

Süddeutscher Verkehrskurier

Magazin für Transportlogistik

S

V

K

8-9 | 2018



LKW-Kartell
Der BGL informiert

prezzo self mezzi leggeri		
area cessive	benzina €/l	gasolio €
20 km	1874	1790
63 km	1843	1726
104 km	1817	1716
134 km	1807	1696

Italien-Mineralöl-
steuererstattung



Arbeits-, Verkehrs-,
Transportrecht



Planung der Unter-
nehmensnachfolge



Die Anfangsjahre
des LBT





Ass. Sebastian Lechner

Manche Begrifflichkeiten halten sich fast krampfhaft in der Wahrnehmung, auch wenn die Zeit schon lange über sie hinweggegangen ist.

Eine dieser Begrifflichkeiten ist die des sogenannten Mautausweichverkehrs, entstanden in einer Zeit, wo aufgrund der damaligen Einführung der LKW-Maut auf den deutschen Autobahnen eine vermeintlich sparwütige und ruhestörende LKW-Flut über das bis dahin friedliche Bundesstraßennetz hereinbrach.

Einziges vermutetes Ziel: Einsparung von Mautkosten, die bei einer Benutzung der Autobahnen anfallen würde. Was

folgte, war eine manchmal fast schon gespenstisch anmutende Diskussion über Verkehrszählungen, Vorher-nachher-Statistiken, Kilometerberechnungen bis hin zu medialen Life-Schaltungen in betroffene Gemeinden, die sich durch den LKW-Verkehr gestört fühlten. Das Motto lautete durchweg: Bis zu meiner Haustüre und bis zu meinem Supermarkt dürft Ihr fahren, aber sonst bitte draußen bleiben.

Danach ging es sehr schnell, die Straßenverkehrsordnung wurde so passend umgeschrieben, dass Gebietskörperschaften relativ schnell und ungestört von fachlichen

Bundesstraßen freimachen. Sofort.

Diskussionen ihre eigenen Durchfahrtsverbote für den Schwerverkehr verhängen konnten.

Völlig ungehört blieben objektive und belastbare Stellungnahmen wie diejenige der fachlich zuständigen Bund/Länder-Arbeitsgruppe über mögliche Auswirkungen der LKW-Maut, deren Kernsatz aus dem Jahr 2009 lautete: „Für 96 Prozent der schweren LKW stellt das Ausweichen auf das nachgeordnete Straßennetz keine Alternative dar.“

Dennoch wurden Im Laufe der folgenden Monate circa 50 mautbedingte Durchfahrtsperren auf Bundesstraßen verhängt, davon ist der größte Anteil nach gegenwärtigen Erkenntnissen noch

bis heute in Kraft. Dabei liegt es nunmehr doch auf der Hand:

Seit 1. Juli 2018 bezahlt der LKW auch auf den Bundesstraßen Maut mit sämtlichen Risiken und Nebenwirkungen für die Branche und damit unsere Kunden aus der verlassenden Wirtschaft. Also müsste sich damit auch das Thema Mautausweichverkehre erledigt haben, oder? Leider nicht, denn die Entscheidungsträger vor Ort haben es sich zum Teil sehr komfortabel eingerichtet mit den Fahrverboten. Auf einmal stellt man fest, dass es doch eigentlich auch andere Begründungen für ein Fahrverbot geben müsste, zum Beispiel störender Lärm, schmutzige Luft oder vereinzelte gefährliche Verkehrssituationen.

Ganz nach dem Motto, was kümmern uns Recht und Gesetz, wenn es doch anders so bequem geht.

Wir sagen dazu: Keinen hoheitlichen Eingriff ohne Rechtsgrundlage und wenn die Rechtsgrundlage entfallen ist, dann müssen auch Behörden und Lokalpolitiker sich danach richten.

Also macht die Bundesstraßen frei und zwar jetzt und ohne lange Diskussionen.



Inhalt

Zur Sache

Bundesstraßen freimachen.
Sofort. 1

LKW-Kartell

Der BGL informiert 3-4

Nachrichten

Österreich: Vorübergehende Wiedereinführung
von Grenzkontrollen 4

Deutschland: TERMINVERSCHIEBUNG: Tag des
Kombinierten Verkehrs 5

Italien: Nach Brücken-Katastrophe, Italien
verhängt in Genua Ausnahmezustand 6

Scheuer warnt vor Panikmache. Diskussion
um deutsche Brücken 6-7

Infrastruktur in Deutschland 7

Belgien: Parkverbot auf dem Autobahnparkplatz
Bettincourt auf der E40/A3 aufgehoben 8

Österreich: Fahrverbote auf der B166 Pass
Gschütt Straße für Lkw mit einem zGM
von mehr als 3,5 t 9

Durchschnittlicher Anstieg der mautpflichtigen
Fahrleistung ab 1.7.2018 durch Ausweitung
des mautpfl. Streckennetzes 9

Italien: Mineralölsteuererstattung 10

Projekttag „toter Winkel“

Schüler haben „toten Winkel“ im Fokus 11

Spedition Wormser

Ziegelwerk in Hainichen 12

Abfalltransporte: Geplante

Freistellung von der Mautpflicht 13

Förderprogramm CO₂

Antragsunterlagen ab sofort abrufbar 14-15

70 Jahre Spedition Schmid

„Asphalt ist unser Rasen“ 16-17

Kostenentwicklung bis Juni

Einsatz im Fernbereich (national), Einsatz im
Regionalbereich, Einsatz im Nahbereich, Einsatz
im Fernverkehr (national), mit gesondertem
Ausweis der Kraftstoffkostenentwicklung 18-21

Recht

Arbeitsrecht, Verkehrsrecht, Transportrecht 22-25

Unternehmensnachfolge

Broschüre zur Unternehmensnachfolge 26-27

KMU-Definition

Erläuterung und Definition von KMU 28-30

Datenschutz

Facebook und Videoüberwachung 31-34

Bücher

Wertschöpfende Produktionslogistik,
Kostenanalyse & -steuerung in KMU 35

SVK Geschichte

Die Anfangsjahre des LBT neu erzählt 36-39

Firmenporträt

Spedition Gruber in Sulzbach 40

Hans Wormser 70 Jahre

LBT-Ehrenpräsident Hans Wormser wurde 70ig 42

Hellwach mit 80 km/h

Initiative zur Vermeidung von Auffahrunfällen 43

Statistiken

EU-Beitrittsverfahren, Deutsche Wirtschaft,
Unbefristete Übernahme 44

Termine

Juniorenkreistreffen 45

Geburtstage 45

Unternehmensfortbestand sichern 46

Dieselpreise 47-48



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

Anzeigenschluss: Ausgabe 10/2018:
21. September 2018

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
Hans Ach, Präsident

Verband des Württembergischen Verkehrsgewerbes
(V.V.Württemberg) e.V.
Hedelfinger Straße 25, 70327 Stuttgart
Postfach 60 05 64, 70305 Stuttgart
Telefon (0711) 4 0192 81, Telefax (0711) 42 38 10
Michael Ehret, 1. Vorsitzender

GESAMTREDAKTION UND KONZEPT

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

ANZEIGENMARKETING

Verlag Süddeutscher Verkehrskurier
Anzeigenleitung Nicole Benz, München
(verantwortlich)
Anzeigentarif Nr. 15, gültig seit 1. Januar 2015
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, und des Verbandes des Württembergischen Verkehrsgewerbes (V.V. Württemberg) e.V., Stuttgart. Sie erscheint im 69. Jahrgang monatlich und wird allen Verbandsmitgliedern im Rahmen der Mitgliedschaft ohne Erhebung eines besonderen Bezugsentgelts geliefert. Mit Namen gekennzeichnete Artikel stellen die Ansicht des Verfassers, nicht unbedingt die der Redaktion dar. Nachdruck ist nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Redaktion und unter voller Quellenangabe gestattet. Für unverlangt eingesandte Manuskripte wird keine Gewähr übernommen. Erfüllungsort und Gerichtsstand ist München.

LKW-Kartell

Der BGL informiert über den aktuellen Zwischenstand



14 Jahre lang bestimmte ein flächen-deckender Zusammenschluss der größten LKW-Hersteller (MAN, Daimler, DAF, IVECO und Volvo/ Renault) die Preise auf dem Markt. Die auf das Jahr 1997 zurückgehenden illegalen Absprachen gelten als das wohl größte Kartell der Geschichte. 2011 wurde der Skandal aufgedeckt. Betroffenen Käufern stehen jetzt hohe Schadensersatzansprüche zu. Die Durchsetzung der Ansprüche ist zwar komplex, lohnt sich jedoch in hohem Maße. Gerade Unternehmen, die viele LKW besitzen, steht ein bis zu sechsstelliger Schadensersatzanspruch zu.

Zweites Klageverfahren

Insgesamt haben sich mehr als 3.500 Unternehmen mit deutlich über 50.000 Lkw für die zweite Klage angemeldet. Die Anmeldefrist für das zweite Klageverfahren ist bereits Ende Mai 2018 abgelaufen.

Aktuell werden noch Daten und Dokumente von den Unternehmen eingesammelt, die sich angemeldet

haben. Nach der ersten Datenerhebung (Hochladen der Excel-Tabelle mit besonders relevanten Daten zu den Lkw sowie der Beschaffungsdokumente) folgt die weitere Erfassung von Finanzdaten und technischen Daten der Lkw durch ein Webformular. Nach abgeschlossener Datenerfassung beginnt die Sichtung der erfassten Daten und Dokumente durch die Kanzlei Hausfeld. Die Einreichung der Klage wird vor Jahresende erfolgen.

Die Nachfrist für angemeldete Unternehmen, um fehlende Dokumente und Daten zu liefern, lief bis zum 15. Juli 2018.

Erstes Klageverfahren

Die erste Klage wurde am 22. Dezember 2017 beim LG München I eingereicht (Az. 37 O 18934/17). Die Beklagten haben bis zum 11. Oktober 2018 Zeit, auf die Klage zu erwidern.

Im Rahmen der ersten Klage werden zurzeit die Angaben aus der

weiteren Datenerfassung zu den Finanzdaten und technischen Daten gesichtet und ausgewertet. Diese Daten fließen in das ökonomische Sachverständigen Gutachten ein, das voraussichtlich im Herbst 2018 fertiggestellt wird.

Zusammenfassung aktueller Rechtsprechung zum Lkw-Kartell

Insgesamt sind bislang fünf Urteile zu Schadensersatzansprüchen wegen des Lkw-Kartells bekannt. Vier der fünf Urteile haben die Schadensersatzansprüche dem Grunde nach bejaht; in einem Urteil wurde die Klage abgewiesen.

In den vier Urteilen, die der jeweiligen Klage stattgegeben haben, haben die zuständigen Gerichte – das LG Hannover und das LG Stuttgart – die Schadensersatzansprüche dem Grunde nach bejaht (LG Hannover, Urteil vom 16. April 2018, Az. 18 O 21/17, Urteil vom 16. April 2018, Az. 18 O 23/17 und Urteil vom 18. Dezember 2017, Az. 18 O 8/17; LG Stuttgart, Urteil vom 30.



→ April 2018, Az. 45 O 1/17). Über die Höhe dieser Ansprüche haben die Gerichte noch nicht entschieden.

Nach Auffassung der Gerichte spricht beim Lkw-Kartell ein Anscheinsbeweis für eine allgemeine Preissteigerung auf dem betroffenen Markt. Denn die Kartellanten hätten, so die Gerichte, nicht über rund vierzehn Jahre den erheblichen Aufwand betrieben, Treffen abzuhalten und den Informationsaustausch für den gesamten Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) zu organisieren, wenn ihnen daraus nicht ein finanzieller Vorteil erwachsen wäre, welcher als Gegenpart eine allgemeine Preissteigerung zur Folge hatte.

Bei dem klageabweisenden Urteil (LG Hannover, Urteil vom 16. April 2018, Az. 18 O 17/17) handelt es sich um einen Sonderfall, da die Klageabweisung soweit ersichtlich auf fehlenden Vortrag der Klägerin zurückzuführen ist.

Das Gericht führt in dem Urteil aus, dass keine Kausalität des Kartells für den gezahlten Preis festzustellen war. Dies lag darin begründet,

dass die Klägerin nicht vorgetragen hat, wie sie geschädigt worden sein sollte, obwohl sie den Lkw nicht vom Kartellanten selbst, sondern von einem unabhängigen Händler erworben hatte.

Auf diese Frage war die Klägerin überhaupt nicht eingegangen, sondern hat fälschlich vorgetragen, direkt von einem Kartellanten bezogen zu haben.

Sehr positiv für unsere Kartellklage ist ein Urteil des Bundesgerichtshofs (BGH) vom 12. Juni 2018.

Der BGH hat im Fall Grauzementkartell II (Az. KZR 56/16) die Ansicht der überwiegenden Zahl der deutschen Gerichte bestätigt, dass die die Verjährung hemmende Wirkung des § 33 Abs. 5 im Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) a.F. auch auf Schadensersatzansprüche, die vor Inkrafttreten des § 33 Abs. 5 GWB a.F. am 1. Juli 2005 entstanden sind, Anwendung findet. Für den vorliegenden Fall folgt daraus, dass Ansprüche, die ab Januar

1997 entstanden sind, im Jahr 2017 noch nicht verjährt waren und im Rahmen des ersten Klageverfahrens durchgesetzt werden können.

Der BGL wird Sie weiter über den aktuellen Stand des Klageverfahrens informieren.

LKW-Kartell:

1997-2011: Die größten fünf LKW-Hersteller Daimler, MAN, DAF, Iveco und Volvo/Renault schließen sich zu einem Kartell zusammen und treffen illegale Preisabsprachen.

Selbstanzeige

2011: MAN erstattet Selbstanzeige. Ermittlungen der EU-Kommission

2011 – 2016: Die EU-Kommission nimmt die Ermittlungen gegen die Kartellanten auf.

Milliardenstrafe für LKW-Kartell

2016: EU-Kommission verhängt Rekordstrafe von 2,9 Milliarden Euro. GWB Novelle

2016: GWG enthält in § 33a zum ersten Mal die widerlegbare Vermutung, dass Kartelle generell zu einem Schaden führen

Klagewelle

2017: Erste Klagen gegen die LKW-Hersteller gehen bei europäischen Gerichten ein. ■

Österreich: Vorübergehende Wiedereinführung von Grenzkontrollen an den Grenzen zu Deutschland und Italien

Wegen Veranstaltungen in Österreich im Zusammenhang mit der österreichischen Ratspräsidentschaft

werden vom 17. bis 21.09.2018 Grenzkontrollen an einigen Abschnitten der österreichischen Grenzen zu Deutschland bzw. Italien durchgeführt.

Mit Veröffentlichung im Bundesgesetzblatt für die Republik Österreich vom 3. Juli 2018 (vgl. Anlage) wurden im Zusammenhang mit zwei Veranstaltungen im Rahmen der österreichischen Ratspräsidentschaft die vorübergehende Wiedereinführung von Grenzkontrollen in bestimmten Bereichen der

österreichischen Grenzen mit Deutschland und Italien angekündigt. Im Zeitraum von Montag, 17. September 2018, 0.00 Uhr bis Freitag, 21. September 2018, 24.00 Uhr (Anlass: Treffen der Staats- und Regierungschefs der EU in Salzburg):

- die Binnengrenzen der Bundesländer Salzburg und Oberösterreich zu Deutschland

sowie

- die Binnengrenzen des Bundeslandes Kärnten und des Bezirks Lienz (Bundesland Tirol) mit Italien.