenntnisbereiche und Unterkenntnisbereiche aufgeführt, zu denen die Kraftfahrer Kenntnisse, Fähigkeiten und Fertigkeiten erwerben müssen.

Die Kraftfahrer unterliegen – ebenfalls wie bisher schon – der Verpflichtung, jeweils im Fünfjahresszeitraum nach der Prüfung der Grundqualifikation bzw. nach der letzten abgeschlossenen Weiterbildung 35 Unterrichtseinheiten von jeweils einer Zeitstunde Weiterbildung zu absolvieren.

Die einzelnen Weiterbildungen – mindestens im Umfang von jeweils 7 Unterrichtseinheiten (landläufig als „Module“ bezeichnet) müssen immer mindestens einen Unterkenntnisbereich abdecken. Dabei gilt die Vorschrift, dass ein Unterkenntnisbereich in einem Weiterbildungsturnus von 35

Unterrichtseinheiten maximal zweimal belegt werden darf. Ein Verstoß hiergegen wird gegenüber der Ausbildungsstätte als Ordnungswidrigkeit mit einem Bußgeld geahndet, für den Kraftfahrer ist die so belegte Weiterbildung wertlos, da sie vom elektronischen Berufskraftfahrerqualifikationsregister und bis zu dessen Nutzung von der Führerscheinbehörde nicht anerkannt wird.

Abschließend sei noch auf eine weitere **besondere Neuregelung** in der Weiterbildung verwiesen: Die nach Landesrecht zuständige Behörde rechnet andere abgeschlossene spezielle Aus- oder Weiterbildungsmaßnahmen als Teil des Unterrichts an. Anzurechnen im Umfang von sieben Unterrichtseinheiten sind die

1. Ausbildung gemäß Anhang I der Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland (ABl. L 260 vom 30.9.2008, S. 13) für Fahrzeugführer, die zuletzt durch den Beschluss (EU) 2019/1094 (ABl. L 173 vom 27.6.2019, S. 52) geändert worden ist (ADR-Basiskurs für Stück- und Schüttgut sowie ADR-Auffrischungsschulung), und

2. Schulung gemäß Artikel 6 Absatz 5 in Verbindung mit Artikel 17 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1/2005 des Rates vom 22. Dezember 2004 über den Schutz von Tieren beim Transport und damit zusammenhängenden Vorgängen sowie zur Änderung der Richtlinien 64/432/EWG und 93/119/EG und der Verordnung (EG) Nr. 1255/97 (ABl. L 3 vom 5.1.2005, S. 1), die zuletzt durch die Verordnung (EU) Nr. 2017/625 (ABl. L 95 vom 7.4.2017, S. 1) geändert worden ist (Schulung Tiersachkunde).

Abgeschlossene spezielle Aus- oder Weiterbildungsmaßnahmen werden jeweils nur einmal im Rahmen des fünfjährigen Weiterbildungsrhythmus angerechnet.

Sind seit dem Abschluss der speziellen Aus- oder Weiterbildungsmaßnahme mehr als fünf Jahre vergangen, ist eine Anrechnung nicht mehr zulässig.

Auf die Erläuterung weiterer, in erster Linie für die Ausbildungsstätten und deren Anerkennung geltender Regelungen soll hier verzichtet werden.

Innungsbetriebe, die als Ausbildungsbetriebe LKW- und /oder Busfahrer ausbilden, können sich bezüglich weiterer Fragestellungen ihrer behördlichen Anerkennung gern an die Geschäftsstelle wenden.

Sobald die Lockdown-Lockerungen in Kraft treten und wieder Präsenzveranstaltungen erlaubt sind, ist die FGIBB Service GmbH für die Weiterbildungen wieder für Sie da - Rufen Sie uns an!

Schulungen

Berufskraftfahrerqualifikation - Weiterbildung

Die FGIBB Service GmbH ist ein 100%iges Tochterunternehmen der Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e. V. und anerkannte Ausbildungsstätte für die Weiterbildungen gemäß BKrFQG und BKrFQV. Angelehnt an die gesetzlich vorgeschriebenen drei Kenntnisbereiche bietet die FGIBB Service GmbH derzeit insgesamt 16 verschiedene Schulungsmodule für den Personenbeförderungs- bzw. Güterbeförderungsbereich an.

Wir bieten:

- abwechslungsreiche Zusammenstellung der Schulungen
- dabei Mischung der gesetzlich vorgeschriebenen Kenntnisbereiche 1, 2 und 3 (müssen jeweils ein Mal absolviert werden)
- freie Auswahl der einzelnen Schulungsmodule (5 Module/Schulungen um die 35 Pflichtstunden zu erreichen nötig)
- feste Termine für das laufende Jahr
- Vereinbarung von Individualterminen für Firmenschulungen

Unser komplettes Schulungsangebot betreffend die Weiterbildung gemäß BKrFQG und BKrFQV samt aktueller Terminliste erhalten Sie über unsere Geschäftstelle oder auf unseren Internetseiten über

www.fgibb.de

FGIBB Service GmbH
Hedemannstraße 13
10969 Berlin

Telefon 030.25 29 50 10
Telefax 030.25 29 50 11

www.fgibb.de
post@fgibb.de

Corona: EU-Regelung bezüglich ablaufender Führerscheine, Lizenzen und anderer Dokumente

Im vergangenen Jahr wurde von der Europäischen die so genannte Omnibus-I-Verordnung (EU 2020/698) erlassen. Darin sind besondere und vorübergehende Maßnahmen im Hinblick auf die anhaltende COVID-19-Krise hinsichtlich der Erneuerung oder Verlängerung bestimmter Bescheinigungen, Lizenzen und Genehmigungen enthalten.

Nunmehr hat die EU die Verordnung 2021/267 erlassen. Dies ist die unmittelbare Anschlussregelung an die zuvor genannte Vorschrift EU 2020/698. Für den Fahrerlaubnisbereich und den Bereich der Berufskraftfahrerqualifikation gilt, dass,

- Lizenzen die zwischen dem 1. September 2020 und dem 30. Juni 2021 ablaufen oder abgelaufen wären, als um zehn Monate verlängert gelten und dass

- Lizenzen, die gemäß der Verordnung EU 2020/698 zwischen dem 1. September 2020 und dem 30. Juni 2021 ablaufen oder abgelaufen wären, als um sechs Monate oder bis zum 1. Juli 2021 verlängert gelten, je nachdem, welcher Zeitpunkt der spätere ist. In Bezug auf die mögliche 2. Verlängerung nach EU-Verordnungen erläuterte das BMVI gegenüber den Behörden folgende Beispielfälle:

- Eine Frist ist im März 2020 ausgelaufen und galt auf Grundlage der Omnibus-I-Verordnung als um sieben Monate verlängert. Sie ist somit im Oktober 2020 erneut ausgelaufen und fällt nunmehr in den Anwendungsbereich der Omnibus-II-Verordnung. Dies hat eine erneute Verlängerung bis zum 1. Juli 2021 zur Folge, da die Anwendung der Sechsmonatsfrist lediglich bis April 2021 liefe und daher ungünstiger wäre.

- Eine Frist ist im Juli 2020 ausgelaufen und galt auf Grundlage der Omnibus-I-Verordnung als um sieben Monate verlängert. Sie läuft somit im Februar 2021 erneut aus und fällt nunmehr in den Anwendungsbereich der Omnibus-II-Verordnung. Dies hat eine erneute Verlängerung um sechs Monate zur Folge (d.h. bis August 2021), da die Verlängerung bis zum 1. Juli 2021 ungünstiger wäre.

Die neue Verordnung trat am 23. Februar 2021 in Kraft und gilt seitdem 6. März 2021 als nationales Recht.

Nachstehend sind nochmals Auszüge aus der Verordnung im Wortlaut aufgeführt:

❍ Berufskraftfahrer-Qualifikation:

Artikel 2 Verlängerung der in der Richtlinie 2003/59/EG vorgesehenen Fristen

(1) Ungeachtet des Artikels 8 Absätze 2 und 3 der Richtlinie 2003/59/EG gelten die Fristen für den Abschluss der Weiterbildung durch den Inhaber eines Befähigungsnachweises, die andernfalls gemäß diesen Bestimmungen zwischen dem 1. September 2020 und dem 30. Juni 2021 abgelaufen wären oder ablaufen würden, jeweils als um zehn Monate verlängert. Der Befähigungsnachweis bleibt entsprechend gültig.

(2) Die Fristen für den Abschluss der regelmäßigen Weiterbildung durch den Inhaber eines Befähigungsnachweises, die gemäß Artikel 2 der Verordnung (EU) 2020/698 andernfalls zwischen dem 1. September 2020 und dem 30. Juni 2021 abgelaufen wären oder ablaufen würden, gelten als um sechs Monate oder bis zum 1. Juli 2021 verlängert, je nachdem, welcher Zeitpunkt der spätere ist. Der Befähigungsnachweis bleibt entsprechend gültig.

(3) Die Gültigkeitsdauer des Vermerks des in Anhang I der Richtlinie 2006/126/EG vorgesehenen harmonisierten Codes „95“ der Union, den die zuständigen Behörden ausgehend von den in Artikel 10 Absatz 1 der Richtlinie 2003/59/EG genannten Befähigungsnachweisen entweder auf dem Führerschein oder auf dem Fahrerqualifizierungsnachweis gemäß Absatz 1 des genannten Artikels eintragen haben, gilt als um zehn Monate ab dem auf dem jeweiligen Führerschein oder Fahrerqualifizierungsnachweis angegebenen Datum verlängert.

(4) Die Gültigkeitsdauer des Vermerks des in Anhang I der Richtlinie 2006/126/EG vorgesehenen harmonisierten Codes „95“ der Union, den die zuständigen Behörden ausgehend von den in Artikel 10 Absatz 1 der Richtlinie 2003/59/EG genannten Befähigungsnachweisen entweder auf dem Führerschein oder auf dem Fahrerqualifizierungsnachweis gemäß Absatz 1 des genannten Artikels eintragen haben und die gemäß Artikel 2 der Verordnung (EU) 2020/698 andernfalls zwischen dem 1. September 2020 und dem 30. Juni 2021 abgelaufen wäre oder ablaufen würde, gelten als um sechs Monate oder bis zum 1. Juli 2021 verlängert, je nachdem, welcher Zeitpunkt der spätere ist.

(5) Die Gültigkeitsdauer der in Anhang II der Richtlinie 2003/59/EG genannten Fahrerqualifizierungsnachweise, die andernfalls zwischen dem 1. September 2020 und dem 30. Juni 2021 abgelaufen wäre oder ablaufen würde, gilt als um zehn Monate ab dem auf dem jeweiligen Nachweis angegebenen Ablaufdatum verlängert.

(6) Die Gültigkeitsdauer der Fahrerqualifizierungsnachweise gemäß Anhang II der Richtlinie 2003/59/EG, die gemäß Artikel 2 der Verordnung (EU) 2020/698 andernfalls zwischen dem 1. September 2020 und dem 30. Juni 2021 abgelaufen wäre oder ablaufen würde, gilt als um sechs Monate oder bis zum 1. Juli 2021 verlängert, je nachdem, welcher Zeitpunkt der spätere ist.

❍ Fahrerlaubnis:

Artikel 3 Verlängerung der in der Richtlinie 2006/126/EG vorgesehenen Fristen

(1) Ungeachtet des Artikels 7 der Richtlinie 2006/126/EG und Anhang I Nummer 3 Buchstabe d der genannten Richtlinie gilt die Gültigkeitsdauer von Führerscheinen, die andernfalls gemäß diesen Bestimmungen zwischen dem 1. September 2020 und dem 30. Juni 2021 abgelaufen wäre oder ablaufen würde, als um zehn Monate ab dem auf dem jeweiligen Führerschein angegebenen Ablaufdatum verlängert.

(2) Die Gültigkeitsdauer der Führerscheine gemäß Artikel 7 der Richtlinie 2006/126/EG und Nummer 3 Buchstabe d des Anhangs I dieser Richtlinie, die gemäß Artikel 3 der Verordnung (EU) 2020/698 andernfalls zwischen dem 1. September 2020 und dem 30. Juni 2021 abgelaufen wäre oder ablaufen würde, gilt als um sechs Monate oder bis zum 1. Juli 2021 verlängert, je nachdem, welcher Zeitpunkt der spätere ist.

❍ **Fahrerkarte:**

Artikel 4 Verlängerung der in der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 vorgesehenen Fristen

(1) Ungeachtet des Artikels 23 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 werden die in Absatz 1 des Artikels vorgesehenen regelmäßigen Nachprüfungen, die andernfalls zwischen dem 1. September 2020 und dem 30. Juni 2021 im Einklang mit diesem Absatz hätten erfolgen müssen oder erfolgen müssten, spätestens zehn Monate nach dem Zeitpunkt durchgeführt, zu dem sie gemäß dem genannten Artikel erforderlich gewesen wären.

(2) Ungeachtet des Artikels 28 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 stellen die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, wenn ein Fahrer gemäß Absatz 1 des genannten Artikels zwischen dem 1. September 2020 und dem 30. Juni 2021 die Erneuerung seiner Fahrerkarte beantragt, spätestens zwei Monate nach Antragstellung eine neue Fahrerkarte aus. Bis der Fahrer von den Ausstellungsbehörden eine neue Fahrerkarte erhält, gilt für den Fahrer sinngemäß Artikel 35 Absatz 2 der Verordnung, sofern der Fahrer nachweisen kann, dass die Erneuerung der Fahrerkarte gemäß Artikel 28 Absatz 1 der genannten Verordnung beantragt worden ist.

(3) Ungeachtet des Artikels 29 Absatz 4 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 stellen die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, wenn ein Fahrer gemäß Absatz 4 des genannten Artikels zwischen dem 1. September 2020 und dem 30. Juni 2021 den Ersatz seiner Fahrerkarte beantragt, spätestens zwei Monate nach Antragstellung eine Ersatzkarte aus. Ungeachtet des Artikels 29 Absatz 5 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 darf der Fahrer seine Fahrten fortsetzen, bis er von den Ausstellungsbehörden eine neue Fahrerkarte erhält, sofern er nachweisen kann, dass die Fahrerkarte bei ihrer Beschädigung oder Fehlfunktion der zuständigen Behörde zurückgegeben und eine Ersatzkarte beantragt wurde.

Weitere Regelungen, auf die hier nicht eingegangen wurde, betreffen auslaufende EU-Lizenzen für den grenzüberschreitenden Güterverkehr und den Omnibusverkehr. Mitgliedsbetriebe können die gesamte Verordnung im Wortlaut in der Geschäftsstelle anfordern.

Entsorgergemeinschaft Abfall Berlin-Brandenburg e. V.: traditionelle SV-Schulung zum Jahresauftakt

Seit vielen Jahren ist die von der Innung betreute Entsorgergemeinschaft Abfall Berlin-Brandenburg e. V. Partnerin der jeweils zum Jahresbeginn im Januar stattfindenden Weiterbildung für Efb-Sachverständige, Mitarbeiter von Entsorgungsbetrieben und Umweltbehörden, die von der GUT Unternehmens- und Umweltberatung GmbH – Berlin ausgerichtet wird.

Am 07. Und 08. Januar war es wieder soweit, coronabedingt allerdings nicht im Rahmen einer Präsenzveranstaltung, sondern digital. Für die **ESA-Geschäftsstelle nahmen Gerd Bretschneider und Anna Szyszka** an der Veranstaltung teil, auch die Sachverständigen der oecontrol Technischen Überwachungsorganisation hatten sich angemeldet.

Thematisch ging es zunächst um strategische Aufgaben der Abfallwirtschaft in Deutschland und Europa, worüber **Hauke Dierks vom Deutschen Industrie- und Handelskammertag DIHK** einen umfänglichen Überblick gab. Ebenfalls schon traditionell schlossen sich Erläuterungen zu aktuellen Fragen des Vollzugs im Abfallrecht durch **Rechtsanwalt Ludolf Ernst, Köhler & Klett Partnerschaft von Rechtsanwälten mbB, Berlin** an.

Eine Prognose zu den Auswirkungen der Corona-Krise auf die Abfallwirtschaft wagte **Isabelle Henkel von der DGAW Deutschen Gesellschaft für Abfallwirtschaft**, wobei sie die Mengenentwicklung der Abfallströme insgesamt sowie die Siedlungsabfallmengen aus privaten Haushaltungen einerseits und die Industrie- und Gewerbeabfallmengen andererseits detaillierter bewertete.

„Wiedergewinnung von Rohstoffen aus Abfall - Wann gehen uns die Ressourcen aus?“ war das Thema, zu dem **Franz-Georg Simon, Bundesanstalt für Materialforschung und Prüfung, Berlin**, referierte.

Die abschließende Diskussionsrunde mit **Ulf Berger (SenUVK), Gerd Bretschneider (ESA), Markus Altenburg und Herr Andreas Lemke (beide GUT Certifizierungsgesellschaft für Managementsysteme mbH) sowie Peter Herger (Peter Herger, GUT Unternehmens- und Umweltberatung GmbH)** reflektierte Erfahrungen aus der Sachverständigen- und Zertifizierungepraxis in drei Jahren novellierter EfbV und behandelte weitere aktuelle Fragen.

Mobilitätsgesetz Berlin – Teil Wirtschaftsverkehr im parlamentarischen Verfahren

Die Diskussionen um die Fortschreibung des Berliner Mobilitätsgesetzes standen im vergangenen Jahr maßgeblich im Zeichen der Erarbeitung der Abschnitte „Wirtschaftsverkehr“ und „Neue Mobilität“.

Gemeinsam mit IHK, Handwerkskammer und weiteren Branchenverbänden mit Bezug zum Wirtschaftsverkehr hat sich die Innung in diesen Prozess aktiv mit eingebracht. Durch Mitarbeit des Innungsgeschäftsführers Gerd Bretschneider im Mobilitätsbeirat, dem bei der Senatsverkehrsverwaltung angesiedelten beratenden Gremium, konnten und können die Interessen der Innungsbetriebe in den Gesetzgebungsprozess sowie bei der späteren Umsetzung des Gesetzes adressiert werden.

Bereits in Ausgabe 5/2020 dieser Zeitschrift hatte die Innung darüber berichtet, dass die im Mobilitätsbeirat repräsentierten Kammern und Verbände der Wirtschaft wesentliche Kernforderungen im seinerzeit vorgelegten Referentenentwurf berücksichtigt sehen.

Nach Abschluss des Mitzeichnungsverfahrens der Senatsverwaltungen Anfang dieses Jahres ist der Referentenentwurf am 20. Januar 2021 zur ersten Lesung in den Berliner Senat eingebracht worden, das parlamentarische Verfahren hat begonnen.

Informationskampagnen „Die Gefahren des toten Winkel am LKW“ für 2021 in Vorbereitung

Seit 2008 führt die VSBB Verkehrssicherheit Berlin-Brandenburg GmbH an Berliner Grundschulen die Informationskampagne ***„Die Gefahren des toten Winkel am LKW“*** durch, seit 2009 zusätzlich auch an Brandenburger Grundschulen.

Der Lockdown infolge der Coronapandemie im Frühjahr vergangenen Jahres stoppte die Initiativen urplötzlich, alle bereits geplanten Veranstaltungen mußten abgesagt werden. Nunmehr besteht Hoffnung, die Kampagnen in diesem Jahr wieder aufleben zu lassen. Für Berlin wurde bereits im Januar der Antrag auf Unterstützung bei der zuständigen Senatsverkehrsverwaltung eingereicht, für Brandenburg ist der Kooperationsvertrag mit der Landesverkehrswacht sogar bereits unterzeichnet.

Auch wenn in Berlin der Bewilligungsbescheid bei Redaktionsschluss für diese Ausgabe der Zeitschrift noch nicht vorlag, wurden in beiden Ländern die Schulen bereits über die (voraussichtliche) Fortsetzung der Kampagnen informiert, in der Woche nach den Winterferien wurden die Termintools im Internet freigeschaltet.

Die Resonanz war überwältigend: Für dieses Schuljahr – also bis zu den Sommerferien – sind alle Terminoptionen ausgeschöpft, in Brandenburg sogar bis ins neue Schuljahr hinein. Für Berlin gab es bei Erstellung dieses Beitrags noch einige wenige freie Veranstaltungstermine. Nunmehr darf uns die Pandemie keinen neuerlichen Strich durch die Rechnung machen.

Umwelt- und Unternehmensberatung Schwan GmbH

Die Umwelt- und Unternehmensberatung Schwan GmbH bietet Ihnen kompetente Beratung, innovative Softwarelösungen und individuelle Lösungen für Ihr Unternehmen.

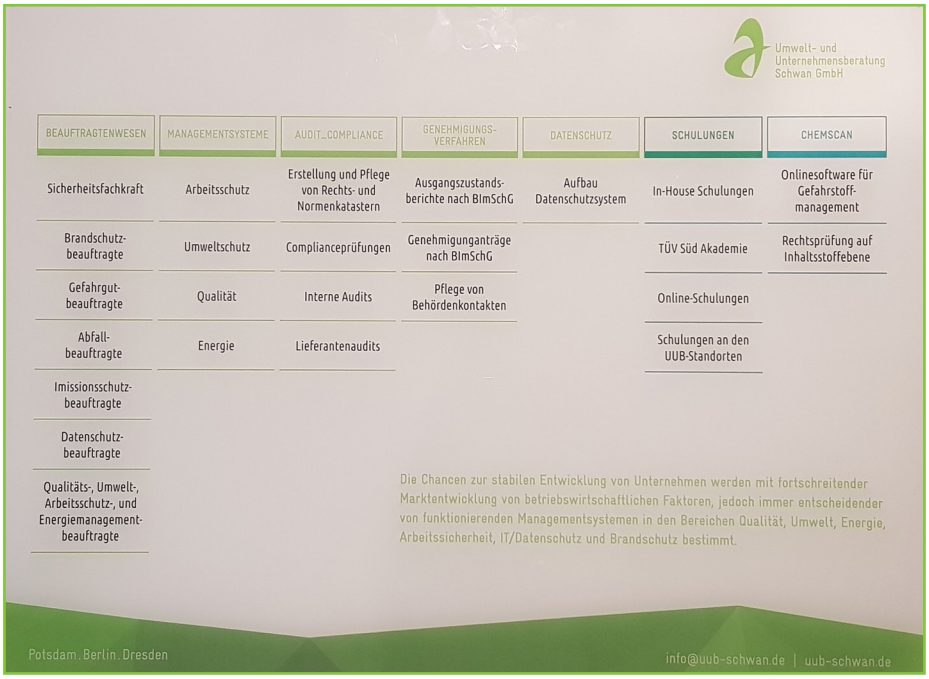
Die Chancen zur stabilen Entwicklung von Unternehmen werden mit fortschreitender Marktentwicklung von betriebswirtschaftlichen Faktoren, jedoch immer entscheidender von funktionierenden Managementsystemen in den Bereichen Qualität, Umwelt, Energie, Arbeitssicherheit, IT/Datenschutz und Brandschutz bestimmt.

Wir bieten Ihnen, ausgehend von langjährigen Erfahrungen in der Geschäftsführung mittelständischer Wirtschaftsunternehmen und der Beratungstätigkeit in verschiedenen Branchen, eine ganzheitliche Betreuung zur Chancennutzung und Risikovermeidung.

Gern sind wir bereit, Sie zu beraten und mit Ihnen als Kunden individuelle Lösungen zu erarbeiten und umzusetzen. Genauso übernehmen wir gerne auch die Verantwortung als externe Beauftragte in Ihrem Unternehmen.

Durch unsere Standorte in Potsdam, Berlin und Dresden gewährleisten wir die notwendige Kundennähe bei spezifischen Tätigkeiten im nord- und ostdeutschen Raum. Überregionale Aufgaben nehmen wir ebenso wahr wie internationale.

Weiterhin bieten wir Ihnen auch multilinguale Unterstützung mit unserer Software zum Gefahrstoffmanagement ChemScan® und der Arbeits- und Umweltschutzsoftware unseres Kooperationspartners Prévisoft an.



Kontaktdaten

Heinrich- Mann- Allee 18-19
14473 Potsdam
Phone. +49 331 27 335 845
Fax. +49 30 930 298 1999
Email: info@uub-schwan.de

Schwerpunktkontrollen zur Überwachung der Einhaltung der Kabotagebestimmungen

Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) hat nach den Kontrollen in den vergangenen Monaten Anfang Februar erneut Schwerpunktkontrollen an insgesamt 17 Kontrollstellen zur Überwachung der Einhaltung der Kabotagebestimmungen sowie zur Kontrolle der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit durchgeführt.

Die Kontrollen fanden insbesondere an stark von gebietsfremden Fahrzeugen befahrenen Strecken und Verkehrsknotenpunkten statt.

Einzelne Kontrollen erfolgten in räumlicher Nähe zu den Häfen Hamburg und Trier sowie beidseitig an den Hauptverkehrswegen der Nord-Süd-Achse an den Autobahnen A3, A5, A7 und A61. Die Kontrollen an der A6 wurden gemeinsam mit der Verkehrspolizeiinspektion Kirchberg durchgeführt.

An den Maßnahmen beteiligten sich 42 Kontrollkräfte des Straßen- und Mautkontrolldienstes. Darüber hinaus kamen Technikexperten des Straßenkontrolldienstes zur Durchführung von Technischen Unterwegskontrollen (TUK) zum Einsatz. Von insgesamt 200 kontrollierten Fahrzeugen wurden 189 auf die Einhaltung der Kabotagebestimmungen überprüft. Mit 7 dieser Fahrzeuge wurden unzulässige Kabotagebeförderungen durchgeführt.

Außerhalb des Kontrollschwerpunktes fanden Kontrollen im Hinblick auf die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten statt. Von den insgesamt 200 kontrollierten Fahrzeugen wurden 144 im Fahrpersonalrecht und von diesen 108 Fahrzeuge auf die Einhaltung der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit (rWRZ) überprüft.

Die Kontrollen ergaben 53 Verstöße gegen das Fahrpersonalrecht, davon 26 gegen die Regelungen der rWRZ. Bei den auf technische Mängel kontrollierten Fahrzeugen wurden 3 Verstöße festgestellt. Es wird darauf hingewiesen, dass es sich bei den Kontrollergebnissen von Schwerpunktaktionen grundsätzlich um keine repräsentativen Ergebnisse handelt.

An Sicherheitsleistungen wurden unter Berücksichtigung aller kontrollierten Rechtsgebiete insgesamt ca. 26.910,- Euro vereinnahmt. Die gewonnenen Kontrollergebnisse werden ausgewertet und in die nachgelagerten Betriebskontrollen mit einfließen. Auch für das Jahr 2021 ist die bundesweite Fortführung der Kontrollaktionen fester Bestandteil der weiteren Planung.

Anzeige

BAG-Marktbeobachtung Güterverkehr - Auswirkungen der Coronakrise auf dem deutschen Güterverkehrsmarkt

Der Mitte Februar vom BAG vorgelegte Bericht beschreibt aktuelle Auswirkungen der Corona-Krise auf den deutschen Güterverkehrsmarkt. Er berücksichtigt Erkenntnisse und Informationen, die bis zum 10.02.2021vorlagen.

Für den Straßengüterverkehr wesentliche Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Im Straßengüterverkehr tätige Unternehmen berichteten überwiegend von einer saisonüblichen bis guten Auftragslage – trotz der seit Mitte Dezember 2020 geltenden Maßnahmen zur Eindämmung der Ausbreitung von SARS-CoV-2 und der hiermit verbundenen weitreichenden Einschränkungen im Einzelhandel und Dienstleistungsbereich sowie im Gastronomie-, Tourismus-und Eventbereich.

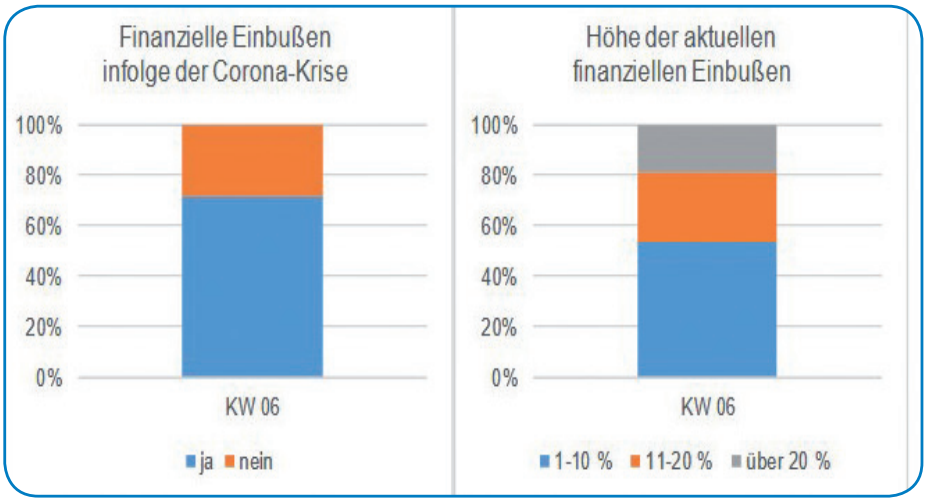


Abb.: Auszüge aus den Befragungsergebnissen (Quelle: BAG)

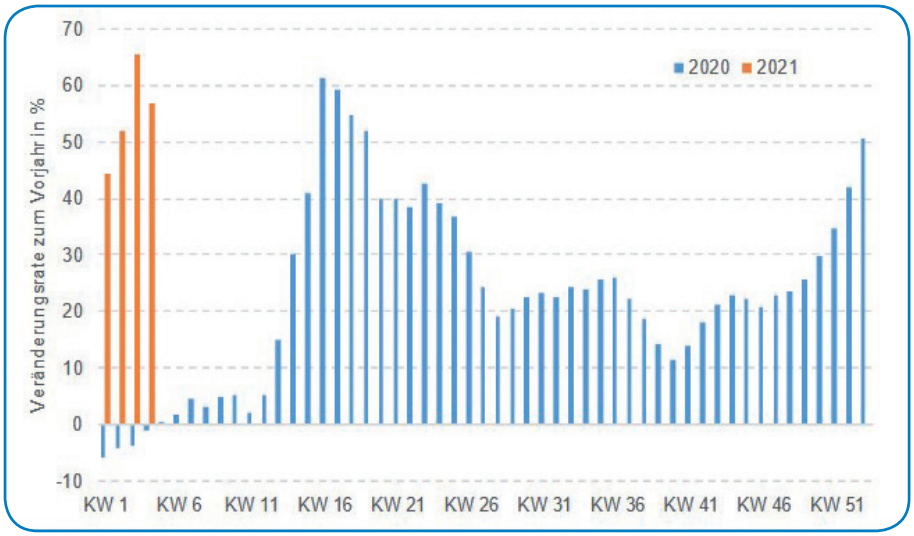


Abb.: Online-Transaktionen 2020und 2021, Veränderungsrate zum Vorjahr in Prozent (Quelle: Statistisches Bundesamt, BAG)

In der KEP-Branche profitieren befragte Unternehmen weiterhin von einer überdurchschnittlich hohen Beförderungsnachfrage im Privatkundenbereich. Ebenfalls berichtete Verschlechterungen der Auftragslage wurden neben den Corona-Maßnahmen mit saisonalen Nachfragerückgängen in einzelnen Segmenten begründet. Wiederkehrender Kritikpunkt sind die häufig wechselnden, nicht bundeseinheitlichen Regelungen zur Eindämmung der Ausbreitung von SARS-CoV-2, infolge derer es unternehmensseitig zu einem hohen Dispositionsaufwand komme; eine Planungssicherheit fehle.

Im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr zwischen Großbritannien und dem europäischen Festland kam es zu Jahresbeginn aufgrund des Brexit zu größeren Störungen, da nicht alle Verlader auf die neuen Zollvorschriften und Dokumentationspflichten vorbereitet waren.

Wegen inkorrekter Papiere wurden zahlreiche Lastkraftwagen an den Kanalübergängen abgewiesen. In der Folge nahmen u.a. einige große Logistikdienstleiter vorübergehend keine Sendungen mehr aus der EU nach Großbritannien an. Hauptsächlich aufgrund von Zollformalitäten und -kontrollen stiegen die Laufzeiten im Großbritannien-Verkehr. Ansonsten wurden im Rahmen der jüngsten Befragungen keine nennenswerten Einschränkungen im grenzüberschreitenden Verkehr aufgrund geltender Quarantäneverordnungen und etwaiger Schutzmaßnahmen benannt.

Zunehmend gibt es unternehmensseitig Hinweise, dass mit fortschreitender Dauer der Pandemie und der Maßnahmen zu deren Eindämmung die Leistungsfähigkeit und Zufriedenheit der Beschäftigten vor dem Hintergrund physischer und psychischer Belastungen am Arbeitsplatz und im privaten Umfeld leide; Ängste und soziale Konflikte unter Beschäftigten nähmen zu.

Anlass zu Kritik geben bei einem Teil der befragten Unternehmen örtlich nach wie vorbestehende Schwierigkeiten bei der Kontaktierung öffentlicher Verwaltungseinrichtungen, teils lange Vorlaufzeiten für Terminvergaben und in der Folge Probleme bei der Beantragung von Genehmigungen, Verlängerungen von Führerscheinen oder der Zulassung von Fahrzeugen sowie fehlende Online-Angebote zur Abwicklung von Standardprozessen.

Lkw-Maut-Fahrleistungsindex im Januar 2021: -3,2 % zum Vormonat

Wie das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) und das Statistische Bundesamt (Destatis) mitteilen, ist die Fahrleistung der mautpflichtigen Lastkraftwagen mit mindestens vier Achsen auf Bundesautobahnen im Januar 2021 saison- und kalenderbereinigt um 3,2 % gegenüber Dezember 2020 gesunken.

Im Vergleich zum Januar 2020 war die kalenderbereinigte Lkw-Maut-Fahrleistung um 1,3 % höher. Im Vergleich zur Situation vor der Coronakrise lag sie saison- und kalenderbereinigt um 2,2 % höher, nimmt man den Jahresdurchschnitt vor der Krise (März 2019 bis Februar 2020) als Maßstab.

Wirtschaftliche Aktivität erzeugt und benötigt Verkehrsleistungen. Die mit dem Index abgebildete Lkw-Fahrleistung auf Autobahnen hängt somit eng mit der Industrieproduktion in Deutschland zusammen und gibt frühe Hinweise zur aktuellen Konjunkturentwicklung.

Im Zuge der Lkw-Mauterhebung werden digitale Prozessdaten unter anderem über die Fahrleistung der mautpflichtigen Lkw in Deutschland erzeugt. Das BAG hat daraus den Lkw-Maut-Fahrleistungsindex entwickelt, der den Verlauf der Fahrleistung nachzeichnet. Wegen seiner schnellen Verfügbarkeit und konjunkturellen Aussagekraft hat das Statistische Bundesamt den Index als saisonbereinigten Konjunkturindikator aufbereitet und führt diesen seit Dezember 2018 in seinem Veröffentlichungsprogramm.

BAG stellt Strafanzeige wegen des Verdachts auf Vorlage gefälschter Bescheinigungen

Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) hat Anfang Februar in einem Fall Strafanzeige gestellt, in dem der Verdacht besteht, dass gefälschte Bescheinigungen über den Einbau von Erdgastanks vorgelegt wurden.

In dem betreffenden Fall hatte der Kontrolldienst des BAG festgestellt, dass das für eine Befreiung von der LKW-Maut erforderliche Mindestfassungsvermögen der Erdgastanks von insgesamt 300 Litern nicht erreicht war. Die bei der Kontrolle vorgelegten Homologations-bescheinigungen wiesen ebenfalls nicht die erforderliche Anzahl bzw. Größe an Erdgastanks aus. Zur Erklärung: Der Begriff „Homologation“ hat sich in der Kraftfahrzeugbranche als Synonym für „Typgenehmigung“ etabliert. Eine solche Genehmigung ist immer dann erforderlich, wenn Hersteller serienmäßig produzierter Fahrzeuge oder bestimmter Fahrzeugteile diese in der Europäischen Union in Verkehr bringen wollen.

Der anschließenden Mautnacherhebung widersprach das Unternehmen mit Hinweis auf eine Mautbefreiung wegen Erdgasantriebs und übersandte als Nachweis Kopien von Homologationsbescheinigungen. Der Aussteller der Bescheinigungen teilte auf Nachfrage mit, die von dem Unternehmen vorgelegten Nachweise entsprächen nicht den Originalen.

Das BAG hat daraufhin Strafanzeige gestellt wegen des Verdachts einer Straftat nach § 269 StGB. Das BAG weist darauf hin, dass sämtliche Fälle zur Anzeige gebracht werden, in denen der Verdacht besteht, dass gefälschte Bescheinigungen vorgelegt werden, um sich der Mautpflicht zu entziehen.

Anzeige

Politik-Forum mit Bundesminister Scheuer: bdo stellt Restart-Konzept für Touristik vor und wirbt für verbesserte Hilfen für die Busbranche

Beim ersten digitalen Politik-Forum des Bundesverbands Deutscher Omnibusunternehmer (bdo) rief das Gewerbe nach verbesserten Rettungsbemühungen in der anhaltenden Krise. Der Verband brachte seine Argumente im Austausch mit den **Parlamentarischen Staatssekretären Thomas Bareiß und Enak Ferlemann, den Landesverkehrsministern Anke Rehlinger und Winfried Hermann sowie den Bundestagsabgeordneten Gabriele Hiller-Ohm und Markus Tressel** vor. Gleichzeitig stellte der bdo sein Restart-Konzept für den Reisebusverkehr vor. Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer unterstrich in seinem Grußwort zum bdo-Politik-Forum die Bedeutung des Busses für den Mobilitätsmix der Zukunft.

Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (bdo) hat am 24. Februar die erste Ausgabe seines Politik-Forums mit fast 500 Teilnehmerinnen und Teilnehmern abgehalten. In zwei digitalen Podiumsdiskussionen tauschten sich dabei Vertreterinnen und Vertreter des bdo mit führenden Politikerinnen und Politikern aus den Bereichen Verkehr und Tourismus aus. Das Grußwort der Veranstaltung sprach **Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer**, der in seiner Rede die Rolle des Busses für den Mobilitätsmix der Zukunft und dessen Potenziale für den Kampf gegen den Klimawandel unterstrich.

bdo-Präsident Karl Hülsmann dankte dem Bundesverkehrsminister für seine bisherigen intensiven Bemühungen für die Rettung der Reisebusbranche, für die das BMVI ein eigenes Hilfsprogramm aufgelegt hatte. Gleichzeitig warb Hülsmann für verlängerte und verbesserte Rettungsmaßnahmen zum Schutz der Unternehmen in der anhaltenden Pandemie. Hülsmann betonte in seinen Ausführungen unter anderem die zahlreichen aktuellen Herausforderungen für die mittelständischen Busunternehmen: Neben der andauernden Corona-Krise bestehen weitere riesige Aufgaben unter anderem aufgrund der laufenden Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) sowie in Folge der Umstellung auf alternative Antriebe im Zusammenhang mit der nationalen Umsetzung der Clean Vehicles Directive der EU. Hier warb Hülsmann nachdrücklich für mittelstandsfreundliche Lösungen.

Zur Novellierung des PBefG sagte er: *„Die im derzeitigen PBefG-Entwurf vorgesehene Verpflichtung zur Preisgabe von sensiblen Unternehmensdaten würde einen fairen Wettbewerb im Sinne der Fahrgäste komplett unterbinden. Sie stellt zudem einen massiven Eingriff in die Rechte und die unternehmerischen Gestaltungsmöglichkeiten des Mittelstands dar – und brächte nicht zuletzt auch eine massive Überforderung vieler Betriebe mit sich.“*

An Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer gerichtet dankte Karl Hülsmann nachdrücklich für die bisherigen Hilfen durch das BMVI. *„Sie haben im vergangenen Jahr ganz frühzeitig und klug erkannt, welche Bedeutung die Busunternehmen in Deutschland für die Mobilität und die Umwelt haben. Und so hat Ihr Haus ein gesondertes Soforthilfeprogramm für die Reisebusunternehmen auf die Beine gestellt. Hiermit haben Sie erreicht, dass viele traditionelle Familienunternehmen es bis zu diesem Zeitpunkt geschafft haben. So wurden viele Arbeitsplätze gerettet. Dafür danken wir Ihnen ganz herzlich.“*

Gleichzeitig unterstrich der bdo im Rahmen der Veranstaltung, dass eine Restart-Perspektive für den Bustourismus dringend gebraucht wird. Pünktlich zum Politik-Forum stellte der bdo dafür sein neues Konzept für die Wiederaufnahme der Busverkehre vor. Dieses zeigt Perspektiven für Unternehmen auf und enthält Leitlinien für einen verantwortungsvollen Neustart im Gewerbe. Das Konzept wurde zuvor im Touristik-Ausschuss des bdo und in Zusammenarbeit mit den Landesverbänden im privaten Busgewerbe erarbeitet und ist unter diesem Link zu finden.

Zum Restart der Branche sagte **bdo-Hauptgeschäftsführerin Christiane Leonard:** *„Die Menschen wollen wieder mit Bussen verreisen. Das berichten Unternehmerinnen und Unternehmer aus Gesprächen mit ihren Kundinnen und Kunden. Wir brauchen daher endlich eine Perspektive für einen Neustart, abgestimmt mit unseren befreundeten Branchen wie der Hotellerie und der Gastronomie. Wir haben mit unserem zuständigen Ausschuss und den Landesverbänden eine solche Öffnungsstrategie für die Bustouristik ausgearbeitet, die wir heute vorlegen und damit in die weiteren Planungen der Bundesregierung einbringen.“* Gleichzeitig erinnerte Leonard an die Notwendigkeit, die Branche in ÖPNV und Bustouristik in der anhaltenden Krise weiter zu stützen.

Zum Hintergrund:

Beim bdo-Politik Forum tauschten sich Verbandsvertreterinnen und Verbandsvertreter in zwei digitalen Podiumsdiskussionen mit führenden Verkehrspolitikerinnen und Verkehrspolitikern aus.

Im Panel 1 diskutierten zum Thema „Bustouristik 2.0: Wie gelingt der Restart der Touristik nach der Corona-Pandemie?“:

Thomas Bareiß, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Wirtschaft und Energie und SPD-Tourismusexpertin Gabriele Hiller-Ohm sowie Markus Tressel, tourismuspolitischer Sprecher der Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen, bdo-Präsident Karl Hülsmann, bdo-Vorstandsmitglied Klaus Schmidt und bdo-Hauptgeschäftsführerin Christiane Leonard.

Im Panel 2 diskutierten zum Thema „Zukunft ÖPNV: Wie gelingt die Verkehrswende im ländlichen Raum?“:

Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Anke Rehlinger, stellvertretende Ministerpräsidentin und Verkehrsministerin des Saarlands, Winfried Hermann, Verkehrsminister Baden-Württemberg, bdo-Präsident Karl Hülsmann und bdo-Hauptgeschäftsführerin Christiane Leonard.

Insgesamt 480 Busunternehmerinnen und Busunternehmer sowie weitere Akteure aus der Busbranche haben sich als Zuschauerinnen und Zuschauer für die Veranstaltung angemeldet. Die **Moderation lag bei Anja Ludwig, stellvertretende Hauptgeschäftsführerin des bdo.**

Verbändegipfel im Bundeswirtschaftsministerium: bdo formuliert nachdrücklich Forderungen der Busbranche

Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (bdo) hat für den Verbändegipfel im Bundeswirtschaftsministerium Mitte Februar die Forderungen der Busbranche noch einmal nachdrücklich formuliert. Der Verband ruft für die mittelständischen Unternehmen nach einem klaren Konzept für den bundesweiten Re-Start und die Umsetzung der versprochenen „Bazooka“-Hilfspolitik.

Die Ergebnisse einer aktuellen Verbandsumfrage belegen, dass dringend Not tut: 83 Prozent der Busunternehmerinnen und Busunternehmer geben in einer bdo-Befragung an, dass sie sich mehr Hilfen wünschen bzw. diese von den bisherigen Hilfen enttäuscht sind und sich alleingelassen fühlen. Die Folgen der Corona-Krise werden zudem langfristigen Schaden im öffentlichen Personenverkehr anrichten, wenn jetzt nicht aktiv gegengesteuert wird. **Denn:** Die Hälfte der Busunternehmen in Deutschland rechnet für die kommenden zwei Jahr mit weniger als 60 Prozent der Einnahmen der Vorkrisenzeit.

bdo-Präsident Karl Hülsmann formulierte im Rahmen des Verbändegipfels seine Erwartungen an **Wirtschaftsminister Peter Altmaier:** *„Dieser Gipfel muss ein echter Wendepunkt für die Sicherung von Unternehmen und Arbeitsplätzen in der Busbranche werden. Aktuelle Zahlen unserer Konjunkturumfrage zeigen, dass die Not riesig ist und die wirtschaftlichen Folgen dieser Krise noch lange anhalten werden. Wir brauchen jetzt klare Impulse, mit denen wir unsere Unternehmen schützen und stützen. Wir rufen nach einem klaren Re-Start-Konzept, das für Planbarkeit und Perspektiven sorgt. Alleingänge und Auseinandersetzungen zwischen den Ministerpräsidentinnen und Ministerpräsidenten, wie aktuell zur Osterreisedebatte, sind das Letzte, was die Menschen jetzt brauchen. Zudem müssen die Hilfen weiter dringend nachgeschärft werden. Die versprochene Hilfs-Bazooka ist noch immer nicht zur Wirkung gebracht worden. Das muss sich ab dem heutigen Tag ändern.“*

Zum Hintergrund: Die Zahlen zur Wirkung der Corona-Krise in der Busbranche sowie zur fehlenden Wirksamkeit der Rettungsmaßnahmen sind Vorabveröffentlichungen aus der bdo-Konjunkturumfrage 2020/2021, die im März veröffentlich wird.

Der jährliche Branchen-Index spiegelt in diesem Jahr die dramatischen Folgen der Corona-Krise. Der Touristik-Ausschuss des bdo kommt in dieser Woche in einer Sondersitzung zusammen, in der das bestehende Hygienekonzept an die aktuelle Pandemie-Entwicklung angepasst wird.

Zustimmung zum Restart-Konzept des DTV: bdo und Aktionsbündnis Tourismusvielfalt sprechen sich für eine baldige Öffnungsstrategie aus

Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (bdo) hat Anfang Februar seine Unterstützung für das Restart-Konzept des Deutschen Tourismusverbands (DTV) formuliert.

Der bdo und die anderen Mitglieder im Aktionsbündnis Tourismusvielfalt halten es für eine ausgezeichnete Grundlage für den Deutschland-Tourismus, die nach nochmaliger Anpassung in Teilen auch im Outbound-Tourismus Anwendung finden kann.

bdo und Aktionsbündnis Tourismusvielfalt appellieren zudem an die Politik, endlich im Austausch mit diversen Branchenvertretern ein Konzept für einen möglichen Restart der Branche zu erarbeiten, um ihr und ihren vielen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern eine Perspektive und damit eine gewisse Planbarkeit zu geben.

„Hierfür sind eine Task Force oder auch ein Tourismusgipfel mehr als überfällig“, bekräftigte **bdo-Hauptgeschäftsführerin Christiane Leonard** mit ihren Kolleginnen und Kollegen im Aktionsbündnis Tourismusvielfalt.

Sie untermauern damit die Forderung von **DTV-Präsident Reinhard Meyer,** dass Bund und Länder gefordert seien, ihrer Verantwortung für einen ganzen Wirtschaftszweig nachzukommen und im Dialog mit der Branche für einen sichere und faire Öffnungsstrategie des Tourismus zu sorgen.

Anhörung im Tourismusausschuss des Deutschen Bundestages: bdo fordert deutliche Verbesserungen beim Reisesicherungsfonds

Mit einem eindringlichen Plädoyer für den Mittelstand und mehr Transparenz hat sich **bdo-Hauptgeschäftsführerin Christiane Leonard** zum vorliegenden Entwurf für einen Reisesicherungsfonds zum Schutz vor Kundengeldausfällen positioniert. Zumeist kleine Bustouristik-Unternehmen würden nach jetzigem Stand explodierende Kosten tragen müssen – und damit für die Risiken der Reisekonzerne einstehen. Leonard kritisierte zudem, dass die Besonderheiten des Busgewerbes bislang keine Beachtung finden.

Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (bdo) hat am 24. Februar in der Anhörung durch den Tourismusausschuss des Deutschen Bundestages deutliche Verbesserungen am geplanten Reisesicherungsfonds gefordert.

Der bdo unterstützt zwar grundsätzlich die Gründung einer Fondsgesellschaft, um Sicherheiten für Kundinnen und Kunden sowie Unternehmen zu schaffen, wie **Hauptgeschäftsführerin Christiane Leonard** in der nicht-öffentlichen Sitzung ausführte. Der Verband sieht aber deutliche Defizite beim bisherigen Entwurf aus dem Bundesjustizministerium. In seiner jetzigen Konstruktion ginge der Fonds zu Lasten des Mittelstands und würde die Besonderheiten des Busgewerbes in keiner Weise berücksichtigen. Die Kosten für Prämien würden sich nahezu verfünffachen – und das in einer Zeit, in der die Branche aufgrund der Corona-Pandemie ohnehin vor enormen Belastungen steht.

Konkret forderte Christiane Leonard, die verpflichtende Fonds-Eintrittsgrenze für Unternehmen auf eine Umsatzschwelle von mindestens 20 Millionen Euro zu erhöhen und die Prämien und Sicherheitsleistungen auf ein realistisches Maß in Höhe von 0,2 % (Prämie) und 2 % (Sicherheitsleistung) zu reduzieren.

Zu den Defiziten des Entwurfs und möglichen Verbesserungen sagte **Christiane Leonard:** *„Der geplante Sicherungsfonds ist in dieser Form schlicht und ergreifend unfair und ohne Praxisbezug. Kleine Busreiseveranstalter im landgebundenen Verkehr in Deutschland oder angrenzenden Nachbarstaaten sollen genauso einzahlen wie Konzernveranstalter, die Millionen von Reisegästen in die gesamte Welt fliegen. Dabei haben wir doch gerade zu Beginn des 1. Corona-Lockdowns in Europa beispielhaft gezeigt, dass wir als Branche alle unsere Reisegäste auf eigene Kosten nach Hause bringen konnten, während das Auswärtige Amt mit 50 Millionen Euro aus Steuergeldern die Rückholung aus fernen Ländern organisieren musste. Das ist besonders ärgerlich, weil wir als Mittelstand dann von Konzernen mit Billigreise-Angeboten aus dem Markt gedrängt werden, für deren Rettung wir einstehen und in der Folge auch noch haften müssen. Das darf so nicht kommen.“*

„Der bdo fordert für die Gründung und Beauftragung der Fondsgesellschaft ein transparentes und diskriminierungsfreies Verfahren unter Einbeziehung aller betroffenen Verbände. Es ist wichtig, Vertrauen zu schaffen, denn hier geht es neben dem Verbraucherschutz auch um erhebliche wirtschaftliche Interessen. Die Bundesregierung trägt daher mit diesem Gesetz eine sehr große Verantwortung“ so **Leonard.**

SBB informiert über die Aktualisierung von Anlagenlisten

Im Januar und Februar hat die Sonderabfallgesellschaft Brandenburg/ Berlin mbH (SBB) über die Aktualisierung folgender Anlagenlisten informiert:

- Liste der stationären Entsorgungsanlagen in Brandenburg und Berlin für Altholzabfälle (AS 170204*), Stand 16.02.2021
- Listen von Sammelnachweisen zur Entsorgung von Boden- oder Bauschuttabfällen, die bei Havarien in den Ländern Brandenburg und Berlin anfallen sowie eine Liste von Einsammlern von kontaminierten Böden und Bauschutt, Stand: 26.01.2021

Die Listen sind auf der Homepage der Gesellschaft unter

www.sbb-mbh.de

veröffentlicht

Fahrerproblematik droht Entsorgungswirtschaft auszubremsen

Die mittelständische Entsorgungsbranche will in diesem Jahr Gas geben. Das ergab eine Umfrage des bvse-Bundesverband Sekundärrohstoffe und Entsorgung unter den rund 950 Mitgliedsunternehmen.

Die Umfrage des bvse drehte sich um die Fahrerpersonalsituation in der Branche und wurde Ende des letzten Jahres durchgeführt. Hierbei fiel besonders auf, dass 50 Prozent der an der Umfrage teilnehmenden Unternehmen angaben, zukünftig die Zahl der Lkw-Fahrer zu erhöhen. 42 Prozent wollen ihren Fahrerbestand stabil halten. Lediglich sechs Prozent der bvse-Mitgliedsunternehmen wollen die Anzahl ihrer Lkw-Fahrer reduzieren oder den eigenen Fuhrpark aufgeben (zwei Prozent).

"Das macht deutlich, dass die Unternehmen trotz Corona-Krise positiv in die Zukunft blicken. Mehr Fahrer bedeuten auch mehr Investition in Fahrzeuge und Anlagen. Die Sekundärrohstoff- und Recyclingbranche ist und bleibt eine Zukunftsbranche", erklärte dazu **bvse-Hauptgeschäftsführer Eric Rehbock**.

Die Zahlen der Umfrage weisen zudem auf die Wachstumspotenziale der Branche hin. Sammlung, Aufbereitung und der Handel von und mit Sekundärrohstoffen stehen dabei im Zentrum der Geschäftsaktivitäten des Branchenmittelstandes, das zeigt sich daran, dass die bvse-Mitgliedsunternehmen zu 84 % Sammelfahrzeuge mit Absetz- und Abrollcontainern und zu 72 % Kipper-Lkw sowie Sattelzüge inklusive Großraum- und/ oder Schubbodenauflieger einsetzen.

Nur 46 % der Unternehmen verfügen auch über Pressmüllfahrzeuge, die vor allem in der Sammlung haushaltsnaher Abfälle eingesetzt werden

"Nach unserer Einschätzung gehen die Unternehmen davon aus, dass es einen stabilen und in den nächsten Jahren auch wachsenden Einsatz von Sekundärrohstoffen beziehungsweise Recyclingprodukten in der Wirtschaft geben wird. Die Politik ist hier aufgerufen, diese Erwartungen, die ja auch mit Investitionen verknüpft sind, nicht zu enttäuschen", betonte **Rehbock.**

Allerdings zeigt die bvse-Umfrage die Probleme der Branche deutlich auf, denn 52 % der Unternehmen berichten über Probleme, Auszubildende für den Beruf des Kraftfahrers zu finden. 80 % der Unternehmen fällt es schwer, Mitarbeiter zu gewinnen, die eine gültige Berufskraftfahrerqualifikation haben.

"Der Markt ist abgegrast", so das Fazit von **Rehbock** und betont, dass dies nicht mit der mangelnden Bereitschaft der Unternehmen zu tun hat, ausländische Fahrer anzustellen.

Voraussetzung für eine Einstellung sei jedoch, dass die in Frage kommenden Fahrerinnen und Fahrer neben der notwendigen Berufsqualifikation auch über ausreichende deutsche Sprachkenntnisse verfügen, die in der reibungslosen Zusammenarbeit innerhalb der Logistikkette einfach erforderlich ist. Das aber scheint eine hohe Hürde zu sein, denn 75 % der Unternehmen geben an, dass es sich problematisch gestaltet, Fahrer mit ausreichenden deutschen Sprachkenntnissen zu finden.

bvse begrüßt neue Anhörung zur Mantelverordnung

Aufgrund der umfangreichen Änderungen des Bundesrates zur von der Bundesregierung vorgelegten Mantelverordnung, findet nun eine neue Anhörung der beteiligten Kreise statt. Das wurde Anfang Februar entschieden.

Bis zum 23. Februar konnten die Stellungnahmen beim Bundesumweltministerium abgegeben werden, heißt es in dem heutigen Ministeriumsschreiben.

Der bvse begrüßte, dass die Verbände die Gelegenheit erhielten, erneut Stellung zu beziehen.

"Wir hoffen, dass in diesem neuen Verfahren unsere Kritikpunkte konstruktiv aufgegriffen werden. Auch wenn es in der Hitze des Gefechts anders dargestellt wurde, es gibt deutlichen Änderungsbedarf, um die Mantelverordnung wirklich zu einer guten rechtlichen Grundlage für mehr Baustoffrecycling und mehr Kreislaufwirtschaft in der Baubranche werden zu lassen", erklärt **Eric Rehbock, Hauptgeschäftsführer des bvse-Bundesverband Sekundärrohstoffe und Entsorgung.**

Jürgen Weber, Vizepräsident des bvse-Bundesverband Sekundärrohstoffe und Entsorgung und Vorsitzender des Fachverbandes Mineralik – Recycling und Verwertung zu einem Medienbericht aus dem Februar: *„Wir wollen, dass die Mantelverordnung eine gute Rechtsgrundlage für die Kreislaufwirtschaft im Bauwesen wird.*

Deshalb ist für den bvse neben einer Länderöffnungsklausel für die Verfüllung von Abgrabungen, welche im Übrigen auch im Koalitionsvertrag der Bundesregierung politisch vereinbart ist, auch eine verbindliche Regelung wichtig, die festschreibt, dass mineralische Ersatzbaustoffe, die einer strengen Qualitätskontrolle unterliegen, aus dem Abfallregime entlassen werden müssen. Schon jetzt gibt es entsprechende Regelungen in weiten Teilen Deutschlands für einen Produktstatus von Recyclingbaustoffen: In Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg, Hessen, Sachsen und auch in Bayern.

Die Mantelverordnung muss für alle am Baugeschehen Beteiligten auch praxis- und vollzugstauglich sein: Wir setzen uns deshalb auch weiterhin für ein einheitliches Analyseverfahren für Recycling, Verfüllung und Deponierung von mineralischen Abfällen und Reststoffen ein. Schon seit 15 Jahren betonen wir die Notwendigkeit, dass nur ein einheitliches Analyseverfahren eine zuverlässige Einstufung, die eine Grundvoraussetzung für einen praktikablen Umgang mit der Mantelverordnung ist, gewährleistet."

Der vom Geschädigten beauftragte Gutachter sollte im Interesse des Auftraggebers arbeiten

Vom Geschädigten wird ein Gutachter einer größeren Gutachterorganisation beauftragt, die Höhe des Schadens zu kalkulieren, der bei einem Auffahrunfall verursacht wurde.

Das Gutachten wurde er stellt, wobei ohne entsprechen dem Auftrag eine Differenzierung in Reparaturkosten von ca. 950,00 EUR sowie weitere Verbringungskosten und UPE-Aufschläge erfolgte.

Es ist zu vermuten, dass hier die der zeitgängigen Bestrebungen der Versicherer zur Kürzung der zu erstattenden Instandsetzungskosten bei Abrechnung nach diesem Gutachten aufgegriffen werden.

Die Kürzungen einiger Versicherer konzentrieren sich eben auf Verbringungskosten und Aufschläge auf Ersatzteile, die obwohl oft ortsüblich, verweigert werden. Tatsächlich besteht jedoch grundsätzlich ein Anspruch auf Erstattung der Kosten, die im Falle einer Reparatur in einer Kundenwerkstatt aufzuwenden sind. So auch das AG Mannheim mit *Urteil vom 30.11.2007 - 12 C 381/07 (DV 1/2008, 20).*

"Der Kl. kann bei der von vorgenommenen Abrechnung auf fiktiver Reparaturkostenbasis nach der Rechtsprechung des BGH grundsätzlich die Kosten ersetzt verlangen, die sie im Falle der Reparatur in einer Kundenwerkstatt hätte aufwenden müssen. Dies aber sind Kosten, die durch das ... Sachverständigengutachten ermittelt worden sind. Dazu zählt auch ein 10%-iger Aufschlag auf die Ersatzteilprei se."

Das OLG Hamm hat im Urteil vom *21.01.1998 - 13U 15/97 (MittBl Arge VerkR 98, 58)* die se Position bereits bestätigt, wonach fiktive Verbringungskosten zu einer Fremdlackiererei, Aufschläge auf die Ersatzteilpreise, Lohnkosten entsprechend den in einer Fachwerkstatt anfallenden und Vermessungskosten zu ersetzender fiktiver Schaden sind.

Nach dem hier gefertigten Gutachten braucht der Versicherer nicht mehr eigenen Prüfungen vorzunehmen - der (vom Geschädigten beauftragte) Gutachter liefert dem Versicherer bereits die Angaben, um die Ansprüche von vornherein (hier um 185,77 EUR) zu kürzen. In wessen Interesse handelt dieser Gutachter, der doch vom Geschädigten bezahlt wird?

Zu dem wollte der Versicherer die Kosten des Gutachters in diesem Fall nicht er statten. Es läge ein Bagatellschaden vor (wohlorientiert an den her untergerechneten Reparaturkosten) und die Beauftragung eines Gutachters wäre nicht erforderlich gewesen. Eine Beauftragung bei einem Schaden ab ca. 800,00 EUR wird je doch von den meisten Gerichten nicht beanstandet. Offensichtlich ein weiterer Bereich der Aktivitäten der Versicherer, um Kosten zu drücken und tatsächlich im Interesse der Geschädigten tätige Gutachter auszuschalten.

(mitgeteilt von Rechtsanwalt H.-J. Brause, Mitglied der ARGE Verkehrsrecht im DAV)

Unfallversicherung auch im Alter?

Für den Fall der Fälle hat Herr B. im Alter von 67 Jahren eine private Unfallversicherung abgeschlossen. Vereinbart wurde eine Versicherungssumme von 30.000,00 EUR.

Und nun kam es tatsächlich nach zwei Jahren zu einem Unfall. Die Verletzungen waren letztlich nicht so gravierend, es verbleibt jedoch im gewissen Umfang eine bleibende Beeinträchtigung. Auf der Grundlage der entsprechenden medizinischen Befunde ergab sich ein Anspruch auf eine Versicherungsleistung und zwar in Höhe von über 4.000,00 EUR.

Nur diesen Betrag braucht der Versicherer nicht auszuzahlen, da in den Allgemeinen Unfallversicherungs-Bedingungen (dem sogenannten Kleingedruckten) eine spezielle, altersabhängige Regelung wie folgt erfasst ist: "Hat der Versicherte bei Eintritt des Unfalls das 65. Lebensjahr vollendet, so wird die Leistung als Rente ... erbracht."

Im konkreten Fall heißt dies monatlich 85,00 EUR und nicht die erwartete größere Zahlung.

Ob diese Bedingungen bei Antragstellung bekannt waren, bleibt unbeachtlich. Der Versicherer kann sich darauf berufen, dass diese Bedingungen dem Versicherungsschein beigefügt waren und somit zur Kenntnis gelangt sind.

Taschenrechner am Steuer verboten

Der für Verkehrsstrafsachen zuständige 4. Strafsenat des Bundesgerichtshofs hatte darüber zu entscheiden, ob das Bedienen eines Taschenrechners durch einen Fahrzeugführer während der Fahrt die Voraussetzungen eines Verstoßes gegen § 23 Abs. 1a StVO erfüllt und deshalb bußgeldbewehrt ist.

Diese Rechtsfrage wurde dem Bundesgerichtshof vom Oberlandesgericht Hamm zur Entscheidung vorgelegt, weil sich das vorlegende Gericht an der Bejahung der Frage durch eine abweichende Auffassung des Oberlandesgerichts Oldenburg gehindert sah.

In dem der Entscheidung zugrundeliegenden Fall war ein Autofahrer vom Amtsgericht Lippstadt in Westfalen zu einer Geldbuße verurteilt worden, weil er während der Fahrt einen Taschenrechner bedient hatte. Der Bundesgerichtshof hat entschieden, dass ein Taschenrechner der Regelung

des § 23 Abs. 1a StVO unterfällt, weil es sich um ein elektronisches Gerät im Sinne der Vorschrift handelt, das der Information dient. Am Steuer darf ein Taschenrechner daher nicht benutzt werden.

Gesetzliche Grundlage der Entscheidung ist eine Änderung der Straßenverkehrsordnung aus dem Jahr 2017. Bis dahin war nur das Benutzen von Mobil- und Autotelefonen am Steuer ausdrücklich verboten. Die Neuregelung hat das Verbot auf alle elektronischen Geräte erweitert, die der Kommunikation, Information und Organisation dienen.

Erfasst sind außerdem Geräte der Unterhaltungselektronik und Navigationsgeräte. Sie dürfen vom Fahrzeugführer nur noch benutzt werden, wenn sie hierfür weder aufgenommen noch in der Hand gehalten werden. Auch dann darf der Fahrer den Blick nur kurz vom Verkehr abwenden oder er muss eine Sprachsteuerung nutzen.

(BGH Beschluss vom 16. Dezember 2020 – 4 StR 526/19)

Tankgutscheine und Werbeeinnahmen statt Arbeitslohn sind sozialversicherungsrechtlich beitragspflichtig

Tankgutscheine über einen bestimmten Euro-Betrag und Einnahmen aus der Vermietung von Werbeflächen auf privaten PKWs, die als neue Gehaltsanteile an Stelle des Bruttoarbeitslohns erzielt werden, sind sozialversicherungspflichtiges Arbeitsentgelt und unterliegen der Beitragspflicht. Dies hat der 12. Senat des Bundessozialgerichts am 23. Februar 2021 entschieden und damit der Revision eines Rentenversicherungsträgers stattgegeben *(Aktenzeichen: B 12 R 21/18 R).*

Vereinbart ein Arbeitgeber mit der Belegschaft einen teilweisen Lohnverzicht und gewährt im Gegenzug an Stelle des Arbeitslohns Gutscheine und zahlt Miete für Werbeflächen auf den PKWs der Belegschaft, handelt es sich dabei sozialversicherungsrechtlich um Arbeitsentgelt. Dieses umfasst grundsätzlich alle im Zusammenhang mit dem Arbeitsverhältnis stehenden geldwerten Vorteile.

Ein solcher Zusammenhang ist anzunehmen, wenn der ursprüngliche Bruttoarbeitslohn rechnungsmäßig fortgeführt wird und die Tankgutscheine und Werbeeinnahmen als "neue Gehaltsanteile" angesehen werden.

Demzufolge kommt es nicht darauf an, dass die Werbeeinnahmen auf eigenständigen Mietverträgen mit der Belegschaft beruhten.

Die Beitragspflicht der Tankgutscheine entfiel auch nicht ausnahmsweise. Bei ihnen handelte es sich nicht um einen Sachbezug, weil sie auf einen bestimmten Euro-Betrag lauteten und als Geldsurrogat teilweise an die Stelle des wegen Verzichts ausgefallenen Bruttoverdienstes getreten waren. Die steuerrechtliche Bagatellgrenze von 44 Euro im Monat kommt daher nicht zur Anwendung.

Anwaltskanzlei
Brause

Hans-Jürgen Brause
Rechtsanwalt

Daniela Brause, LL.M
Rechtsanwältin
Fachanwältin für Verkehrsrecht

Schadenersatzrecht
Opfervertretung
Straf- und Bußgeldrecht

Verkehrsrecht
Speditionsrecht
Personenschadenrecht

Bahnhofstraße 23 · 15344 Strauberg
Tel.: 03341/35 66 - 713
Fax: 03341/35 66 - 715
www.ra-brause.de
Unsere Bürozeiten:
Mo.–Fr. 09:00–12:00 Uhr · Di.–Do. 13:00–18:00 Uhr

- Gefahrgutfahrer – alle Klassen
- ADR-RID-ADN-IMDG 1.3 Beteiligte Gefahrgutbeförderung
- Gefahrgutbeauftragte ADR-RID-ADN-IMDG
- Gefahrstoffe – Umgang und Lagerung
- Vorbereitung auf die Fachkundeprüfung
- Verkehrssicherung an Arbeitsstellen MVAS
- Sozialvorschriften und Kontrollgeräte
- Ladungssicherung VDI 2700 / DVR
- Beauftragte Personen Ladungssicherung (BPL)
- Befähigte Personen zur Prüfung von…
- Berufskraftfahrergrundqualifikation 140h / 35 h
- Weiterbildung der Berufskraftfahrer (SZ 95)
- Bedienberechtigungen und Unterweisungen
- Fahrsicherheitstraining Pkw, Transporter, Lkw, Bus
- Arbeitsmarktdienstleistungen

Kontaktdaten

Akademie für Transport und Verkehr
Nordparkstraße 30, 03044 Cottbus
0355 48 69 65 33
www.atv-mobil.de
info@atv-mobil.de

Ihr Partner in allen Fragen der Bildung, Beratung und Betreuung rund um das Thema Transport-Verkehr-Bautechnik

Cottbus • Eisenhüttenstadt • Königs Wusterhausen • Frankfurt (Oder)

Wir arbeiten auch, wenn Sie schlafen!

Transporter-, Van- und Lkw-Service von montags 6 Uhr bis samstags 18 Uhr durchgehend.

Das Mercedes-Benz Nutzfahrzeug-Zentrum Berlin-Brandenburg ist Ihr Partner für Lkw, Transporter und Vans von Mercedes-Benz und Fuso. Unser Service ist von montags 6 Uhr bis samstags 18 Uhr durchgehend für Sie da.

Sie erreichen uns von der Stadtautobahn A113, Ausfahrt Adlershof, in nur zwei Minuten.

Mercedes-Benz
Nutzfahrzeug-Zentrum Berlin-Brandenburg

Anbieter: Daimler Truck AG, Mercedesstr. 120, 70372 Stuttgart
Mercedes-Benz Nutzfahrzeug-Zentrum Berlin-Brandenburg
Neudecker Weg 6, 12355 Berlin, Telefon +49 30 3901 1111, www.nfz-zentrum-berlin.de