

# Süddeutscher Verkehrskurier

Magazin für Transportlogistik

S

V

K

12 | 2023



**E-Mobilität:  
Investitionen in  
Ladeinfrastruktur**



**Logistik Murrmann  
startet mit den ersten  
beiden E-TRUCKS**



**Reform der Lkw-  
Maut zum 1.12.2023**



**Rechtliche Gestaltung  
von Preisgleitklauseln  
in Verträgen**



**Lkw-Winterreifen FAQ  
Fragen zu Lkw-  
Winterreifen**



Der LBT wünscht Ihnen  
frohe Weihnachten und  
ein gutes neues Jahr! 1

## Nachrichten

**Lang-Lkw:** Grenzüberschreitender Ein-  
satz zwischen **Deutschland und Däne-  
mark** ab sofort möglich 2

**E-Mobilität: Investitionen in Ladeinfra-  
struktur** nehmen 2024 in Europa zu 3

**2023 wird zweitbestes Tankjahr**  
aller Zeiten 4

## Logistikunternehmen Murrmann

startet mit den ersten beiden  
**E-TRUCKS** in neue Ära des emissions-  
freien Transports 6

**Reform der Lkw-Maut** 9

**Ergänzende Forderungen zur**  
Lkw-Maut-Reform 11

## Juniorenkreis Ostbayern

**besucht** Romantischen Weihnachtsmarkt  
in Regensburg 13

## Bundesinnenministerium

**Grenzkontrollen** werden verlängert 14

**Erprobung des digitalen Beifahrers**  
bei Großraum- und Schwertransporten 15



## SVG Chefseminar

am Spitzingsee 16

**BGL-Weihnachtsfilm** 17

BBVG e.V. – Seminare Verkehrsleiter in Re-  
gensburg, Nürnberg, München und Online! 19

## Recht

FAQ – **Rechtliche Vertragsgestal-  
tungsmöglichkeiten bei sich  
ändernden wirtschaftlichen  
Rahmenbedingungen** 20

**Elektromobilität: Leitfaden zum  
Ladeinfrastrukturaufbau für**

**schwere batterieelektrische  
Nutzfahrzeuge** 23

Wichtig für alle bewilligten **KsNI-Anträge:**  
**Auszahlung wird gewährleistet!** 24

Maut: **Geändertes Bundesfern-  
straßenmautgesetz (BFStrMG)** im  
Bundesgesetzblatt verkündet 26

**Verbändeinitiative Großraum-  
und Schwertransporte: Schreiben  
an PStS Luksic** 27

Rechtliche Gestaltung von **Preisgleit-  
klauseln in Verträgen** 28

## Klartext Logistik

**Podcast #3** 30

Das SVK-Magazin und das **neue  
BGL-Süd/LBT-Portal** ergänzen sich. 31

## Lkw-Winterreifen FAQ

**die häufigsten Fragen zu Lkw-  
Winterreifen** 32

## Reform der EU-Führerschein- Richtlinie

Die EU-Verkehrsminister haben am  
4.12.2023 ihre Position zur Überarbeitung  
der europäischen Führerscheinrichtlinie fest-  
gelegt 36



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

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

## Anzeigenschluss:

Ausgabe 1-2/2024: 15. Januar 2024

## Impressum

### VERLEGER UND INHABER

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

### GESAMTREDAKTION UND KONZEPT

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt:  
Stephan Doppelhammer, Brigitte Fabis, Nicole Benz,  
München

### ANZEIGENMARKETING

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

### HERSTELLUNG

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

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



**Der LBT wünscht Ihnen  
frohe Weihnachten und  
ein gutes neues Jahr!**



*Hans ...*

*Fritz ...*

*Wolfgang ...*

*Andreas ...*

*Christian Huber*

*Stefan ...*

*Sebastian ...*

Bundesministerium  
für Digitales  
und Verkehr

# Lang-Lkw: Grenzüber- schreitender Einsatz zwi- schen Deutschland und Däne- mark ab sofort möglich

(nur für Lang-Lkw Typen  
2-5!)

**Das BMDV hat heute in ei-  
ner Pressemeldung (PM  
114/2023 vom 4.12.2023)  
zum grenzüberschreitenden  
Verkehr von Lang-Lkw der  
Typen 2-5 zwischen D und  
DK informiert. Mit dieser  
bilateralen Vereinbarung  
wird nach der bereits ge-  
schlossenen Vereinbarung  
mit den Niederlanden nun  
die Möglichkeit geschaffen,  
auch mit dem Lang-Lkw  
zwischen Deutschland und  
Dänemark zu verkehren.  
Der Lang-Lkw Typ 1 ist hier  
– wie auch im bilateralen  
Abkommen mit den Nieder-**



**landen – leider ausgenom-  
men!**

Nachfolgend aus der PM:

Der Bundesminister für Digitales und Verkehr Dr. Volker Wissing und sein dänischer Amtskollege Verkehrsminister Thomas Danielsen haben heute am Rande des EU-Verkehrsmisterrats ein bilaterales Abkommen unterzeichnet, das den grenzüberschreitenden Einsatz von Lang-Lkw zwischen Deutschland und Dänemark ermöglicht.

Bundesminister Dr. Volker Wissing:

Ab heute können die Speditionen ihre effizienten Lang-Lkw auch in Dänemark einsetzen. Lang-Lkw setzen sich zu Recht europaweit durch, da sie es uns ermöglichen, mehr Güter bei weniger Fahrten zu transportieren. Das spart CO<sub>2</sub> und entlastet unsere Straßen.

Zwei Lang-Lkw-Fahrten ersetzen im Schnitt drei Fahrten mit herkömmlichen Lkw und ermöglichen dadurch Effizienzgewinne und Kraftstoffersparnisse zwischen 15 und 25 %. Das ist angesichts wachsender Güterverkehre und akuten Fahrermangels ein wichtiger Bei-

trag, auf den wir nicht verzichten möchten. Nach den Niederlanden ist Dänemark bereits der zweite Anrainerstaat, mit dem wir ein solches Abkommen schließen. Ich bedanke mich herzlich bei meinem dänischen Kollegen Thomas Danielsen für die gute und konstruktive Zusammenarbeit.

Das bilaterale Abkommen ermöglicht den grenzüberschreitenden Einsatz der deutschen Lang-Lkw der Typen 2 bis 5 und vergleichbarer dänischer Lang-Lkw. In Deutschland gelten dabei weiterhin die bestehenden Regelungen und Anforderungen an die Verkehrssicherheit.

Lang-Lkw können in Deutschland eine Länge von bis zu 25,25 Meter haben. Es gelten jedoch weiterhin dieselben Gewichtsbeschränkungen wie für konventionelle Lkw. Derzeit wird die Richtlinie 96/53/EG überarbeitet und sieht künftig einen europaweiten Einsatz von Lang-Lkw vor. Weitere Informationen zum Thema Lang-Lkw finden Sie hier:

<https://bit.ly/3v0Qkxh>

Gültiger Stand des Streckennetzes:  
10. Änderungsverordnung





# E-Mobilität: Investitionen in Ladeinfrastruktur nehmen 2024 in Europa zu



Unzureichende Standardisierung und Kompatibilität zwischen Ladeausrüstungen gelten als größte Hindernisse für Investitionen in die Ladeinfrastruktur

Eine kürzlich von DLA Piper zusammen mit Infralogic veröffentlichte Studie prognostiziert, dass der Gesamtwert von Infrastrukturdeals für Elektrofahrzeuge weltweit in den nächsten fünf Jahren auf 57,4 Milliarden US-Dollar steigen wird.



Infrastruktursektor in den kommenden Jahren voraussichtlich eine hohe Dynamik erleben“, kommentierte Sylvia Ebersberger, Partnerin im Bereich Commercial und Tech sowie Global Co-Chair Automotive bei DLA Piper, die Veröffentlichung der Studie.



Die Umfrage-Ergebnisse zeigen zudem, dass Europa weltweit als Vorreiter bei der Festlegung ehrgeiziger Ziele zur Einführung von Elektrofahrzeugen angesehen wird.

„Wenn wir uns vor Überregulierung in Europa hüten, die Fortschritte bei der E-Mobilität auf Fahrzeugseite und große Investitionen in die Ladeinfrastruktur eher hemmt als anreizt, wird der

Die Befragten nannten als wichtigste Treiber des Fortschritts bei der E-Mobilität mit Auswirkungen auch auf die Ladeinfrastruktur vor allem unterstützende Regierungspolitik und -vorschriften (65 Prozent).

Durch das im Februar dieses Jahres festgelegte Ziel der Europäischen Kommission, wonach ab 2035 alle neuen in der Europäischen Union verkauften Autos keine CO<sub>2</sub>-Emissionen mehr produzieren sollen,



werden alle Beteiligten zum Handeln gezwungen. „Aus der Studie geht deutlich hervor, dass in absehbarer Zeit ein hohes Wachstum des Ladeinfrastrukturmarkts erwartet wird.

Vor allem in Deutschland herrscht durch das Zusammenspiel von (De-)Regulierung, Beschleunigung von Verfahren und die Förderung

tor ein sehr dynamisches Klima, das Investitionen weiter fördern wird“, so Michael Cieslarczyk, Leiter des deutschen Energieteams von DLA Piper sowie Mitglied des internationalen Leadership Teams des Energy & Natural Resources Sektors der Kanzlei.

Wenn es um den Ausbau der Ladeinfrastruktur in den letzten

als das Land, das den bedeutendsten Fortschritt gemacht hat, dicht darauf folgt China (59 Prozent).

Nach den USA und China nannten die Umfrageteilnehmerinnen und -teilnehmer mehrere europäische Märkte als Orte mit signifikanten Fortschritten in der Ladeinfrastruktur, insbesondere Norwegen (46 Prozent), die Niederlande (39 Prozent) und Schweden (34 Prozent).

Als Hauptrisiken im Zusammenhang mit Investitionen in die Ladeinfrastruktur nannten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer die Betriebs- und Wartungskosten von Ladestationen (46 Prozent) und die hohen Anfangskosten sowie die finanziellen Investitionen, die erforderlich sind (44 Prozent).

Unzureichende Standardisierung und Kompatibilität zwischen Ladeausrüstungen gelten ebenfalls als bedeutende Hindernisse für große Investitionen in die Ladeinfrastruktur. ■



und Vereinfachung von privaten Investitionen derzeit im gesamten Infrastruktur- und Energiesek-

drei bis fünf Jahren geht, identifizieren die meisten der in der Studie Befragten (65 Prozent) die USA

## 2023 wird zweitteuerstes Tankjahr aller Zeiten



**Tanken ist im November wieder ein Stück billiger geworden,**

**vor allem der Dieselpreis ist spürbar gesunken. Wie die aktuelle ADAC Auswertung der**

**Kraftstoffpreise des vergangenen Monats in Deutschland zeigt, kostete ein Liter Super E10 im Monatsmittel 1,769 Euro – das ist ein Minus von 4,4 Cent gegenüber Oktober. Der Dieselpreis lag im Schnitt bei 1,760 Euro und damit 5,9 Cent unter dem Vormonatspreis.**

Teuerster Tag zum Tanken war für Fahrer von Benzinern der 3. Novem-

ber. Ein Liter Super E10 kostete damals 1,797 Euro.

Am günstigsten war Super E10 dann am 29. November mit 1,752 Euro. Der Dieselpreis hat sich im Laufe des Novembers sogar etwas stärker verbilligt als Benzin: Am teuersten war der Selbstzünderkraftstoff am 5. November mit 1,806 Euro und erreichte ebenfalls am 29. November mit 1,735 seinen Monatstiefststand.

Ausgelöst wurde der Preisrückgang durch spürbar niedrigere Rohölnotierungen. So lag der Preis für ein Barrel der Sorte Brent zum Monatsbeginn bei gut 86 US-Dollar, Ende November noch bei etwa 80 US-Dollar. Aufgrund dieses Rückgangs und des zugleich wesentlich stärker notierenden Euros im Vergleich zum US-Dollar sind nach Meinung des ADAC weitere Preisabschläge an den Zapfsäulen angebracht.

Insgesamt ist schon jetzt absehbar, dass das zu Ende gehende Jahr das zweitteuerste Tankjahr aller Zeiten sein wird.

So liegt der Durchschnittspreis für einen Liter Super E10 nach den ersten elf Monaten dieses Jahres knapp unter 1,80 Euro je Liter, für Diesel bei 1,72 Euro je Liter. Rekordjahr war bisher 2022 mit der durch den russischen Angriff auf die Ukraine ausgelösten Energiepreis-Explosion.

Auch wenn die Spritpreise 2023 deutlich unter denen des Vorjahres liegen werden, bleibt der Abstand zu den Preisen früherer Jahre immer noch gewaltig.

Hinzu kommt, dass Diesel zeitweise über dem Preis von Super E10 lag – ebenfalls eine Sondersituation angesichts des steuerlichen Unterschieds von rund 20 Cent je Liter. ■

## Wir bewegen Logistik.



### Versicherung

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

### Tankservicekarten

- Mehrwertdienste
- Flexibilität und Transparenz bei der Tourenplanung
- Informieren Sie sich jetzt auf [www.tankkartenangebot.de](http://www.tankkartenangebot.de)

### Weiterbildung

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

### Haben Sie Fragen?

Sprechen Sie uns an, wir freuen uns auf Sie!

@ [info@svg-sued.de](mailto:info@svg-sued.de)

☎ 0800 7847833

🌐 [svg-sued.de](http://svg-sued.de)

### LKW-Maut

- Führender Dienstleister der deutschen Transportunternehmen im Bereich Mautabrechnung
- Registrieren Sie sich bereits jetzt vor unter [www.svg-eets.de](http://www.svg-eets.de)

### Arbeitssicherheit

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

### SVG GARAGE

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

### SVG Service und Vertrieb Süd GmbH

Hedelfinger Straße 17-25  
70327 Stuttgart

Niederlassung München  
Georg-Brauchle-Ring 91 • 80992 München

Niederlassung Nürnberg  
Witschelstraße 95 • 90431 Nürnberg



# Logistikunternehmen Murrmann startet mit den ersten beiden E-TRUCKS in neue Ära des emissionsfreien Transports



In der Bildmitte eingerahmt von Geschäftspartnern und Mitarbeitern, Gerhard Souza Murrmann, geschäftsführender Gesellschafter der Murrmann GmbH mit Landrat Klaus-Peter Söllner und IHK Vizepräsident Harry Weiß.

**Mittelständler leistet Pionierarbeit und gestaltet Transformation mit.**

Das Kulmbacher Logistikunternehmen Murrmann hat im Rahmen einer feierlichen Veranstaltung im Beisein von Kunden, Lieferanten und Mitarbeitern sowie Vertretern des Landkreises und der IHK die ersten beiden vollelektrischen E-TRUCKS der Fahrzeugflotte vorgestellt.

Da die ressourcenschonende Abwicklung von Kundenaufträgen bei

Murrmann hohe Priorität einnimmt, hat sich der Logistiker bewusst da



2019: Inbetriebnahme der neuen Logistikhalle und Erweiterung des Service Portfolios in den Bereichen Lager- und Kontraktlogistik sowie Fulfillment für Online Händler.



zu entscheiden, mit diesem Schritt zur Dekarbonisierung des Fuhrparks beizutragen und die Transformation zu emissionsfreien Transporten aktiv mitzugestalten. Die EU-Kommission fordert für alle neu zugelassenen schweren Nutzfahrzeuge eine Reduktion der CO<sub>2</sub> Grenzwerte bis 2030 um 30 % und bis 2050 um 90 %, weshalb aktuell alle europäischen Nutzfahrzeughersteller mit Hochdruck ihr Produktportfolio umbauen und sukzessive Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechnologien anbieten.



Angesichts von aktuell weniger als 0,1% Batterieelektrischer Lkws im Segment der schweren Nutzfahrzeuge leistet der Logistiker Murrmann mit seiner Anschaffung echte Pionierarbeit.

Der geschäftsführende Gesellschafter Gerhard Souza Murrmann blickte im Rahmen seiner Ansprache auf von großen Lerneffekten geprägte 5 Monate zurück.

In diesem Zeitraum gelang es Murrmann gemeinsam mit Lieferanten und Kunden in die neue Welt der Elektromobilität einzutauchen.

„Mit dem heutigen Tag der Inbetriebnahme unserer beiden

E-TRUCKS wird unsere strukturierte, effiziente und partnerschaftliche Projektarbeit in den vergangenen Monaten emotional gekrönt“, resümierte der sichtlich stolze Geschäftsführer.

### Erfolgreiche Pionierarbeit im Verbund

Das Erfolgsrezept dieses Projektes lag in der pragmatischen und konstruktiven Herangehensweise aller Beteiligten, die gemeinsam Neuland betreten und viele zentrale Fragestellungen im partnerschaftlichen Verbund abarbeiten konnten.

Nach einem Besuch auf der transport

logistic Messe im Mai in München war es Auto-Scholz in Kulmbach, dass es Murrmann ermöglichte ausgiebig erste Praxiserfahrungen mit dem aktuellen Elektro Flaggschiff eActros 300 zu sammeln.

### Das Modell überzeugte sowohl die eingesetzten Lkw-Fahrer als auch die Projektverantwortlichen von Murrmann auf ganzer Linie.

Die neuen eActros von Murrmann sind mit einem Multiwechsellaufbau sowie mit Anhängerbetrieb konfiguriert und können damit sehr flexibel in die Gesamtflotte des Unternehmens integriert werden.



## PROFIL

Unsere Philosophie lautet auf den Punkt gebracht: **GEMEINSAM MEHR BEWEGEN.**

- › Gegründet 1831
- › Geschäftsführung in 7. Generation
- › über 90 Mitarbeiter
- › 40 ziehende LKW-Einheiten
- › 25.000 Paletten Stellplätze
- › 50.000 Picks/Monat
- › Branchenfokus: Lebensmittel, Getränke, Industrie



Fuhrpark besteht aus 36 Planen-Gliederzügen und 4 Sattelzügen mit einer Nutzlast von 24 bis 26t.

Dank gesetzlicher Regelungen für emissionsfreie Lkws, die ein bis zu 2t höheres Gesamtgewicht erlauben, wird das höhere Leergewicht der Fahrzeuge kompensiert und es entstehen keine Einbußen beim Ladevolumen.

Die installierte Batteriekapazität beträgt dank dreier Pakete mit je 112 kWh insgesamt 336 kWh und ermöglicht eine Reichweite von bis zu 300 Kilometern.

Den großen Effizienzhebel beim Betrieb der E-TRUCKS, die sogenannte Rekuperation, die das Laden der Batterien durch Rückgewinnung von Bremsenergie ermöglicht, plant Murrmann durch regelmäßige Fahrerschulungen auszuschöpfen.

Nach eingehender Tourenanalyse mit seinen Kunden wird Murrmann die beiden Fahrzeuge ab sofort gezielt im Nah- und Werksverkehr einsetzen.

Die Aufladung erfolgt energieeffizient überwiegend nachts während der Ruhepause der Fahrer über eigene Ladestationen an den Murrmann Betriebsstandorten am Goldenen Feld.

Auch für ein Zwischenladen unterwegs, das die TRUCKS mit bis zu 160 kWh abbilden können, hat der Logistiker mit Ladekarten und Apps für die entsprechende Nutzung der Ladeinfrastruktur bereits vorgesorgt.

### Förderung maßgebend für Investitionsentscheidung

**Die positive Bewilligung eines Förderantrages für die beiden Fahrzeuge, die jeweils dreimal so viel kosten wie ein Diesel-Lkw war hauptauschlaggebend für die Investitionsentscheidung.**

**Das Projekt wird im Rahmen der Richtlinie über die Förderung von leichten und schweren Nutzfahrzeugen mit alternativen, klimaschonenden Antrieben und dazugehöriger Tank- und Ladeinfrastruktur (KsNI) mit 80 % der Mehrkosten im Vergleich zu Lkws mit Verbrennungsmotoren durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr gefördert.**

Die Förderrichtlinie wird von der NOW GmbH koordiniert, Anträge werden durch das Bundesamt für Logistik und Mobilität bewilligt.

Die Anwesenheit des deutschlandweiten Vertriebschefs von Merce-

- › Bei uns ist es eine Selbstverständlichkeit, dass unsere Flotte stets sauber und gepflegt auf Tour geht.
- › Unser Fuhrpark besteht aus 36 Planen-Gliederzügen und 4 Sattelzügen mit einer Nutzlast von 24 bis 26t.
- › Alle Wechselbrücken und Auflieger sind mit CODE XL Getränke Zertifizierung ausgestattet.
- › Wir verfügen über eine Vielzahl an Hebebühnen, zur flexiblen Entladung.
- › Unsere LKWs verfügen alle über modernste Ausstattungen und sind im Durchschnitt 3 Jahre jung.

des-Benz Trucks, Herrn Ronald Ott unterstrich die Bedeutung des Meilensteins für den Logistiker.

Ott betonte in seinem Statement den imponierenden unternehmerischen Mut von Murrmann und bekräftigte den Anspruch von Mercedes-Benz im Bereich E-Mobilität in den kommenden Jahren führend den Markthochlauf mitzugestalten.

Auch Landrat Klaus-Peter Söllner sowie IHK Vizepräsident Harry Weiß lobten die Innovationskraft des Logistikunternehmens und zeigten sich hoch erfreut, dass nun im Landkreis Kulmbach die ersten E-TRUCKS auf den Straßen unterwegs sind.

Für einen hohen Wiedererkennungswert der beiden Fahrzeuge sorgt ein extrovertiertes Design, das den besonderen Charakter unterstreicht.

### Murrmann GmbH

Am Goldenen Feld 5  
95326 Kulmbach  
Deutschland

Tel.: 09221 / 97 43-0  
Fax: 09221 / 97 43-30

Mail: [service@murrmann.de](mailto:service@murrmann.de)  
[www.murrmann.de](http://www.murrmann.de) ■

# Reform der Lkw-Maut



**Die Lkw-Maut wird zum 1. Dezember 2023 drastisch erhöht und künftig an die Höhe des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes gekoppelt. So soll der Umstieg auf klimaneutrale Antriebe beschleunigt werden.**



Toll Collect hat zunächst für alle registrierten Fahrzeuge die CO<sub>2</sub>-Emissionsklasse 1 hinterlegt.

Mit dem Emissionsklassen-Finder im Kunden-Portal von Toll Collect kann geprüft werden, welcher CO<sub>2</sub>-Emissionsklasse das jeweilige Fahrzeug zugeordnet wird.

Dort gibt es auch die Möglichkeit, eine Änderung der Emissionsklasse zu beantragen und Dokumente zum Nachweis (Zulassungsbescheinigung, CIF, CoC, Einzelgenehmigungsbogen) hochzuladen.

## Fünf CO<sub>2</sub>-Emissionsklassen

Es wird fünf CO<sub>2</sub>-Emissionsklassen geben.

Die CO<sub>2</sub>-Emissionsklasse 5 gilt für CO<sub>2</sub>-emissionsfreie Fahrzeuge (Elektrofahrzeuge und Wasserstoffverbrenner sowie Fahrzeuge mit einer Wasserstoff-Brennstoffzelle).

Fahrzeuge der CO<sub>2</sub>-Emissionsklasse 5 müssen einen CO<sub>2</sub>-Emissionswert von unter 1 g/km aufweisen.

Fahrzeuge der CO<sub>2</sub>-Emissionsklassen 2–4 haben unterschiedliche Grenzwerte für CO<sub>2</sub>-Emissionen. Alle Fahrzeuge, für die keine spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen dokumentiert sind (Erstzulassung vor

dem 1. Juli 2019) oder die aktuell den CO<sub>2</sub>-Referenzwert überschreiten, bekommen automatisch die CO<sub>2</sub>-Emissionsklasse 1.

Der CO<sub>2</sub>-Aufschlag in Höhe von 200 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub> wird zum 1. Dezember 2023 eingeführt.

Die Mautsätze setzen sich künftig aus vier Kostenteilen zusammen:

**Kosten der Infrastruktur, der Luftverschmutzung, der Lärmbelastung und des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes.**

## Änderungen bei den Gewichten

In Zukunft ist für die Zuordnung zu einer Gewichtsklasse nicht mehr das zGG, das zulässige Gesamtgewicht, (Fahrzeugschein-Feld F.2) ausschlaggebend, sondern die tzGm, die technisch zulässige Gesamtmasse (Fahrzeugschein-Feld F.1).

Dadurch können Fahrzeuge in eine höhere Gewichtsklasse fallen oder





mautpflichtig werden.

### Zum 1. Juli 2024 wird die Mautpflicht zusätzlich auf Lkw mit mehr als 3,5 Tonnen tzGm ausgedehnt.

Fahrzeugkombinationen werden nur dann mautpflichtig, wenn die tzGm des Zugfahrzeugs über 3,5 Tonnen liegt. Handwerkerfahrzeuge unter 7,5 Tonnen tzGm sind dabei von der Mautpflicht befreit.

Werkseitig mit CNG-/LNG-Antrieb ausgerüstete Lkw der Euro-Schadstoffklasse 6 werden im Januar 2024 mautpflichtig.

### Mautbefreiung für emissionsfreie Fahrzeuge

Bis zum 31. Dezember 2025 sind emissionsfreie Fahrzeuge wie Elek-

trofahrzeuge und Wasserstoffverbrenner sowie Fahrzeuge mit einer Wasserstoff-Brennstoffzelle von der Mautpflicht befreit. Ab dem 1. Januar 2026 zahlen sie einen um 75 Prozent reduzierten Mautteilsatz für die Kosten der Infrastruktur – zusätzlich der Mautteilsätze für Luftverschmutzung und Lärmbelastung.

### Emissionsfreie Fahrzeuge bis zu 4,25 Tonnen tzGm sind dauerhaft von der Maut befreit.

### Lkw-Maut subventioniert die Bahn

Die Verwendung der Mauteinnahmen wird neu geregelt.

Die Mauteinnahmen sind zweckgebunden für die Verbesserung der Bundesfernstraßen-Infrastruktur sowie für Maßnahmen im Mobilitäts-

bereich zu verwenden – mit Schwerpunkt auf den Bundesschienenwegen.

Das zuständige Bundesministerium für Digitales und Verkehr rechnet durch die CO<sub>2</sub>-Differenzierung im Bereich der Lkw ab 7,5 Tonnen mit Mehreinnahmen von 26,6 Milliarden Euro von 2024 bis 2027.

### Die Mehreinnahmen durch die Mautausdehnung auf Lkw mit mehr als 3,5 Tonnen sollen sich von 2024 bis 2027 auf 3,9 Milliarden Euro belaufen.

Davon entfallen 1,8 Milliarden Euro auf die CO<sub>2</sub>-Differenzierung.

**Mautsätze ab 01.12.2023 bis 30.06.2024 – siehe Schaubild hier unten: ■**

## Mautsätze ab 01.12.2023 bis 30.06.2024 – Angaben in Cent

Fahrzeuge		7,5 bis <12 t		12 t bis 18 t		>18 t mit bis zu 3 Achsen		>18 t mit 4 Achsen		>18 t mit 5 oder mehr Achsen	
	CO <sub>2</sub> -Klasse	neu	alt	neu	alt	neu	alt	neu	alt	neu	alt
Euro VI	1	17,8	9,8	24,0	14,0	30,5	18,1	32,4	19,0	34,8	19,0
	2	17,4	9,8	23,6	14,0	29,9	18,1	31,8	19,0	34,0	19,0
	3	17,0	9,8	23,0	14,0	29,2	18,1	31,0	19,0	33,2	19,0
	4	13,8	9,8	19,0	14,0	24,4	18,1	25,8	19,0	26,9	19,0
	5	0	9,8	0	14,0	0	18,1	0	19,0	0	19,0
Fahrzeuge der Euro-Klassen 0 bis V erhalten alle die CO <sub>2</sub> -Emissionsklasse 1											
Euro V / EEV		20,6	12,6	27,7	17,7	35,5	22,1	36,3	22,9	38,9	22,9
Euro IV		22,2	14,2	28,8	18,8	37,3	23,9	38,8	25,4	41,4	25,4
Euro III		25,1	17,1	33,0	22,6	43,1	29,3	45,4	31,6	47,8	31,6
Euro II		27,6	19,6	35,0	24,6	46,1	32,3	48,7	34,9	51,1	34,9
Euro I / 0		27,7	19,7	35,2	24,8	48,6	32,8	51,2	35,4	51,6	35,4
0 Emission		0		0		0		0		0	

Fahrzeuge mit den Antriebsarten Gas und LNG sind bis zum 31.12.2023 von der Maut befreit. Emissionsfreie Fahrzeuge bleiben bis 31.12.2025 von der Maut befreit. Quelle: Toll Collect – Alle Angaben sind ohne Gewähr. Stand: 31.07.2023.

# Ergänzende Forderungen zur Lkw-Maut-Reform



**Am 20. Oktober 2023 hat die Regierungskoalition trotz vorgetragener Bedenken der Branche unverändert das Dritte Gesetz zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften beschlossen. Es tritt damit am 1. Dezember 2023 in Kraft. Nachfolgende Punkte sollten aus Sicht des BGL im Nachgang dringend politisch angegangen werden.**

## **1. Einhaltung der Koalitionszusage zur Vermeidung der Doppelbelastung:**

Im Koalitionsvertrag 2021 bis 2025 wurde zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP vereinbart: „Wir werden 2023 eine CO<sub>2</sub>-Diffe-

renzung der Lkw-Maut vornehmen, den gewerblichen Güterkraftverkehr ab 3,5 Tonnen einbeziehen und einen CO<sub>2</sub>-Zuschlag einführen, unter der Bedingung, eine Doppelbelastung durch den CO<sub>2</sub>-Preis auszuschließen.“ (Zeile 1558 ff.)

**Diese Bedingung ist bisher nicht erfüllt, aber gleichwohl für die mittelständische Transportwirtschaft ein zentrales Versprechen, denn es geht hier um die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Unternehmen!**

Bei 3.000 km Reichweite tanken die 43% gebietsfremden Transportdienstleister nie in Deutschland, die deutschen Unternehmer hingegen schon (Wettbewerbsnachteil konkret: 40 Euro/Tonne x 2,67kg/1000kg = 0,1068 Euro).

Lösungsmöglichkeit: Ausnahme für den mautzahlenden gewerblichen

Güterkraftverkehr im BEHG schaffen und dort eine Regelung für einen Rückerstattungsmechanismus einführen.

Die Erstattung des an der Zapfsäule gezahlten CO<sub>2</sub>-Preises könnte dann über die Einreichung der Tankkartenabrechnungen nach dem Vorbild der Gewerbedieselmrückstattung in anderen EU-Mitgliedstaaten erfolgen (vgl. z.B. in Belgien, Frankreich, Italien, Portugal, Slowenien, Spanien, Ungarn).

## **2. Verdopplung der Mautharmonisierungsprogramme:**

Mit Einführung der Lkw-Maut wurde dem Transportgewerbe als teilweiser Ausgleich für die zusätzlich zu entrichtende Energiesteuer, zum Abbau innereuropäischer Wettbewerbsverzerrungen sowie zur Beschäftigungssicherung und zur Förderung von



Umweltschutz und Verkehrssicherheit ein Harmonisierungsbeitrag in Höhe von 600 Mio. zugesagt.

Im Rahmen dieser sogenannten Mautharmonisierung wurden insb. Förderprogramme aufgelegt und gesetzlich in § 11 Absatz 2 Nr. 2 BFStrMG abgesichert.

Danach werden aus dem Mautaufrkommen „jährlich bis zu 450 Mio. Euro für die Durchführung von Programmen des Bundes zur Umsetzung der Ziele Beschäftigung, Qualifizierung, Umwelt und Sicherheit in Unternehmen des mautpflichtigen Güterkraftverkehrs geleistet“.

Durch die annähernde Verdopplung der Maut und der Mautausweitung auf Fahrzeuge ab 3,5 t tzGM ist es angezeigt, die Mautharmonisierungsmittel durch entsprechende Änderung von § 11 Absatz 2 Nr. 2 BFStrMG oder zumindest im Rahmen der Haushaltsberatungen in Titel 684 22 -790 ebenfalls zu verdoppeln.

Da insbesondere die Mittel aus dem De-Minimis-Programm regelmäßig zur Mitte des Jahres ausgeschöpft sind, ist eine Aufstockung des Bud-

gets dringend erforderlich.

Damit kann der Branche ein bisschen von der enormen zusätzlichen Belastung zurückgegeben werden.

### 3. Förderung der klimafreundlichen Transformation des Straßengüterverkehrs:

Durch die Öffnung des Finanzierungskreislaufes Straße fehlt dringend benötigtes Geld für die klimafreundliche Transformation des Straßengüterverkehrs.

Konkret fehlen Mittel für den Aufbau betrieblicher Ladeinfrastruktur, öffentlicher Ladeinfrastruktur sowie für Förderprogramme zur Anschaffung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben und CO<sub>2</sub>-Komponenten an Fahrzeugen und Trailern.

**Reale Gefahr: Die angestrebte Antriebswende im Straßengüterverkehr bis 2030 misslingt, Klimaschutzziele können nicht erreicht werden.**

Förderprogramm Klimaschonende Nutzfahrzeuge und Infrastruktur (KsNI) sowie EMK-Programm zur Förderung von CO<sub>2</sub>-Komponenten

am Trailer waren bereits vor der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts zum KTF total unterfinanziert.

**Durch die CO<sub>2</sub>-Maut generiert der Staat bis 2027 ca. 30 Milliarden Mehreinnahmen.**

Davon müssen jährlich mindestens 1 Milliarde Euro in die klimafreundliche Transformation des Straßengüterverkehrs reinvestiert werden.

### 4. Gleichstellung biogener Kraftstoffe und E-Fuels mit emissionsfreien Fahrzeugen

Mit Reform der Lkw-Maut waren Privilegierungen für (lokal) emissionsfreie Fahrzeuge sowie für Fahrzeuge mit Wasserstoffverbrennungsmotoren verbunden.

Für den Einsatz biogener Kraftstoffe und E-Fuels gibt es hingegen keinerlei wirtschaftliche Anreize, so dass diese niedrig hängenden Früchte für den Klimaschutz ungenutzt bleiben.

Hier ist dringend eine Gleichstellung notwendig.

Während entsprechende Privilegierungen im Bundesfernstraßenmautgesetz selbst europarechtlich bedenklich sind, wären finanzielle Anreize über die Energiesteuer im Rahmen der jüngsten Novellierung der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO) darstellbar.

**Der BGL regt daher an, das Energiesteuergesetz zu ändern einen neuen § 56a zur Steuerentlastung für den Straßengüterverkehr zu schaffen.**

**Damit könnte eine Reduktion der Energiesteuer für z.B. HVO100 um 80 % und Bio-LNG um 90 % gelingen und ein Anreiz zum Einsatz solcher Kraftstoffe gesetzt werden. ■**





# Juniorenkreis Ostbayern besucht „Romantischen Weihnachtsmarkt“ in Regensburg



**Traditionell steht die letzte Veranstaltung im Jahr beim Juniorenkreis Ostbayern unter dem Motto „Spaß haben“.**

So entschied sich diesmal die Vorstandschaft in Zusammenarbeit mit der LBT-Geschäftsstelle Regensburg dafür, nach einem gemeinsamen Essen im „Fürstlichen Brauhaus“ zusammen den „Romantischen Weihnachtsmarkt“ im Schloss Thurn & Taxis zu besuchen. Gestärkt von einer Tasse Glühwein genossen die Teilnehmer das einzigartige Ambiente des Schlosshofes und stimmten sich so auf die Weihnachtszeit ein. ■



# Bundesinnenministerium: Grenzkontrollen werden verlängert



Insbesondere die Kontrollen an der deutsch-polnischen Grenze sollen weiterlaufen

**Bundesinnenministerin Nancy Faeser (SPD) verlängert die Grenzkontrollen zu Polen, Tschechien und der Schweiz bis zum 15. Dezember. Dies solle in Kürze bei der Brüsseler EU-Kommission gemeldet werden, sagte ein Sprecher am Montag, 4. Dezember, in Berlin.**

**Man gehe davon aus, dass die Kontrollen insbesondere an der deutsch-polnischen Grenze auch weiterlaufen sollten.**

Grenzkontrollen sind innerhalb des Schengen-Raums eigentlich nicht

vorgesehen und müssen in Brüssel gemeldet werden.

Faeser hatte die Bundespolizei am 16. Oktober angewiesen, an der Grenze zu Polen, Tschechien und der Schweiz stationäre Kontrollen durchzuführen, so wie es sie seit 2015 bereits an der Landgrenze zu Österreich gibt.

**Seit dem 16. Oktober seien an der Grenze zu Polen etwa 3300 unerlaubte Einreisen festgestellt und 1100 unerlaubte Einreisen verhindert worden, sagte der Sprecher.**

**„Das heißt, diese Maßnahmen wirken und sie sollen auch aktuell fortgesetzt werden.“**

„Wenn jemand an der Grenze aufgegriffen wird und deutlich macht,

dass er Asyl beantragen will, darf er in der Regel einreisen. Ziel der Kontrollen insgesamt sei es, der Schleuserkriminalität das Handwerk zu legen“, sagte der Sprecher.

**So seien an der deutsch-polnischen Grenze in letzter Zeit über 30 Schleuser aufgegriffen worden.**



Zugleich sei es aus Faesers Sicht wichtig, dass die Verhandlungen zum gemeinsamen europäischen Asylsystem vorangingen. ■



# Erprobung des digitalen Beifahrers bei Großraum- und Schwertransporten

**Baden-Württemberg beteiligt sich an der Erprobung des digitalen Beifahrers zur Unterstützung bei erlaubnispflichtigen Großraum- und Schwertransporten und erfüllt damit eine Forderung des BGL-Süd.**



Ab dem 1. Dezember 2023 und zunächst befristet bis 30. November 2025 wird die Option eingeführt, dass anstelle eines menschlichen Beifahrers ein digitales

Fahrerassistenzsystem (digitaler Beifahrer) eingesetzt werden kann.

Die detaillierten Informationen hierzu wurden uns vom Verkehrs-

ministerium Baden-Württemberg in einem detaillierten Schreiben mit Anlagen mitgeteilt und können in der Verbandsgeschäftsstelle angefordert werden. ■

[www.lkw-aluraeder.de](http://www.lkw-aluraeder.de)



**Lauterbach**  
ALCOA WHEELS DISTRIBUTOR



**Handelspartner für Alcoa Wheel Products**

H. Lauterbach GmbH  
Belecker Landstr. 37  
59581 Warstein

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





# SVG Chefseminar am Spitzingsee

Seit 1974 lädt die SVG Bundes-Zentralgenossenschaft Straßenverkehr eG Führungskräfte von Transport- und Logistikunternehmen zu einem Erfahrungsaustausch der besonderen Art ein. Das SVG Chefseminar am Spitzingsee findet alljährlich im Januar statt und zieht nicht nur „alte Hasen“ aus der Branche, sondern auch immer mehr Nachwuchsführungskräfte zum Austausch mit Branchenkolleginnen und Kollegen in die Alpen.

Auch in 2024 erwartet die Teilnehmerinnen und Teilnehmer wieder eine Mischung aus Erfahrungsaustausch und Vorträgen / Workshops mit hochkarätigen Referenten mit Themen wie

- Die Zukunft der Logistik: Wie Sie Ihre Digitalisierungspotenziale heben und damit Ihre Wettbewerbssituation verbessern  
**Referent:** Prof. Dr. Boris Zimmermann, Hochschule Fulda

- Management des Cyberrisikos  
Vortrag: Worst Case Cyberangriff: Was passiert, wenn's passiert ist?  
**Referent:** Tobias Müller, Head of Incident Management, smartSEC GmbH



- Grundlagen der Cybersicherheit bei KMU, Möglichkeiten der Förderung  
**Referent\*innen:** Anja Ludwig (Leiterin Kompetenzzentrum Straßenverkehrsgewerbe und Logistik KRAVAG-LOGISTIC) und Nils Hüttenrauch (SVG Consult)

- Humor und Provokation in der Kommunikation  
**Referentin:** Dr. Charlotte Cordes

Seien auch Sie dabei vom **04.02. bis 07.02.2024**  
Arabella Alpenhotel am Spitzingsee,  
Seeweg 7, 83727 Spitzingsee

[www.svg.de/seminar-portal/seminartermin-36910-chef-seminar-2024-04-02-2024](http://www.svg.de/seminar-portal/seminartermin-36910-chef-seminar-2024-04-02-2024)

## Ihr Kontakt bei Fragen

Marion Hawel  
SVG Bundes-Zentralgenossenschaft

Straßenverkehr eG  
Breitenbachstr. 1, 60487 Frankfurt/Main, Tel: 069-7919 1501  
E-Mail: [m.hawel@svg.de](mailto:m.hawel@svg.de) ■

**KOPPE**  
ANWALTSKANZLEI

**MARTIN KOPPE**  
Rechtsanwalt

**Strafsachen**  
**Bußgeldsachen**  
**Unfall-Schadensregulierungen**  
**Arbeitsrecht**

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



## BGL-Weihnachtsfilm

**Wir möchten mit Ihnen den neuen BGL Weihnachtsfilm teilen, der als Startschuss für unsere neue Imagekampagne #ichfahrfürdich gilt. Das Jahr neigt sich dem Ende zu und es wird Zeit ein wenig besinnlich zu werden. Ein kleines Wunder steckt in jedem Lkw und wir transportieren es gemeinsam jeden Tag.**

Ein besonderer Dank gilt in diesem Zusammenhang unserem Mitgliedsunternehmen, der Wandt Spedition Transportberatung GmbH aus Braunschweig. Das kleine Weihnachtsmärchen ist im Rahmen der alljährlichen Weihnachtsbaumtransporte entstanden.

*Ihnen einen schönen Nikolaus und eine besinnliche Weihnachtszeit!*

Wir laden Sie herzlich ein, diesen Weihnachtsfilm selbst auch zu nutzen, zu teilen und zu verbreiten.  
[https://youtu.be/m2hiU5Yg\\_Vg](https://youtu.be/m2hiU5Yg_Vg)

Bitte gern teilen! Übrigens: Der neue BGL Weihnachtsfilm ist auch auf dem BGL-WhatsApp Kanal zu finden:

Abonniere den WhatsApp-Kanal des BGL auf  
**WhatsApp:** <https://bit.ly/47S28Aw> ■

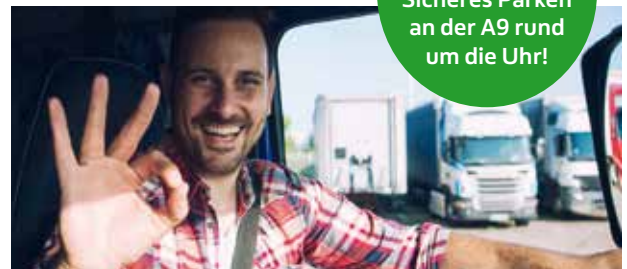


**XXLKW**

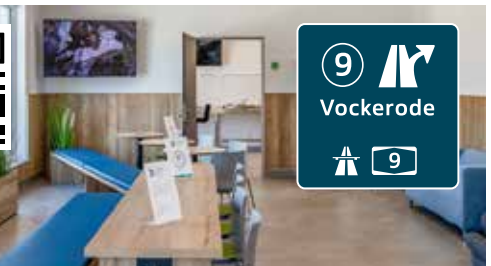
Secure Parking  
Elbebrücke

**NEU!**

Sicheres Parken  
an der A9 rund  
um die Uhr!



**Neuer LKW Sicherheits-Parkplatz**  
Ausfahrt Vockerode, A9 Berlin



[www.XXLKW-parking.de](http://www.XXLKW-parking.de)

# VORBEREITUNG auf die IHK-Prüfung „GÜTERKRAFTVERKEHRSUNTERNEHMER“

The screenshot shows the website for BBVG e.V. (Bildungswerk des Bayerischen Verkehrsgewerbes). On the left is a blue navigation menu with the following items: 'BBVG e.V. - Seminare Verkehrsleiter in Regensburg, Nürnberg, München oder Online!', 'Hinweis Verkehrsleiter', 'Informationen zu den Lehrgängen Güterkraftverkehr / Verkehrsleiter', 'BBVG e.V. Kurstermine und Anmeldeformulare', 'BBVG e.V. Teilnahmebedingungen (AGB)', 'Referenzen und Schulungsthemen', 'Kontakte und Informationen zur Prüfung', and 'Bildungsprämie'. The main content area features a large photo of a modern seminar room with a whiteboard and a 'WIR KÖNNEN IHRER BILDUNGS-PRÄMIE' badge. Below the photo, the text reads: 'BBVG e.V. - Seminare Verkehrsleiter in Regensburg, Nürnberg, München und Online!' and 'Das Bildungswerk des Bayerischen Verkehrsgewerbes\* (bbvg) ist der Bildungsträger des Landesverbandes Bayerischer Transport- und Logistikunternehmen (BTL) e.V. Es ist insbesondere spezialisiert auf die Sach- und'.

Sach- und Fachkunde nach Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG) bzw. Berufszugangsverordnung über 2,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht (einschließlich Anhänger).

## Seminarstandort Nürnberg:

Vollzeit 1/2024 15.04.2024 bis 26.04.2024  
2/2024 18.11.2024 bis 29.11.2024

## Seminarstandort Regensburg:

Vollzeit 1/2024 08.01.2024 bis 19.01.2024  
2/2024 11.03.2024 bis 22.03.2024  
3/2024 24.06.2024 bis 05.07.2024  
4/2024 16.09.2024 bis 27.09.2024  
5/2024 04.11.2024 bis 15.11.2024

## Seminarstandort München:

Vollzeit 1/2024 26.02.2024 bis 10.03.2024  
2/2024 07.10.2024 bis 18.10.2024

Weitere Informationen unter  
[info@bbvg.eu](mailto:info@bbvg.eu)

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

Telefon: 0941- 4671801

[www.bbvg.eu](http://www.bbvg.eu)

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



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

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

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

werden von unseren Dozenten geschrieben – tätig.

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

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

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

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



zu erbringen.

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

Kursgebühr: 1.000 Euro Inkl. Lehrmaterial

LBT Mitglieder: 900 Euro Inkl. Lehrmaterial

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

**Weitere Informationen unter [info@bbvg.eu](mailto:info@bbvg.eu)**

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

**Telefon: 0941- 4671801**

**[www.bbvg.eu](http://www.bbvg.eu)**



## FAQ – Rechtliche Vertragsgestaltungsmöglichkeiten bei sich ändernden wirtschaftlichen Rahmenbedingungen

Der BGL informierte zusammen mit Herrn Rechtsanwalt Huelmann vom Kompetenzzentrum Recht im Rahmen des Online-Seminars myBGL vom 29.11.2023 über die rechtli-

### chen Vertragsgestaltungsmöglichkeiten bei sich ändernden wirtschaftlichen Rahmenbedingungen (z.B. Mauterhöhung).

Im Zuge des Online-Seminars erreichten den BGL Anfragen aus der Unternehmenschaft zu vielen rechtlichen Themen. Der BGL beantwortet im Nachgang im anliegenden FAQ die wichtigsten Fragen zu:

- Force Majeure
- Vertragsauslegung
- Grundsätze des Wegfalls der Geschäftsgrundlage
- Kündigung von Dauerschuldverhältnissen
- Vertraglich vereinbarte Preisanpassungsmechanismen

**Hinweis:** Der FAQ kann die rechtliche Einzelfallberatung nicht ersetzen. Für die Klärung konkreter Rechtsfragen empfiehlt der BGL den Beteiligten, anwaltliche Beratung in Anspruch zu nehmen. Das Kompetenzzentrum Recht (KomRe) als Gemeinschaftsinitiative aus Landesverbänden des BGL e.V. bietet den Mitgliedsunternehmen der BGL-Mitgliedsorganisationen als exklusive Leistung Rechtsberatung sowie die schnelle Vermittlung von kompetenten Rechtsanwälten an ([www.kompetenzzentrumrecht.de](http://www.kompetenzzentrumrecht.de)). Hierbei ist sichergestellt, dass eine Erstberatung von 15 bis 20 Minuten als Verbandsmitglied kostenfrei erfolgt.

#### 1. Vorbemerkung: Vertragsautonomie

- Generell gilt: Verträge sind zu erfüllen. Jedoch ist es den Vertragsparteien unbenommen, über be-

stehende Verträge inhaltlich zu verhandeln und diese in beidseitigem Einverständnis zu ändern oder aufzuheben. Schwierig wird es, wenn nur eine Partei den Vertrag ändern oder aufheben will. In diesen Fällen sollte sich der Unternehmer seiner Vertragsgestaltungsmöglichkeiten bewusst sein, die sich wie folgt darstellen:

#### 2. Force Majeure

- Ein in der Praxis oft anzutreffendes Phänomen ist es, dass bei sich ändernden wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, sich die Partei, die eine Preisanpassung begehrt, auf Force Majeure – also höhere Gewalt – berufen möchte. Hintergrund ist, dass viele Verträge sog. Force Majeure-Klauseln enthalten (z.B. bei Krieg, in der Praxis eher nicht anzutreffen für Mauterhöhungen).
- Der Eintritt eines etwaigen Force Majeure-Ereignisses bedeutet jedoch nicht, dass der Vertrag nun nach Belieben geändert und angepasst werden kann.
- Rechtstechnisch gesehen stellen Force-Majeure-Klauseln vertragliche Konkretisierungen der vorübergehenden Unmöglichkeit der Leistung dar. Das bedeutet, dass einer Vertragspartei aufgrund des Eintritts eines Force-Majeure-Ereignisses die Erfüllung ihrer vertraglichen Leistungspflicht vorübergehend, nämlich grundsätzlich so lange, wie das Ereignis von Force Majeure anhält, unmöglich ist. Daher sehen klassische Force Majeure-Klauseln vor, dass die betroffene Vertragspartei für die Zeit, für die sie aufgrund des Force Majeure-Ereignisses an der Erbringung ihrer vertraglich Leistung gehindert ist, von ihrer Leistungsverpflichtung frei wird und folglich für die Nichterbringung der Leistung nicht haftet.

**Fazit:** Herkömmliche Force Majeure-Klauseln führen jedoch nicht zu einem Anspruch auf Vertragsanpassung oder Vertragsänderung.

### 3. Vertragsauslegung

- Enthält der Vertrag keine ausdrückliche Regelung – z.B. zur Maut –, so kann diese im Wege der Vertragsauslegung erfolgen, §§ 133, 157 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB.)

- Eine Anpassung der Verträge im Wege der Vertragsauslegung setzt voraus, dass hinreichende Anhaltspunkte ersichtlich sind, aus denen sich ergibt, dass die Parteien in der streitgegenständlichen Konstellation eine Anpassung des Vertrags vorgenommen hätten, wenn sie die sich ändernden Umstände vorhergesehen hätten. Dies ist in der Praxis aber nicht der Regelfall.

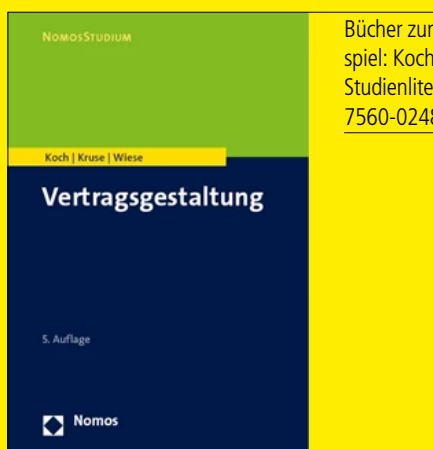
**Fazit:** Ohne konkrete Anhaltspunkte, dass die Parteien ihre Kalkulation an sich gegebenenfalls nachträglich ändernde Umstände anpassen wollten, wird eine Vertragsauslegung nicht zum gewünschten Ergebnis führen können.

**Hinweis:** Eine Anpassung nach dem Grundsatz von Treu und Glauben (§ 242 BGB) ist nur selten einschlägig und hat hohe rechtliche Hürden.

### 4. Grundsätze des Wegfalls der Geschäftsgrundlage (§ 313 BGB)

- Nach diesem Grundsatz kann eine Partei eine Anpassung des Vertrags verlangen, wenn bestimmte Umstände des Vertrages sich in schwerwiegender Weise geändert haben.

- Diese Umstände sind solche, die selbst nicht von den Parteien im Vertrag geregelt wurden, die aber zur Grundlage des Vertrags geworden sind.



Bücher zum Thema Vertragsgestaltung gibt es etliche. Zum Beispiel: Koch / Kruse, LL.M. / Wiese: Vertragsgestaltung. Lehrbuch/ Studienliteratur. 5. Auflage. 2023, 270 S., Nomos. ISBN 978-3-7560-0248-1, Format (B x L): 15,3 x 22,7 cm

- Voraussetzung einer Anpassung ist aber, dass die geänderten Umstände für die davon betroffene Partei unter Berücksichtigung des jeweiligen Einzelfalls nicht zugemutet werden können.

- Die Voraussetzungen hierfür sind sehr hoch. Bloße Leistungsschwörungen durch Kostenerhöhungen reichen in der Regel nicht aus. Denn im Grundsatz trägt jede Partei das Kalkulationsrisiko und damit das wirtschaftliche Risiko eines geschlossenen Vertrages selbst.

- Daher rechtfertigt nicht jede nachträgliche Kostensteigerung die Anpassung eines bereits geschlossenen Vertrages. Vielmehr muss es sich um eine Kostensteigerung in exorbitanter Höhe handeln.

Ein konkreter Grenzwert, der eine Kostensteigerung für eine Vertragspartei unzumutbar macht, so dass der Vertrag anzupassen ist, lässt sich nicht pauschal bestimmen.

- Die Rechtsprechung hierzu ist uneinheitlich und reicht von einer Kostensteigerung von 40 % bis zu einer Steigerung der Herstellungskosten um das 15-fache. Im Ergebnis dürfte daher in Abhängigkeit der konkreten Einzelfallumstände Voraussetzung eines Anspruchs auf Anpassung geschlossener Verträge ein

Anstieg der Gesamtkosten von mindestens 40 % sein.

**Fazit:** Die Voraussetzungen für das Vorliegen des Wegfalls der Geschäftsgrundlage nach § 313 BGB sind sehr hoch.

### 5. Kündigung von Dauerschuldverhältnissen (§ 314 BGB)

- Ein Vertrag mit wiederkehrenden, über einen längeren Zeitraum sich erstreckenden Leistungen (Dauerschuldverhältnis, z.B. Rahmenvertrag) kann unter bestimmten Voraussetzungen einseitig (d.h. durch Kündigung) beendet werden.

- Neben der Möglichkeit zur ordentlichen Kündigung, die von den Parteien mit bestimmten Fristen vereinbart werden kann, gibt es auch die Möglichkeit einer außerordentlichen Kündigung ohne Einhaltung einer Frist „aus wichtigem Grund“ (§ 314 BGB).

- Voraussetzung hierfür wäre, dass dem kündigenden Teil unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls und unter Abwägung der beiderseitigen Interessen die Fortsetzung des Vertragsverhältnisses bis zur vereinbarten Beendigung oder bis zum Ablauf einer Kündigungsfrist nicht zugemutet werden kann.

- Geht es um nicht um eine Auflösung des Vertrages, sondern eine Anpassung, so ist § 314 BGB nicht anwendbar. § 313 BGB geht vor.

- Geht es um eine Auflösung des Vertrages, so gelten ähnlich hohe Maßstäbe wie im Rahmen von § 313 BGB. Dabei ist eine Kündigung des Dauerschuldverhältnis insbeson-







Nr. 3 sind Preisklauseln zulässig, wonach die geschuldeten Entgelte von der Entwicklung derjenigen Preise und Werte abhängig gemacht werden, die die Selbstkosten des Leistungserbringers unmittelbar beeinflussen (sog. Kostenelementeklausel).

- Ausdrücklich weisen wir darauf hin, dass bei Verwendung einer derartigen Klausel die tatsächliche Kostensituation in den Preis einfließt. Dies bedeutet, dass die Preise bei sinkenden Kosten ebenfalls abgesenkt werden müssen. Eine Vertragsgestaltung, die nur steigende Preise in den Preis einbezieht, sinkende Kosten jedoch unberücksichtigt lässt, wäre mit § 1 Abs. 2 PrKG nicht vereinbar und damit rechtswidrig.

- Nach § 8 des PrKG trifft die Unwirksamkeit der Preisklausel, sofern nichts anderes vereinbart ist, erst zum Zeitpunkt des rechtskräftig festgestellten Verstoßes gegen das PrKG ein.

- Im Rahmen des PrKG sind sowohl auf Einzelposten bezogen als auch allgemeine Kostenelementeklauseln denkbar. In jedem Fall muss vereinbart werden, welche Bezugswerte bestimmend sein sollen. In der einzelfallbezogenen Preisgleitklausel vereinbaren die Parteien konkrete Kostenelemente, deren Änderung weitergegeben werden soll:

**Beispiel:** „Der Auftragnehmer wird bei einer Änderung seiner effektiven Kosten für [Mauttarife] und [Treibstoffe] zum ersten Tag des auf die Mitteilung der Änderung folgenden Monats eine entsprechende Preisanpassung vornehmen, um die Kostenänderung auszugleichen.“

- Zulässig sind auch allgemeine Preisgleitklauseln, die auf alle nicht beeinflussbaren externen Kostenfaktoren abstellen:

**Beispiel:** „Der Auftragnehmer wird bei einer Änderung seiner effektiven Transportkosten zum ersten Tag des auf die Mitteilung der Änderung folgenden Monats eine entsprechende Preisanpassung vornehmen.“

**Hinweis:** Im Ergebnis muss die Preisanpassung für den Kunden nachvollzieh- und nachprüfbar sein. An diesen Vorgaben scheitern Preisgleitklauseln dann, wenn aus der Formulierung der Klauseln für den Vertragspartner sich nicht zweifelsfrei ermitteln lässt, wie die Preisanpassung zu erfolgen hat. Unwirksam sind daher auch Klauseln, die eine Erhöhung an die Entwicklung betriebsinterner, dem Kunden nicht bekannter Rechnungsgrößen koppeln.

- Unter Beachtung der genannten Punkte haben Parteien verschiedene Möglichkeiten sich u.a. über die folgenden Punkte zu verständigen:

- welchen Index oder Bezugspunkt sie für die Preissteigerung festlegen;

**Beispiele:** „Die Kostensteigerung bemisst sich nach der Erhebung [XY] des [statistischen Bundesamtes].“

Oder:

„Die Kostensteigerung bemisst sich nach dem [Branchenkostenrechner des BGL], wobei sich die Parteien auf [die in der Anlage beigefügte individuelle Kostenverteilung] / [das Kostenmodell des nationalen Fernverkehrs mit der prozentualen Kostenveränderung für den Fernverkehr] geeinigt haben.“

- auf welchen Zeitraum sie sich insofern beziehen;

**Beispiel:** „Bezugszeitpunkt sind Kostenänderungen nach dem [Stichtag]. Die Änderung wird jeweils zum 20. [des Monats] oder [zum 20. des



dere nur möglich, wenn die Störung des Vertragsverhältnisses nicht aus dem Risikobereich des Kündigenden kommt.

- In der Regel ist aber das Preis-/Kalkulationsrisiko von jeder Partei selbst zu tragen; also im Rahmen eines Frachtvertrags vom Frachtführer selbst.

**Fazit:** Das Vorliegen eines wichtigen Grundes ist nach der gesetzlichen Definition stark wertungsabhängig. Es kann nur anhand des jeweiligen Einzelfalls bestimmt werden.

## 6. Vertraglich vereinbarte Preisanpassungsmechanismen

- Der Grundsatz der Vertragsfreiheit ermöglicht es den Vertragsparteien grundsätzlich, Preisanpassungsklauseln in ihren Verträgen via AGB und individualvertraglich zu vereinbaren, die eine Anpassung an sich ändernde wirtschaftliche Rahmenbedingungen erlauben.

- Rechtlicher Hintergrund: Bei der Erarbeitung einer Klausel muss vor allem das Preisklauselgesetz („PrKG“) beachtet werden. Gemäß § 1 Abs. 2

letzten Monats im Quartal] berechnet und spätestens zum [25.] [durch den Auftragnehmer] mitgeteilt.“

- in welchen Zeitabschnitten die Anpassung erfolgen soll;

**Beispiel:** „Die Kostenanpassung erfolgt [monatlich auf Grundlage der Änderungen im vorhergehenden Monat] / [quartalsweise aufgrund der Änderungen im vorhergehenden Quartal].“

- in welcher Höhe die Kostensteigerungen weitergereicht bzw. geteilt werden kann;

**Beispiel:** „Der Auftraggeber trägt [x%] der Kostenänderungen, der Auftragnehmer [y%].“

- ab welcher Höhe der Kostenänderungen die Weitergabe möglich sein soll;

**Beispiel:** „Eine Anpassung der Kosten soll erfolgen, [sobald die Kosten gegenüber dem Ausgangswert um mehr als [x%] gestiegen oder gefallen sind] / [sobald die Änderungen einen Wert von

- XY Cent pro Kilometer übersteigen].“

- ob eine Weitergabe der nominellen Kosten oder der prozentualen Kostensteigerung erfolgen soll;

**Beispiel:** „Im Fall der Kostenanpassung erhöht oder senkt sich das Beförderungsentgelt vor Steuern [um den nominellen Wert der Kostenveränderung] / [wird das Beförderungsentgelt um den gleichen prozentualen Wert angepasst].“

- Alles dies kann zwischen den Parteien besprochen werden. Die konkreten wirtschaftlichen Inhalte müssen jeweils Einzelfall bezogen vereinbart und können insofern nicht in einem Muster zusammengefasst werden. ■

## Elektromobilität: Leitfaden zum Ladeinfrastrukturaufbau für schwere batterieelektrische Nutzfahrzeuge

### Die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur unter dem Dach der NOW GmbH hat anlässlich der BMDV-Fachkonferenz Klimafreundliche Nutzfahrzeuge 2023 vom 16.11.2023 den Leitfaden „Einfach Laden am Depot“ veröffentlicht.

Er vermittelt grundsätzliche Informationen zum Ladeinfrastrukturaufbau für schwere batterieelektrische Nutzfahrzeuge auf Betriebshöfen.

Der neue Leitfaden „Einfach Laden am Depot – Leitfaden für den Aufbau von Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge“ der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur hilft Unternehmen mit Lkw-Flotte beim Einstieg in die Elektromobilität und unterstützt beim Transformationsprozess hin zu einer emissionsarmen Logistik. In drei Kapiteln vermittelt der Leitfaden wesentliche technische Begrifflichkeiten, erläutert beispielhaft den Prozess von der Planung bis zum Betrieb der Ladeinfrastruktur auf dem Betriebshof und nimmt die wirtschaftlichen Aspekte der Umstellung in den Blick. Die einzelnen Abschnitte enthalten Antworten zu den wesentlichen Frage-

stellungen und geben Praxistipps.

Der Leitfaden richtet sich unter anderem an Unternehmen im Fuhrbetrieb, die sich in einer Frühphase der Flottenumstellung befinden und Betreiber von Logistikstandorten, die die technische Ertüchtigung ihrer Immobilien planen und sich möglicherweise erstmals mit dem Thema Ladeinfrastruktur auseinandersetzen.

Der Leitfaden zum Depotladen basiert auch auf Erkenntnissen einer „Task-Force“ zum Depotladen von BMDV, NOW GmbH und der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur, die im Rahmen des „Gesamtkonzepts Klimafreundliche Nutzfahrzeuge“ gebildet wurde. Insgesamt nahmen an dem sechsmonatigen Task-Force-Prozess ca. 60 Vertreterinnen und Vertreter aus fast 40 Organisationen und Unternehmen (darunter auch der BGL) teil.

Die Veröffentlichung des Leitfadens „Einfach Laden am Depot“ ist Teil des „Masterplans Ladeinfrastruktur II“. Das Bundeskabinett hat diesen im Oktober 2022 als Fahrplan der Bundesregierung für den Ladeinfrastrukturausbau beschlossen. Die 68 Maßnahmen darin sollen den schnelleren Aufbau von Ladeinfrastruktur voranbringen. Noch bis zum 30.11.2023 unterstützt das BMDV außerdem Unternehmen bei der Anschaffung und Installation von Schnellladepunkten mit mindestens 50 kW Nennladeleistung auf dem Betriebsgelände. Jeder Ladepunkt wird mit bis zu 30.000 Euro gefördert, der maximale Zuschuss beträgt 5 Millionen Euro.

Der Leitfaden steht zum kostenlosen Download unter folgendem Link zur Verfügung:

[www.now-gmbh.de/wp-content/uploads/2023/11/Einfach-laden-am-Depot\\_Leitfaden.pdf](http://www.now-gmbh.de/wp-content/uploads/2023/11/Einfach-laden-am-Depot_Leitfaden.pdf) ■



## Wichtig für alle bewilligten KsNI-Anträge: Auszahlung wird gewährleistet!

**Der Staatssekretär im Bundesfinanzministerium Werner Gatzer hat per E-Mail-Rundschreiben alle Ressorts darüber informiert, dass alle im (vom BVerfG für verfassungswidrig und nichtig erklärten) Klima- und Transformationsfonds „ausgebrachten und noch verfügbaren Verpflichtungsermächtigungen mit sofortiger Wirkung gesperrt“ sind. Das Schreiben finden Sie im Anhang beigefügt.**

Das heißt konkret, dass alle Antragsteller, die bereits einen Bewilligungsbescheid erhalten haben, auf der sicheren Seite sind. Wirtschaftsminister Dr. Robert Habeck hat dies im Rahmen des heutigen Mittelstandsgipfel auf Nachfrage des BGL-Vertreters hin noch einmal bestätigt. Wörtlich: "Alle, die eine Förderzusage erhalten haben, können beruhigt sein."

### **BVerfG: Klima- und Transformationsfonds verfassungswidrig!**

Das Bundesverfassungsgericht hat heute das zweite Nachtragshaushaltsgesetz 2021 der #Ampel für verfassungswidrig und nichtig erklärt (Einzelheiten zum Urteil finden Sie hier: [www.bundesverfassungsgericht.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/2023/bvg23-101.html](http://www.bundesverfassungsgericht.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/2023/bvg23-101.html)).

### **Was heißt das konkret für den Straßengüterverkehr?**

Mit dem jetzt für nichtig erklärten Gesetz sollten Kreditermächtigungen in Höhe von 60 Milliarden Euro, die für die Folgen der Corona-Pandemie vorgesehen waren, in den damaligen „Energie- und Klimafonds“ (EKF), heute Klima- und Transformationsfonds (KTF) überführt werden. Aus diesem Fonds werden u.a. das KsNI-Programm zur Förderung klimafreundlicher Nutzfahrzeuge und betrieblicher Ladeinfrastruktur sowie der Aufbau eines initialen öffentlichen Ladenetzes an der Autobahn finanziert.

Je nachdem, wie die Regierung jetzt mit dem Urteil umgeht, können seine Auswirkungen fatal für die klimafreundliche Transformation des Straßengüterverkehrs sein. Denn wenn jetzt nicht klug innerhalb der Grenzen der Schuldenbremse priorisiert und umgeschichtet wird, fehlt für Klimaschutzmaßnahmen schlicht das Geld.

### **BGL Vorstandssprecher Prof. Dr. Dirk Engelhardt (BGL e.V.) dazu:**

„Hier rächt sich, dass die Ampel den Klimaschutz auf derart wackelige Füße gestellt hat. Anstatt die Mehreinnahmen aus der CO<sub>2</sub>-Maut in die Schiene zu stecken, wären sie für Förderprogramme, Ladesäulenausbau aber auch für Anreize zum Einsatz alternativer Kraftstoffe sehr viel besser investiert gewesen. Jetzt gilt es, diesen Fehler zu korrigieren, Gelder für Schienenprojekte in ferner Zukunft umzuschichten und auf Maßnahmen zu setzen, mit denen bis 2030 tatsächlich ein Mehrwert für das Klima erzielt werden kann.“

Bundesverfassungsgericht – Presse – Zweites Nachtragshaushaltsgesetz 2021 ist nichtig

[www.bundesverfassungsgericht.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/2023/bvg23-101.html](http://www.bundesverfassungsgericht.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/2023/bvg23-101.html)

### **Haushaltswirtschaftliche Sperre nach § 41 BHO Sondervermögen Klima- und Transformationsfonds:**

*Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen,*





## Bundesverfassungsgericht: Klima- und Transformationsfonds (KTF) verfassungswidrig

„Jetzt rächt sich, dass die Ampel den Klimaschutz auf derart wackelige Füße gestellt hat. Anstatt die Mehreinnahmen aus der CO<sub>2</sub>-Maut in die Schiene zu stecken, wären sie für Förderprogramme, Ladesäulen aber auch für Anreize zum Einsatz alternativer Kraftstoffe sehr viel besser investiert gewesen. Jetzt gilt es, diesen Fehler zu korrigieren, damit der Klimaschutz im Straßengüterverkehr gelingen kann.“

Prof. Dr. Dirk Engelhardt  
BGL-Vorstandssprecher



aufgrund des Urteils des Bundesverfassungsgerichts zum Zweiten Nachtragshaushaltsgesetz 2021 ergibt sich für das Sondervermögen Klima- und Transformationsfonds eine erhebliche Einschränkung der künftig verfügbaren Einnahmen. Daher ist es erforderlich, die

Finanzplanung für das Sondervermögen zu überdenken und gemeinsam neu auszurichten.

Um weitere Vorbelastungen für künftige Haushaltsjahre zu vermeiden, sind alle im Wirtschaftsplan 2023 ausgebrachten und noch ver-


fügbaren Verpflichtungsermächtigungen mit sofortiger Wirkung gesperrt. Ausgenommen ist Titel 893 10 (Förderung von Maßnahmen der Energieeffizienz und erneuerbarer Energien im Gebäudebereich).

Werner Gatzert, Staatssekretär ■



# Maut: Geändertes Bundes- fernstraßen- mautgesetz (BFStrMG) im Bundesgesetz- blatt verkündet

Das Dritte Gesetz zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften vom 21.11.2023 wurde am 24.11.2023 im Bundesgesetzblatt veröffentlicht. Im Rahmen dieses Artikelgesetzes wird das BFStrMG gesetzestechnisch in drei Stufen zeitlich ge-



# Bundesgesetzblatt

Teil I

---

**2023**      **Ausgegeben zu Bonn am 24. November 2023**      **Nr. 315**

---

**Drittes Gesetz  
zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften**

Vom 21. November 2023

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

**Artikel 1**

**Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes**

Das Bundesfernstraßenmautgesetz vom 12. Juli 2011 (BGBl. I S. 1378), das zuletzt durch Artikel 31 des Gesetzes vom 2. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 56) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Für die Benutzung der Bundesautobahnen und der Bundesstraßen mit Fahrzeugen im Sinne des Satzes 2 ist eine Gebühr im Sinne des Artikels 2 Absatz 1 Nummer 7 der Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung von Straßeninfrastrukturen durch Fahrzeuge (ABl. L 187 vom 20.7.1999, S. 42), die zuletzt durch die Richtlinie (EU) 2022/362 (ABl. L 69 vom 4.3.2022, S. 1) geändert worden ist, zu entrichten (Maut). Fahrzeuge sind Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen,

1. die für den Güterkraftverkehr bestimmt sind oder verwendet werden und
2. deren technisch zulässige Gesamtmasse mindestens 7,5 Tonnen beträgt.

Im Fall von Fahrzeugkombinationen besteht eine Pflicht zur Entrichtung der Maut nur, wenn das Motorfahrzeug eine technisch zulässige Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen aufweist. Die technisch zulässige Gesamtmasse einer Fahrzeugkombination im Rahmen dieses Gesetzes wird aus der Summe der technisch zulässigen Gesamtmasse der Einzelfahrzeuge berechnet.“

b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) Satz 1 wird wie folgt geändert:

aaa) Nummer 7 wird wie folgt gefasst:

- „7. emissionsfreie schwere Nutzfahrzeuge im Sinne des Artikels 2 Absatz 1 Nummer 29 Buchstabe a der Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (ABl. L 187 vom 20.7.1999, S. 42), die zuletzt durch die Richtlinie (EU) 2022/362 (ABl. L 69 vom 4.3.2022, S. 1) geändert wurde, bis 31. Dezember 2025.“

bbb) In Nummer 8 wird der zweite Halbsatz gestrichen und wird das Semikolon durch ein Komma ersetzt.

ccc) Folgende Nummer 9 wird angefügt:

„9. emissionsfreie Fahrzeuge im Sinne der Nummer 7 mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von bis zu 4,25 Tonnen.“

**staffelt geändert. Die erste Änderung des BFStrMG (u.a. CO<sub>2</sub>-Maut) tritt am 01.12.2023 in Kraft.**

### Hintergrund:

- Ab 01.12.2023 wird ein CO<sub>2</sub>-Aufschlag in Höhe von 200 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub> eingeführt.

- Zudem wird die Lkw-Mautpflichtgrenze ab 01.07.2024 abgesenkt, sodass grundsätzlich alle Nutzfahrzeuge mit mehr als 3,5 Tonnen technisch zulässiger Gesamtmasse von der Lkw-Maut erfasst sind. Hand-

werksbetriebe werden ausgenommen.

- Emissionsfreie Lkw werden bis Ende 2025 von der Maut befreit. Anschließend werden lediglich 25 Prozent des regulären Mautteilsatzes für die Infrastrukturkosten erhoben

- zuzüglich der Mautteilsätze für Lärm und Luftverschmutzung.

Der BGL informierte zur Mauterhöhung mit Beitrag vom 25.10.2023 auf myBGL

Link: <https://bit.ly/41f9prA>. ■

# Verbändeinitiative Großraum- und Schwertransporte: Schreiben an PStS Luksic

**Im Nachgang zur Veranstaltung "Dialog Großraum- und Schwertransporte" am 20. November 2023 in Berlin hat die VI GST sich nochmals mit einem Schreiben an PStS Luksic gewandt, in dem die aktuell drängenden Fragen und Forderungen der Branche adressiert werden.**

Insbesondere die Beteiligung der Wirtschaft an der von Bund und Ländern beschlossenen Ad-hoc-Gruppe GST wird eindringlich gefordert. Einzelheiten entnehmen Sie bitte dem beigefügten Schreiben der VI GST. (01. Dezember 2023)

## Großraum- und Schwertransporte in Deutschland

Sehr geehrter Herr Parlamentarischer Staatssekretär Luksic,

wir bedanken uns für Ihre Teilnahme an unserem GST-Dialog in Berlin am 20. November 2023. Wir begrüßen den konstruktiven Austausch mit dem BMDV, der eine unerlässliche Grundlage für die Erarbeitung gemeinsamer Lösungen der nachfolgenden Themen darstellt:

## Änderung der Verwaltungsvorschrift zur StVO

Die vergangenen Gespräche mit den Referaten StV 12 und StB 24 des BMDV haben ergeben, dass das bestehende Unterschreitungsproblem (Erlaubnisse des anhörpflichtigen Bereichs bei Unterschreitung von Masse & Gewicht der Ladung) von GST gemäß Randnummer 95 der Verwaltungsvorschrift zur StVO durch eine einfache Änderung seitens des BMDV schnell behoben werden kann.

Wir sprechen uns für eine zeitnahe Änderung dieser Randnummer noch in diesem Jahr aus. Gerne unterstützen wir hier durch eigene Formulierungsvorschläge.

## Beteiligung an der Überarbeitung der RGST

Um eine nachhaltige Lösung des vorgenannten Problems zu gewährleisten, ist es zudem erforderlich, zeitgleich die Richtlinie für Antrags- und Genehmigungsverfahren für Großraum- und/oder Schwertransporte (RGST) anzupassen. Die GST-Branche und verladende Industrie warten seit fast 10 Jahren auf die Überarbeitung der RGST 2013, auf deren Grundlage momentan Bescheide für GST erteilt werden.

Wir bitten darum, der VI GST die aktuelle Fassung des Entwurfs der „RGST 20xx“ offiziell zu übermitteln und alle betroffenen Stakeholder am weiteren Überarbeitungsprozess zu beteiligen.

## Schaffung der Ad-hoc-Gruppe GST und Einbindung der Wirtschaft

GST betreffen die Straßenbauwerke und Verkehrsbehörden der gesamten Bundesrepublik. Deshalb müssen Entscheidungsträger des Bundes, der Länder und der Wirtschaft endlich an



einen Tisch gebracht werden. Probleme können nur dann für alle Seiten zufriedenstellend und wirtschaftlich gelöst werden, wenn auch alle Betroffenen die Möglichkeit haben sich einzubringen und angehört zu werden.

Es ist daher dringend erforderlich, die in der Vorbereitung befindliche Ad-hoc-Gruppe GST zeitnah ins Leben zu rufen. Hierbei sind die betroffenen Stakeholderkreise zu beteiligen. Nur unter Einbindung aller betroffenen Kreise kann es gelingen, gemeinsam mit Ihnen die Verbesserung der Genehmigungsbedingungen zu erreichen und die Bearbeitung von Verfahren zu vereinfachen sowie zu beschleunigen. Wir appellieren an dieser Stelle: „Nutzen Sie hierzu die Erfahrung und das Know-how der Branche“. Lassen Sie uns alle gemeinsam an den Zielen eines schnellen, sicheren und reibungslosen GST in Deutschland arbeiten.

Wir stehen Ihnen jederzeit für ein gemeinsames Gespräch zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

**Marvin-Uwe Marek** – bauforumstahl, [mma@bauforumstahl.de](mailto:mma@bauforumstahl.de)

**Uta Maria Pfeiffer** – BDI, [u.pfeiffer@bdi.eu](mailto:u.pfeiffer@bdi.eu)

**Dirk Siewert** – BAUINDUSTRIE, [dirk.siewert@bauindustrie.de](mailto:dirk.siewert@bauindustrie.de)

**Peter Guttenberger** – VDBUM, [peter.guttenberger@vdbum.de](mailto:peter.guttenberger@vdbum.de)

**Wolfgang Lübberding** – VDBUM, [wolfgang.luebberding@vdbum.de](mailto:wolfgang.luebberding@vdbum.de)

**Helmut Schgeiner** – BSK, [schgeiner@bsk-ffm.de](mailto:schgeiner@bsk-ffm.de)

**Sebastian Steul** – VDMA, [sebastian.steul@vdma.de](mailto:sebastian.steul@vdma.de) ■





## Rechtliche Gestaltung von Preisgleitklauseln in Verträgen

Während bei der Entgeltbestimmung auf dem Spotmarkt die tagesaktuellen Marktkonditionen und damit auch die tagesaktuellen Bezugspreise berücksichtigt werden können, ist dies bei längerfristigen Kontrakten vom Grundsatz her nicht der Fall. Hier wird auf Basis einer zuvor bestimmten Kostensituation und einer darauf aufbauenden Kalkulation der Preis einer Leistung für einen

**längeren Zeitraum festgeschrieben. Die in diesem Zusammenhang als Vorteil geltende „einmalige“ Preisverhandlung birgt in Zeiten starker Kostenveränderungen – wie z.B. durch die Erhöhung der Maut – jedoch Risiken in sich, die Vertragsparteien benachteiligen können. Kostenreduktionen in einem zeitlich fixierten Vertragsverhältnis benachteiligen den Auftraggeber, während ein starker Kostenanstieg den Transportlogistikunternehmer trifft. In beiden Fällen können Abweichungen von den tatsächlichen Einstandskosten gravierende Wirkungen entfalten. Um die beschriebenen Risiken zu mindern, besteht grundsätzlich die Möglichkeit sogenannte Preisgleitklauseln in längerfristigen Beförderungsverträgen zu vereinbaren.**

Der BGL informiert Sie – aus gegebenem Anlass – nochmals mit anliegendem Merkblatt in allgemeiner Form über wichtige rechtliche Voraussetzungen bei der Erstellung einer Preisgleitklausel. Ob eine Preisgleitklausel für ein bestimmtes, längerfristig vereinbartes Beförderungsverhältnis geeignet ist, die Risiken starker Kostenänderungen zwischen den Vertragspartnern aufzuteilen, und gegebenenfalls welcher konkrete Regelungsinhalt (Preisvereinbarung und Risikoverteilung) für beide Seiten akzeptabel ist, kann nur in Verhandlungen zwischen den je-

weiligen Vertragspartnern vereinbart und nicht einseitig vorgegeben werden.

- Anmerkung: Der BGL kann nicht alle Konstellationen und Verhandlungsergebnisse erfassen und daher keine konkrete Mustervereinbarung/-klausel zur Verfügung stellen, die alle Fallgestaltungen abdeckt.
- Hinweis: Für die Klärung von Fragen steht Ihnen der BGL zur Verfügung. Für die Beantwortung von individuellen Rechtsfragen können sich betroffene Unternehmen entweder an die über die BGL-Landesverbände zugänglichen Rechtsbeistände oder sich an das Kompetenzzentrum Recht (KomRe) wenden. Das Kompetenzzentrum Recht (KomRe) bietet als Gemeinschaftsinitiative aus vielen Landesverbänden des BGL e.V. den Mitgliedsunternehmen der BGL-Mitgliedsorganisationen als exklusive Leistung Rechtsberatung sowie die schnelle Vermittlung von kompetenten Anwälten an ([www.kompetenzzentrumrecht.de](http://www.kompetenzzentrumrecht.de)). Hierbei ist sichergestellt, dass eine Erstberatung von 15 – 20 Minuten als Verbandsmitglied kostenfrei erfolgt.

Ein Service des Bundesministeriums der Justiz und für Verbraucherschutz in Zusammenarbeit mit der juris GmbH – [www.juris.de](http://www.juris.de)

Gesetz über das Verbot der Verwendung von Preisklauseln bei der Bestimmung von Geldschulden (Preisklauselgesetz) PrKG, Ausfertigungsdatum: 07.09.2007

### Vollzitat:

„Preisklauselgesetz vom 7. September 2007 (BGBl. 1 S. 2246, 2247), das zuletzt durch Artikel 8 Absatz 8 des Gesetzes vom 29. Juli 2009 (BGBl. 1 S. 2355) geändert worden ist“  
Stand: Zuletzt geändert durch Art. 8 Abs. 8 G v. 29.7.2009 1 2355

## Fußnote

(+++ Textnachweis ab: 14.9.2007  
+++)

Das G wurde als Artikel 2 des G v. 7.9.2007 1 2246 vom Bundestag mit Zustimmung des Bundesrates beschlossen. Es ist gern. Art. 30 Abs. 1 Satz 1 dieses G am 14.9.2007 in Kraft getreten.

## § 1 Preisklauselverbot

(1) Der Betrag von Geldschulden darf nicht unmittelbar und selbsttätig durch den Preis oder Wert von anderen Gütern oder Leistungen bestimmt werden, die mit den vereinbarten Gütern oder Leistungen nicht vergleichbar sind.

(2) Das Verbot nach Absatz 1 gilt nicht für Klauseln,

1. die hinsichtlich des Ausmaßes der Änderung des geschuldeten Betrages einen Ermessensspielraum

lassen, der es ermöglicht, die neue Höhe der Geldschuld nach Billigkeitsgrundsätzen zu bestimmen

(Leistungsvorbehaltsklauseln),

2. bei denen die in ein Verhältnis zueinander gesetzten Güter oder Leistungen im Wesentlichen gleichartig oder zumindest vergleichbar sind (Spannungsklauseln),

3. nach denen der geschuldete Betrag insoweit von der Entwicklung der Preise oder Werte für Güter oder Leistungen abhängig gemacht wird, als diese die Selbstkosten des Gläubigers bei der Erbringung der Gegenleistung unmittelbar beeinflussen (Kostenelementeklauseln),

4. die lediglich zu einer Ermäßigung der Geldschuld führen können.

(3) Die Vorschriften über die Indexmiete nach § 557b des Bürgerlichen Gesetzbuches und über die Zulässigkeit von Preisklauseln in Wärmelieferungsverträgen nach der Verordnung über Allgemeine Bedingungen für die Versorgung mit Fernwärme

bleiben unberührt.

## § 2 Ausnahmen vom Verbot

(1) Von dem Verbot nach § 1 Abs. 1 ausgenommen sind die in den §§ 3 bis 7 genannten zulässigen Preisklauseln.

## Satz 1 gilt im Fall

1. der in § 3 genannten Preisklauseln,

2. von in Verbraucherkreditverträgen im Sinne der §§ 491 und 506 des Bürgerlichen Gesetzbuches verwendeten Preisklauseln (§ 5)

nur, wenn die Preisklausel im Einzelfall hinreichend bestimmt ist und keine Vertragspartei unangemessen benachteiligt.

(2) Eine Preisklausel ist nicht hinreichend bestimmt, wenn ein geschuldeter Betrag allgemein von der künftigen Preisentwicklung oder von einem anderen Maßstab abhängen soll, der nicht erkennen lässt, welche Preise oder Werte bestimmend sein sollen.

(3) Eine unangemessene Benachteiligung liegt insbesondere vor, wenn

1. einseitig ein Preis- oder Wertanstieg eine Erhöhung, nicht aber umgekehrt ein Preis- oder Wertrückgang eine entsprechende Ermäßigung des Zahlungsanspruchs bewirkt,

2. nur eine Vertragspartei das Recht hat, eine Anpassung zu verlangen, oder

3. der geschuldete Betrag sich gegenüber der Entwicklung der Bezugsgröße unverhältnismäßig ändern kann.

## § 3 langfristige Verträge

## (1) Preisklauseln in Verträgen

1. über wiederkehrende Zahlungen, die zu erbringen sind

a) auf Lebenszeit des Gläubigers, Schuldners oder eines Beteiligten,

b) bis zum Erreichen der Erwerbsfähigkeit oder eines bestimmten Aus-

bildungszieles des Empfängers,

c) bis zum Beginn der Altersversorgung des Empfängers,

d) für die Dauer von mindestens zehn Jahren, gerechnet vom Vertragsabschluss bis zur Fälligkeit der letzten Zahlung, oder

e) auf Grund von Verträgen, bei denen der Gläubiger auf die Dauer von mindestens zehn Jahren auf das Recht zur ordentlichen Kündigung verzichtet oder der Schuldner das Recht hat, die Vertragsdauer auf mindestens zehn Jahre zu verlängern,

2. über Zahlungen, die zu erbringen sind

a) auf Grund einer Verbindlichkeit aus der Auseinandersetzung zwischen Miterben, Ehegatten, Eltern und Kindern, auf Grund einer Verfügung von Todes wegen oder

b) von dem Übernehmer eines Betriebes oder eines sonstigen Sachvermögens zur Abfindung eines Dritten, sind zulässig, wenn der geschuldete Betrag durch die Änderung eines von dem Statistischen Bundesamt oder einem Statistischen Landesamt ermittelten Preisindex für die Gesamtlebenshaltung oder eines vom Statistischen Amt der Europäischen Gemeinschaft ermittelten Verbraucherpreisindex bestimmt werden soll und in den Fällen der Nummer 2 zwischen der Begründung der Verbindlichkeit und der Endfälligkeit ein Zeitraum von mindestens zehn Jahren liegt oder die Zahlungen nach dem Tode des Beteiligten zu erfolgen haben.

(2) Preisklauseln in Verträgen über wiederkehrende Zahlungen, die für die Lebenszeit, bis zum Erreichen der Erwerbsfähigkeit oder eines bestimmten Ausbildungszieles oder bis zum Beginn der Altersversorgung des Empfängers zu erbringen sind, sind zulässig, wenn der geschulde-





→ te Betrag von der künftigen Einzel- oder Durchschnittsentwicklung von Löhnen, Gehältern, Ruhegehältern oder Renten abhängig sein soll.

(3) Preisklauseln in Verträgen über wiederkehrende Zahlungen, die zu erbringen sind

1. für die Dauer von mindestens zehn Jahren, gerechnet vom Vertragsabschluss bis zur Fälligkeit der letzten Zahlung, oder

2. auf Grund von Verträgen, bei denen der Gläubiger für die Dauer von mindestens zehn Jahren auf das Recht zur ordentlichen Kündigung verzichtet, oder der Schuldner das Recht hat, die Vertragsdauer auf mindestens zehn Jahre zu verlängern, sind zulässig, wenn der geschuldete Betrag von der künftigen Einzel- oder Durchschnittsentwicklung von Preisen oder Werten für Güter oder Leistungen abhängig gemacht wird, die der Schuldner in seinem Betrieb erzeugt, veräußert oder erbringt, oder wenn der geschuldete Betrag von der künftigen Einzel- oder Durchschnittsentwicklung von Preisen oder Werten von Grundstücken abhängig sein soll und das Schuldverhältnis auf die land- oder

forstwirtschaftliche Nutzung beschränkt ist.

§ 4 Erbbaurechtsverträge

Zulässig sind Preisklauseln in Erbbau rechtsbestellungsverträgen und Erbbauzinsreallasten mit einer Laufzeit von mindestens 30 Jahren. § 9a der Verordnung über das Erbbau recht, § 46 des Sachenrechtsberei nigungsgesetzes und § 4 des Erholungs nutzungsrechtsgesetzes bleiben unberührt.

§ 5 Geld- und Kapitalverkehr

Zulässig sind Preisklauseln im Geld- und Kapitalverkehr, einschließlich der Finanzinstrumente im Sinne des § 1, Abs. 11 des Kreditwesenge setzes sowie die hierauf bezogenen Pensions- und Darlehensgeschäfte.

§ 6 Verträge mit Gebietsfremden

Zulässig sind Preisklauseln in Verträgen von gebietsansässigen Unternehmern (§ 14 des Bürgerlichen Gesetzbuches) mit Gebietsfremden.

§ 7 Verträge zur Deckung des Bedarfs der Streitkräfte Zulässig sind Preisklauseln bei Verträgen, die der Deckung des Bedarfs der Streitkräfte dienen, wenn der geschuldete Be-

trag durch die Änderung eines von dem Statistischen Bundesamt, einem Statistischen Landesamt oder dem Statistischen Amt der Europäischen Gemeinschaften ermittelten Preisindex bestimmt wird.

§ 8 Unwirksamkeit der Preisklausel

Die Unwirksamkeit der Preisklausel tritt zum Zeitpunkt des rechtskräftig festgestellten Verstoßes gegen dieses Gesetz ein, soweit nicht eine frühere Unwirksamkeit vereinbart ist. Die Rechtswirkungen der Preisklausel bleiben bis zum Zeitpunkt der Unwirksamkeit unberührt.

§ 9 Übergangsvorschrift

(1) Nach § 2 des Preisangaben- und Preisklauselgesetzes in der bis zum 13. September 2007 geltenden Fassung erteilte Genehmigungen gelten fort.

(2) Auf Preisklauseln, die bis zum 13. September 2007 vereinbart worden sind und deren Genehmigung bis dahin beim Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle beantragt worden ist, sind die bislang geltenden Vorschriften weiter anzuwenden. ■



## Klartext Logistik – Podcast #3

von Trans aktuell /Eurotransport und #BGL mit Matthias Rathmann und BGL-Vorstands sprecher Prof. Dr. Dirk Engelhardt!

Diesmal zum Thema #Klimaschutz und zu der Frage, was die Transport- und Logistikbranche dazu beitragen kann, um die CO<sub>2</sub>-Emissionen zu reduzieren. Reinhören lohnt sich wie immer – entweder hier oder überall, wo es Podcasts gibt.

<https://klartext-logistik.podigee.io/3-neue-episode> ■



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

Schauen Sie immer wieder bezüglich aktueller Themen in ihr Portal:

[https://mybgl.net/users/sign\\_in](https://mybgl.net/users/sign_in)

Die myBGL-Mobile App!

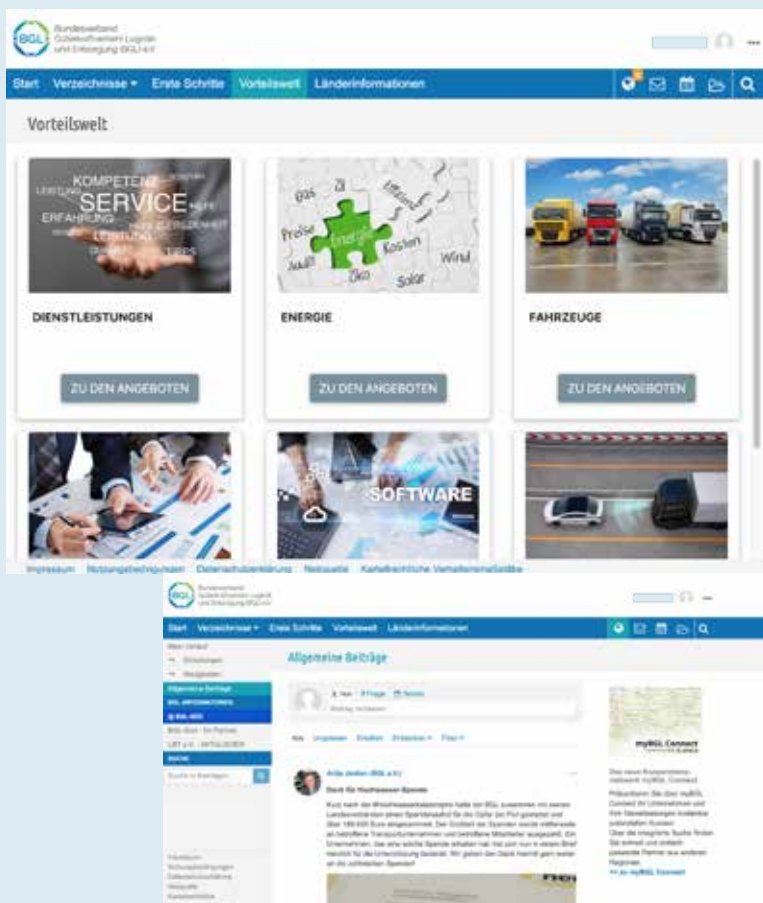
Verbinden Sie sich jederzeit und überall mit dem BGL-Netzwerk. Empfangen Sie aktuelle Nachrichten und für Sie relevante Informationen auf Ihrem Smartphone. Beteiligen Sie sich an Diskussionen oder tauschen Sie sich mit anderen Netzwerkteilnehmern aus.

Link zur App für Android:

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

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

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



## Würdesäule.

Bildung ermöglicht Menschen, sich selbst zu helfen und aufrechter durchs Leben zu gehen. [brot-fuer-die-welt.de/bildung](http://brot-fuer-die-welt.de/bildung)

**Brot  
für die Welt**

Würde für den Menschen.

Mitglied der **actalliance**

# Lkw-Winterreifen FAQ

**Aus gegebenem Anlass möchten wir noch einmal auf unsere Fragen und Antworten zu Lkw-Winterreifen hinweisen. Der BGL hat zusammen mit dem Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. (BRV) und dem Wirtschaftsverband der deutschen Kautschukindustrie (wdk) die häufigsten Fragen zu Lkw-Winterreifen zusammengestellt und beantwortet, u.a. Welche Achspositionen müssen mit Winterreifen bestückt sein?**

## FAQ Lkw-Winterreifen:

[www.bgl-ev.de/sicherheit-im-verkehr/#winterreifen-faq](http://www.bgl-ev.de/sicherheit-im-verkehr/#winterreifen-faq)

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V., Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. (BRV) und Wirtschaftsverband der deutschen Kautschukindustrie e.V. (wdk) beantworten häufig gestellte Fragen zu Lkw-Winterreifen:

### FRAGE 1: Was ist die gesetzliche Grundlage für die situative Winterreifenpflicht in Deutschland?

ANTWORT:

Die Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vom 1. Dezember 2010, gültig ab 4. Dezember 2010 (vgl. BGBl Jahrgang 2010 Teil I Nr. 60, vom 3. Dezember 2010) sowie aktuell die 52. Ver-

ordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (StVO und StVZO) vom 18. Mai 2017, gültig ab 1. Juni 2017 (vgl. BGBl Jahrgang 2017 Teil I Nr. 31, vom 31. Mai 2017).

### FRAGE 2: Gilt die „Winterreifenpflicht“ innerhalb eines bestimmten Zeitraumes, z.B. von Oktober bis Ostern?

ANTWORT:

Nein. Es handelt sich um eine sog. „situative Winterreifenpflicht“, d.h. nur wer unter winterlichen Straßenverhältnissen (Glatteis, Schneeglätte, Schneematsch, Eisglätte oder Reifglätte) am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen will, muss sein Kraftfahrzeug mit Winterreifen ausstatten.

### FRAGE 3: Was bedeutet „situative Winterreifenpflicht“?

ANTWORT:

Nur wer bei winterlichen Straßenverhältnissen am öffentlichen Straßenverkehr (dem Geltungsbereich der StVO und StVZO) teilnehmen will, muss sein Kraftfahrzeug mit Winterreifen ausstatten. D.h. im Umkehrschluss, dass nicht auf Winterreifen umgerüstete Kraftfahrzeuge nur bei winterlichen Straßenverhältnissen nicht am Straßenverkehr teilnehmen dürfen, ansonsten schon. Der Gesetzgeber erwartet allerdings, dass in den Wintermonaten bei längeren Fahrten das Fahrzeug auch dann mit einer geeigneten Bereifung ausgerüstet ist, wenn winterliche Straßenverhältnisse zu erwarten waren. Die Ausrede „als ich losfuhr, schien die Sonne, und es war trocken“ zählt also nicht, wenn man bei winterlichen Straßenverhältnissen ohne Winterreifen angetroffen wird.

### FRAGE 4: Was sind winterliche Straßenverhältnisse?

ANTWORT: Nach § 2 Abs. 3a der StVO sind winterliche Straßenverhältnisse „Glatteis, Schneeglätte, Schneematsch, Eisglätte oder Reifglätte“.

### FRAGE 5: Welche Kraftfahrzeuge betrifft die „situative Winterreifenpflicht“?

ANTWORT:

- Kraftfahrzeuge der Klassen M1: Pkw, SUV, Van, Geländefahrzeuge, Wohnmobile und Busse mit bis zu 8 Sitzplätzen
- Kraftfahrzeuge der Klasse M2: Busse mit mehr als 8 Sitzplätzen und bis zu 5 t zulässiger Gesamtmasse und Wohnmobile
- Kraftfahrzeuge der Klasse M3: Busse mit mehr als 8 Sitzplätzen und über 5 t zulässiger Gesamtmasse
- Kraftfahrzeuge der Klasse N1: Fahrzeuge zur Güterbeförderung – (Lkw) mit bis zu 3,5 t zulässiger Gesamtmasse
- Kraftfahrzeuge der Klasse N2: Fahrzeuge zur Güterbeförderung (Lkw) mit über 3,5 t und bis zu 12 t zulässiger Gesamtmasse
- Kraftfahrzeuge der Klasse N3: Fahrzeuge zur Güterbeförderung (Lkw) von mehr als 12 t zulässiger Gesamtmasse

### FRAGE 6: Welche Kraftfahrzeuge sind ausgenommen?

ANTWORT:

- Nutzfahrzeuge der Land- und Forstwirtschaft
- Einspurige Kraftfahrzeuge
- Stapler im Sinne § 2 Nummer 18 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung
- Motorisierte Krankenfahrstühle im Sinne § 2 Nummer 13 der Fahrzeug-



#### Zulassungsverordnung

- Einsatzfahrzeuge der in § 35 Abs. genannten Organisationen (Bundeswehr, Bundespolizei, Feuerwehr, Katastrophenschutz, Polizei und Zolldienst), soweit für diese Fahrzeuge keine Winterreifen verfügbar sind
- Spezialfahrzeuge, für die bauartbedingt keine Reifen der Kategorien C1 („Pkw-Reifen“), C2 („Leicht-Lkw Reifen“) oder C3 („Lkw-Reifen“) verfügbar sind
- Spezialfahrzeuge, die mit Reifen für schwere Mobilkräne, mit Reifen mit der Kennzeichnung POR (Professional Off-Road) oder mit Reifen der Kennzeichnung MPT (Multi Purpose Tire) ausgestattet sind/betrieben werden (VkbI. 21/2018, S. 758, vom 15.11.2018); wobei diese ausgenommenen Spezialfahrzeuge ohne die entsprechende Winterbereifung dann bei winterlichen Straßenverhältnissen nur maximal 50 km/h fahren dürfen (sofern keine geringere Geschwindigkeit vorgeschrieben ist) und eine Notwendigkeit für die Durchführung der Fahrt besteht.
- Anhänger sind im Sinne des Gesetzgebers keine Kraftfahrzeuge und somit von der Winterreifenpflicht ausgenommen!

#### FRAGE 7: Was sind Winterreifen im Sinne der StVO und StVZO?

#### ANTWORT:

- Pkw- und Lkw-Neureifen (einschließlich Ganzjahresreifen), runterneuerte oder gebrauchte mit Produktionsdatum bis 31. Dezember 2017 (DOT 5217) mit M+S- (oder M&S oder M.S.) Kennzeichnung nach ECE-R 30, 54 bzw. R 108/109. Diese M+S-Reifen – mit Herstellungsdatum bis DOT 5217, s.o. – sind bis 30. September 2024 an Kraftfahrzeugen im Sinne der situativen Winterreifenpflicht als Winterreifen zulässig.
- Pkw- und Lkw-Neureifen (einschließlich Ganzjahresreifen), runterneuerte oder gebrauchte ab Produktionsdatum bis 1. Januar 2018 (DOT 0118) müssen zusätzlich mit dem Schneeflockensymbol (3PMSF/AlpineSymbol/Bergpiktogramm mit Schneeflocke) nach ECE-R 30, 54 in Verbindung mit der ECE-R 117 bzw. ECE-R 108/109 gekennzeichnet sein.

#### FRAGE 8: Wie ist mit Reifen zu verfahren, die nur eine M+S-Kennzeichnung tragen, aber eine Herstellerbescheinigung vorliegt, dass die Reifen, die o.g. Anforderungen an das Schneeflockensymbol erfüllen?

#### ANTWORT:

Laut BMVI erfüllen Reifen ohne ei-



ne Kennzeichnung mit dem Alpine-Symbol (Bergpiktogramm mit Schneeflocke) nicht die Anforderungen des § 36 Abs. 4 StVZO für Winterreifen. => Sie sind somit nicht als WINTERREIFEN im Sinne der situativen Winterreifenpflicht einsetzbar. Von einem Reifenhersteller ausgestellte Bescheinigungen können die fehlende Reifenkennzeichnung nicht ersetzen!

#### FRAGE 9: Welche Achspositionen müssen mit Winterreifen bestückt sein?

#### ANTWORT:

Kraftfahrzeuge der Klassen M1 und M1G (Pkw, SUV, Van, Geländefahrzeuge, Wohnmobile und Busse mit bis zu 8 Sitzplätzen) und N1 (Fahrzeuge zur Güterbeförderung (Lkw) mit bis zu 3,5 t zulässiger Gesamtmasse) sind auf allen Achspositionen mit Winterreifen zu bestücken. Kraftfahrzeuge der Klassen M2 (Busse mit mehr als 8 Sitzplätzen und bis zu 5 t zulässiger Gesamtmasse und Wohnmobile), M3 (Busse mit mehr als 8 Sitzplätzen und über 5 t zulässiger Gesamtmasse), N2 (Fahrzeuge zur Güterbeförderung (Lkw) mit über 5 t und bis zu 12 t zulässiger Gesamtmasse) und N3 (Fahrzeuge zur Güterbeförderung (Lkw) mit mehr als 12 t zulässiger Gesamtmasse) sind mindestens auf den permanent angetriebenen Achsen und den vorderen Lenkachsen – die Regelung für vordere Lenkachsen gilt erst seit 1. Juli 2020 – mit Winterreifen zu bestücken. Anhänger sind im Sinne des Gesetzgebers keine Kraftfahrzeuge und somit von der Winterreifenpflicht ausgenommen!





→ **FRAGE 10: Wer ist für die ordnungsgemäße Bereifung, hier mit Winterreifen, verantwortlich?**

ANTWORT:

Für die ordnungsgemäße Bereifung der Kraftfahrzeuge mit Winterreifen ist neben dem Fahrzeugführer auch der Fahrzeughalter verantwortlich.

**FRAGE 11: Ist die Mindestprofiltiefe für Winterreifen neu geregelt?**

ANTWORT:

Nein, die gesetzlich vorgeschriebene Mindestprofiltiefe beträgt nach wie vor 1,6 mm. Im Übrigen verweisen wir auf die Empfehlung der jeweiligen Reifenhersteller.

**FRAGE 12: Gilt die „Winterreifenpflicht“ auch für ausländische Kraftfahrzeuge?**

ANTWORT:

Ja. Alle Kraftfahrzeuge, die am öffentlichen Straßenverkehr in der Bundesrepublik Deutschland teilnehmen, unterliegen der situativen Winterreifenpflicht und müssen bei winterlichen Straßenverhältnissen (Glatteis, Schneeglätte, Schneematsch, Eisglätte oder Reifglätte) ebenfalls mit entsprechenden Winterreifen ausgestattet sein.

**FRAGE 13: Mit welchen Bußgeldern ist bei Verstößen zu rechnen?**

ANTWORT:

Nach dem aktuellen Bußgeldkatalog mit Stand September 2023 gilt: Das Fahren mit unzulässiger Bereifung bei Glatteis, Schneeglätte, Schneematsch, Eisglätte oder Reifglätte wird mit einem Bußgeld in Höhe von 60 EUR (mit Behinderung 80 EUR, mit Gefährdung 100 EUR, mit Unfallfolge 120 EUR) und 1 Punkt in Flensburg geahndet. Der Fahrzeughalter, der das Fahren mit unzulässiger Bereifung bei winterlichen Straßenverhältnissen anordnet oder zulässt, erhält ein Bußgeld von 75,- EUR und ebenfalls 1 Punkt in Flensburg. Siehe auch [\[geldkatalog.org/reifen/\]\(http://geldkatalog.org/reifen/\)](http://www.buss-</a></p>
</div>
<div data-bbox=)

Hinweis: Es droht der Verlust des Versicherungsschutzes.

**FRAGE 14: Warum bleiben gerade bei Schneefall immer wieder Lkw an Steigungen hängen?**

ANTWORT:

Weil bei Eis- und Schneeglätte an Steigungen selbst die besten Winterreifen ab einem bestimmten Zustand der Straßenverhältnisse keinen ausreichenden Kraftschluss zwischen Reifen und Fahrbahn mehr herstellen können:

Die Antriebsräder drehen dann durch. Das Fahrverhalten eines Lkw ist ganz anders als dasjenige eines Pkw. Bei einem Pkw, dem bei winterlichen Straßenverhältnissen die Antriebsräder durchdrehen, genügt oft schon eine einzelne Person, die mit ihrem Gewicht die Antriebsachse belastet, um den notwendigen Kraftschluss zwischen Fahrzeug und Fahrbahn wiederherzustellen. Ein Pkw ist voll beladen nur etwa ein Viertel bis ein Drittel schwerer als im Leerzustand; ein voll beladener Lkw dagegen kann zweieinhalbmal so schwer sein, wie ein leerer Lkw (40 Tonnen statt ca. 16 Tonnen). Beim Lkw gibt es aufgrund der großen Gewichtsunterschiede zwischen leeren, teilweise beladenen und voll beladenen Fahrzeugen große Unterschiede in der Traktion, da sich beladungsabhängig die Boden-Aufstandsfläche und -Druckverteilung der Bereifung stark verändert. Eine Anpassung des Reifenfülldruckes in Abhängigkeit zur momentanen Beladung ist in der Praxis ebenfalls nicht machbar.

**FRAGE 15: Können die Lkw-Fahrer an den Steigungen nicht Schneeketten aufziehen?**

ANTWORT: Dazu müssten sie anhalten, was auf Autobahnen – weil zu gefährlich – verboten ist und zu

schweren Unfällen führen könnte. Für das Aufziehen der Ketten müssen sichere Autobahnrast- bzw. -parkplätze angefahren werden. Diese sind jedoch bereits bei normalem Wetter in der Regel überfüllt und bei starken Schneefällen nicht zu befahren, weil die Schneeräumfahrzeuge sich zuerst um die Räumung der Autobahnfahrspuren kümmern müssen. Zudem zeigt die Praxis, dass Schneeketten an vereisten Steigungen oftmals nicht die erhoffte Wirkung haben.

**FRAGE 16: Könnten die Lkw-Fahrer dann nicht schon vorher Schneeketten aufziehen?**

ANTWORT:

Nein. Denn die Schneeketten erhöhen auf Streckenabschnitten ohne geschlossene Schneedecke das Sicherheitsrisiko und beschädigen die Fahrbahn. Zudem dürfen Lkw mit Schneeketten maximal 50 km/h fahren, was ebenfalls zu Staus und Unfallfällen führen könnte.

**FRAGE 17: Was kann konkret getan werden, um die Situation auf winterlichen Straßen zu verbessern?**

ANTWORT: Die Räumfrequenz erhöhen! In der Vergangenheit wurden nach einer Reihe schneearmer Jahre nicht nur die Streusalzbestände, sondern auch die Anzahl der vorgehaltenen Streu- und Räumfahrzeuge massiv abgebaut. Hieraus resultierte zwangsläufig eine stark reduzierte Räumfrequenz. Diese muss wieder deutlich erhöht werden, damit die Straßen stets rechtzeitig genug geräumt werden, BEVOR der Schnee zu hoch auf den Fahrbahnen liegt. Uns liegen allerdings auch Meldungen vom Schneechaos im Februar 2021 vor, wonach sonntags aus Kostengründen (Sonntagszuschlag!) viel zu wenige private Räumfahrzeuge beauftragt wurden.

**FRAGE 18: Warum legen sich man-**



**che Lkw-Fahrer bei Streckensperrungen „...einfach schlafen und müssen erst mühsam geweckt werden, damit es weitergehen kann...“, wie man immer wieder in Polizeiberichten liest?**

ANTWORT: Wer bei einer Vollsperrung der Autobahn stundenlang im stehenden Fahrzeug festsitzt, der kann dabei auch einschlafen. Das gibt es auch bei Pkw-Fahrern. Ein bisschen Rücksicht und Einsicht für einzelne betroffene Fahrer wäre ein Stück Menschlichkeit auf unseren Straßen. Jedenfalls ist uns nicht bekannt, dass einzelne eingeschlafene Lkw- oder Pkw-Fahrer die Auflösung eines Staus entscheidend behindert hätten, zumal die Lkw in der Regel rechts stehen.

**FRAGE 19: Gehen im Winter manche Streckensperrungen nicht auch auf das Fehlverhalten von Lkw-Fahrern zurück?**

ANTWORT: Lkw-Fahrer sind Menschen. Und Menschen machen manchmal Fehler. Genau wie alle anderen Fahrer. Nur dass man Fahrzeuge ande-

rer Verkehrsteilnehmer meist schnell mal eben zur Seite schieben kann – einen Lkw leider nicht. Eine den Umständen angepasste, vorausschauende Fahrweise ist daher für Lkw-Fahrer besonders wichtig.

**FRAGE 20: Warum fahren manche Lkw weiter, auch wenn die Verkehrsbehörden aufgrund winterlicher Straßenverhältnisse ein Lkw-Fahrverbot verkündet haben:**

ANTWORT: Es handelt sich oftmals um ein reines Kommunikationsproblem. Mittlerweile sind auf deutschen Straßen zu über 40 % ausländische Lkw unterwegs. Immer mehr dieser Lkw sind mit z.B. ukrainischen, weißrussischen oder kasachischen Fahrern besetzt, die nur kyrillisch, aber keine Schilder in lateinischer Schrift lesen können – geschweige denn deutsche Verkehrsdurchsagen verstehen...

**FRAGE 21: Enthält das EU-Reifenlabel Hinweise zu den Wintereigenschaften eines (Lkw-)Reifens?**

ANTWORT: Die aktuelle Reifenkenn-

zeichnungs-Verordnung (EU) 2020/740 gibt vor, dass das 3PMSF/Alpine-Symbol/Bergpiktogramm mit Schneeflocke auf dem jeweiligen Reifenlabel ausgewiesen sein muss, sobald ein Reifen die entsprechenden Testbedingungen erfüllt. Das „Eisgriff“ Zeichen gibt es aktuell allerdings nur für C1 (PKW/SUV) – Reifen.

Ansprechpartner BGL:  
Martin Bulheller  
Leiter Öffentlichkeitsarbeit und Wirtschaftsbeobachtung  
Telefon: 069 / 7919-277  
E-Mail: [presse@bgl-ev.de](mailto:presse@bgl-ev.de)

Ansprechpartner BRV:  
Michael Schwämmlein  
Geschäftsführer  
Telefon: 0228 / 27899472  
E-Mail: [m.schwaemmlein@bundesverbandreifenhandel.de](mailto:m.schwaemmlein@bundesverbandreifenhandel.de)

Ansprechpartner wdk:  
Stephan Rau  
Technischer Geschäftsführer  
Telefon: 069 / 7936 117  
E-Mail: [s.rau@wdk.de](mailto:s.rau@wdk.de) ■

# Reform der EU-Führerschein-Richtlinie

Die EU-Verkehrsminister haben am 4.12.2023 ihre Position zur Überarbeitung der europäischen Führerscheinrichtlinie festgelegt. Für den BGL ist dieser Beschluss nur teilweise positiv zu bewerten.

**Folgende Punkte betreffen insbesondere den Straßengüterverkehr:**

- Begleitetes Fahren ab 17: nur möglich für die Klassen C (Kraftwagen mehr als 3,5t) und C1 (Kraftwagen 3,5 -7,5t). Die Klasse CE (umfasst die Sattelzugmaschinen mit Sattelanhängern) ist von dieser Möglich-

keit ausgenommen.

- Anerkennung von Führerscheinen aus Drittstaaten: Die Europäische Kommission kann in Abstimmung mit den Mitgliedsstaaten bestimmen, dass ein Drittstaat über ein „Straßenverkehrsrahmen verfügt, der ein vollständig oder teilweise mit dem der Union vergleichbares Sicherheitsniveau im Straßenverkehr gewährleistet, so dass diese Führerscheine umgetauscht werden können.“

- Ärztliche Untersuchungen: Die Verkehrsminister überlassen es den Mitgliedsstaaten, ob sie die Gültigkeitsdauer von Führerscheinen u.a. der Klassen B, B1 und BE ab dem 65. Jahr auf fünf Jahre beschränken, um „häufigere ärztliche Kontrollen, medizinische Selbsteinschätzungen oder sonstige besondere Maßnahmen wie Auffrischkurse vorschreiben zu können.“ Der Vorschlag hatte hier eine Verpflich-



tung für alle Mitgliedsstaaten vorgesehen.

Der BGL hatte sich für das begleitete Fahren ab 17 unter Einschluss der Klasse BE, wie auch von der EU-Kommission vorgeschlagen, stark gemacht. Positiv zu bewerten dagegen ist der Beschluss zu dem Umtausch von Führerscheinen aus Drittstaaten, da dies ein uneingeschränktes Fahren in der EU ermöglicht.

Zu begrüßen ist auch die Ablehnung der verpflichtenden Begrenzung der Gültigkeit von Führerscheinen der Klassen B ab einem bestimmten Alter und die Anwendung des Subsidiaritätsprinzips. Zu einer Vereinfachung der Vorschriften für Berufskraftfahrer konnten sich die Verkehrsminister bedauerlicherweise nicht durchsetzen.

Am kommenden Donnerstag, den 7. Dezember 2023, stimmt der Verkehrsausschuss des Europäischen Parlaments (EP) über den Vorschlag der EU-Kommission ab. Das Plenum des EP wird im Januar oder Februar 2024 seine Positionierung endgültig beschließen. Vermittlungsausschüsse in Form von Triloggen zwischen EP, Verkehrsminister und EU-Kommission, um die Reform zu verabschieden, werden im Anschluss beginnen. ■

# GLÜCK

„Man muss Glück teilen, um es zu multiplizieren.“  
*Marie von Ebner-Eschenbach*



sos-kinderdoerfer.de



SOS  
KINDERDÖRFER  
WELTWEIT

2019/1



# Eine Ära geht zu Ende – 34 Jahre LBT

## Ass. Sebastian Lechner ist seit dem 31.10.2023 im Ruhestand



**Am 25. Oktober war es soweit, langjährige Weggefährten aus Transport, Politik, Wirtschaft und Behörden verabschiedeten sich offiziell von Assessor Sebastian Lechner.**

**Im Jahr 1989 trat Sebastian Lechner beim LBT seinen Dienst an** und am 01.01.1990 folgte er als Regional-Geschäftsführer Oberbayern auf Karl-Heinz Scheungrab.

Am 01.01.1994 wurde er vom damaligen Vorstand zum stellvertretenden Hauptgeschäftsführer benannt. Im Jahr 1996 übernahm er als Nachfolger von Dr. Konrad Scharl die Hauptgeschäftsführung des LBT und am 15.09.2012 wurde Sebastian Lechner durch die Mitgliederversammlung als geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des Landesverband Bayerischer Transport- und Logistikunternehmen e.V. gewählt. Sebastian Lechner hat sich mit außerordentlichem Engagement und seinem fundierten Fachwissen für die Belange des bayerischen und deutschen Transportgewerbes eingesetzt.

Seine ausgeprägten Branchen- und Fachkenntnisse machten ihn zu einem hervorragenden Ratgeber nicht nur für das Gewerbe, sondern auch gegenüber Politik, Wirtschaft und Behörden. Er wird als kompetenter Geschäftspartner und loyaler Berater auf allen Ebenen geschätzt und hat den LBT weiter zu einem

der schlagkräftigsten Verbandsorganisationen des gewerblichen Transportlogistikgewerbes in Deutschland ausgebaut. Von seiner Arbeit in den diversen Ausschüssen beim BGL in Frankfurt, Recht- und Versicherungsfragen, internationaler Verkehr, Sozialpolitik ganz zu schweigen.

Damit es nicht langweilig im Arbeitsleben von Sebastian Lechner wurde, war er noch Beirat in der AOK und dort Mitglied der Widerspruchsstelle, bei der VBW-im Ausschuss Mobilität, Delegierter der DVWG Südbayern und der KRAVAG Sach-Versicherung.

**Das Engagement von Herrn Lechner wurde auch durch Herrn Joachim Herrmann, Staatsminister im Bayerischen Staatsministerium des Inneren, für Sport und Integration in seiner Laudatio hervorgehoben und mit der Überreichung des Bayerischen Löwen gewürdigt.**

Prof. Dr. Dirk Engelhardt, Vorstandsvorsitzender des BGL e.V., wie auch Dr. Thomas Gruber, Amtschef Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, würdigten in gleicher Weise das Lebenswerk von Herrn Lechner in Ihren Ansprachen.

**Das Präsidium, der Vorstand und alle Mitarbeiter/innen des LBT wünschten Herrn Sebastian Lechner noch lange Gesundheit und Freude an seiner neu gewonnenen Zeit, die er jetzt mit seiner Familie genießen darf.**

***Herzlichen Dank nochmals für den Einsatz im LBT und für die Branche und „allzeit gute Fahrt“.***

# Dank unseren Partnern



Nutzfahrzeugzentren  
Bayern



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



Süd

