Deine-Akademie24
Wissen • Lernen • Erfolg

FAHRERLAUBNIS
MOBILITÄT UND
TRANSPORT

Verkehrsleiter Güterkraftverkehr

Unternehmer- und Verkehrsleiterfachkunde

VERSTEHEN · ANWENDEN · ÜBEN



Katja Stein

Lernwissen · Eigene Fälle · Mit Lösungen

deine-akademie24.de

KOSTENLOSE LESEPROBE | Deine-Akademie24 | Auszug aus der Buchausgabe

Verkehrsleiter Güterkraftverkehr

Unternehmer- und Verkehrsleiterfachkunde

Katja Stein

Deine-Akademie24
Deutsche Buchausgabe 2026
Fachlicher Bezugsstand 17. November 2026

KOSTENLOSE LESEPROBE | Deine-Akademie24 | Auszug aus der Buchausgabe

Impressum

Autorin und Herausgeberin: Katja Stein

Deine-Akademie24
An der Ölmühle 2a
50259 Pulheim
Deutschland

Kontakt: info@deine-akademie24.de
Website: https://deine-akademie24.de/

Erste Buchausgabe 2026 · Deutsche Ausgabe

Redaktion, Quellenabgleich, Satz und Umschlaggestaltung erfolgten mit KI-Unterstützung. Die Covermotive sind KI-generierte illustrative Szenen. Sie zeigen keine tatsächlichen Mitarbeitenden und sind keine technischen Anleitungen.

Eigene Fallbeispiele, Personen und Betriebszahlen sind fiktiv. Rechenmodelle benennen ihre Annahmen. Die Aufgaben sind keine amtlichen Originalprüfungsaufgaben.

Die fachlich-redaktionelle Prüfung ist keine unabhängige Fachbegutachtung oder amtliche Freigabe. Verbindlich sind die aktuellen Vorschriften und Entscheidungen der zuständigen Stelle.

Dieses Buch unterstützt die Vorbereitung. Es ersetzt keine vorgeschriebene Ausbildung, praktische Fahrzeugunterweisung, ärztliche Untersuchung, Zulassungsentscheidung, Prüfung oder anerkannte Weiterbildung. Reale Fahrzeugdaten und Herstelleranweisungen sind vor dem Einsatz gesondert zu beachten.

KOSTENLOSE LESEPROBE | Deine-Akademie24 | Auszug aus der Buchausgabe

Vorwort

Liebe Leserin, lieber Leser,

Verkehrsleiter Güterkraftverkehr verbindet Fahrzeugwissen, rechtliche Grenzen und sichere Entscheidungen im Alltag. Dieses Buch erklärt den jeweiligen Lernweg und führt von den Grundlagen zu eigenen Fällen mit nachvollziehbaren Lösungen.

Bearbeite die Aufgaben zunächst ohne Lösung. Notiere deine Annahmen, rechne mit Einheiten und begründe anschließend, ob eine Fahrt oder ein Auftrag tatsächlich freigegeben werden kann. Ein rechnerisch passendes Ergebnis genügt erst, wenn auch die rechtlichen und technischen Voraussetzungen stimmen.

Die Vertiefungen ergänzen das vorhandene Wissen um typische Entscheidungssituationen. Der Themenabgleich unterstützt deinen Lernplan. Praktische Handfertigkeiten musst du unter geeigneter Anleitung am tatsächlichen Fahrzeug erlernen.

Weitere Bücher und aktuelle Angebote findest du unter https://deine-akademie24.de/lernbibliothek/. Verwandte Lernwege werden am Buchende vorgestellt.

Ich wünsche dir Freude am Verstehen und Ausdauer bei deiner Vorbereitung.

Katja Stein

KOSTENLOSE LESEPROBE | Deine-Akademie24 | Auszug aus der Buchausgabe

So arbeitest du mit dem Buch

Lies die Erklärung, löse die Aufgabe selbst und vergleiche den Lösungsweg. Halte offene Fragen für deine Ausbildungsstelle fest. Die Kennungen der Aufgaben bleiben als Wiedererkennungsmerkmal erhalten und verweisen nicht auf laufende Kapitelnummern. Eigene Lernraster sind keine amtliche Prüfungsbewertung.

Nutze die QR-Codes für ergänzende Fahrerlaubnisfragen. Prüfe bei jedem Lernsystem, für welchen Nachweis es vorgesehen ist. Plane Wiederholungen ein und übe technische Kontrollen ausschließlich am geeigneten Fahrzeug nach Anleitung.

KOSTENLOSE LESEPROBE | Deine-Akademie24 | Auszug aus der Buchausgabe

Inhaltsverzeichnis

1 Berufszugang und Verkehrsleitung im Güterkraftverkehr 7
2 Frachtrecht Spedition und Dokumentenkette 8
3 Marktzugang internationale Beförderung und Spezialgüter 10
4 Verkehrsplanung Technik und Maut 11
5 Unternehmen und Verantwortlichkeiten verstehen 12
6 Verträge und Haftung sicher einordnen 14
7 Personal rechtssicher organisieren 15
8 Buchführung Steuern und Zahlungsverkehr verstehen 17
9 Kosten Kalkulation und Finanzierung beherrschen 18
10 Kunden Markt und Daten verantwortungsvoll behandeln 20
11 Unternehmertraining mit Lösungen 21
12 Vertiefende Rechts und Rechenfälle 23
13 Sozialvorschriften und Zeitplanung anwenden 26
14 Fahrzeugtechnik und wirtschaftliches Fahren verstehen 28
15 Güter Masse und Ladung sicher beherrschen 30
16 Gesundheit Ergonomie und Notfälle 32
17 Vertiefung der Fahrzeug und Transportpraxis 33
18 Eigene Wissensfragen zum Fahrbetrieb 36
19 Ausführliche Lösungen zum Fahrbetrieb 38
20 Fachkundeprüfung und zusammenhängender Güterfall 40
21 Eigene Auswahlaufgaben für Unternehmer 41
22 Einzelthemen aus dem Orientierungsrahmen 43
23 Ergänzende Quellen zur Einzelprüfung 69
24 Einen Güterauftrag rechtlich technisch und wirtschaftlich freigeben 70
25 Quellenstand und Grenzen der Prüfung 71
26 Themenabgleich und eigene Lernnachweise 73
27 Mobil lernen mit Links und QR Codes 78
28 Weiterlernen mit Deine Akademie24 79

KOSTENLOSE LESEPROBE | Deine-Akademie24 | Auszug aus der Buchausgabe

1 Berufszugang und Verkehrsleitung im Güterkraftverkehr

Gegenstand des Buches

Dieses Lernbuch richtet sich an Unternehmer und angehende Verkehrsleiter im Güterkraftverkehr. Es führt vom Berufszugang über Verträge, Personal, Technik und Kalkulation bis zur Bearbeitung eigener Prüfungsfälle. Die Fahrerqualifikation nach BKrFQG wird als eigenständige Aufgabe behandelt. Ein Verkehrsleiter muss nicht allein jede Fahrt selbst durchführen, aber die fachliche Leitung tatsächlich organisieren und kontrollieren können.

Grundlage des Stoffabgleichs sind Anhang I der Verordnung 1071/2009, die aktuelle GBZugV und der IHK-Orientierungsrahmen von Januar 2022. Die Sachgebiete wurden den Kapiteln und Übungen zugeordnet. Die Vorschriften wurden am 16. November 2026 abgerufen. Die gesetzlichen Änderungen aus 2026 haben Vorrang vor veralteten Formulierungen älterer Merkblätter. [R03, R04, P02]

Gewerblicher Verkehr Werkverkehr und Ausnahmen

Gewerblicher Güterkraftverkehr ist von Werkverkehr zu unterscheiden. Werkverkehr setzt mehrere gesetzliche Bedingungen voraus, insbesondere den Zusammenhang der Güter mit dem eigenen Unternehmen, den betrieblichen Beförderungszweck und die Einordnung als Hilfstätigkeit. „Eigene Ware“ allein ist noch keine vollständige Prüfung. Eine Transportleistung für einen fremden Auftraggeber wird nicht durch die Beschriftung Werkverkehr zu einem solchen. [R05 § 1]

Im gewöhnlichen innerstaatlichen Fall spielt die Grenze von 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht einschließlich Anhänger eine wichtige Rolle. Für grenzüberschreitenden gewerblichen Güterverkehr und Kabotage können bereits Kombinationen über 2,5 Tonnen erfasst sein. Genehmigungs-, Sozial-, Maut- und Fahrerlaubnisrecht besitzen unterschiedliche Anwendungsgrenzen. Eine unpassende Schlussfolgerung lautet deshalb: „Der Transporter braucht keinen Lkw-Führerschein, also keine Gemeinschaftslizenz.“

Gemeinschaftslizenz und Übergang seit 2026

Nach dem aktuellen § 3 GüKG benötigt ein im Inland ansässiger Unternehmer für erfassten gewerblichen Güterkraftverkehr eine von einer inländischen Behörde erteilte Gemeinschaftslizenz. Das frühere Standardmodell einer neu erteilten nationalen Güterkraftverkehrserlaubnis darf daher nicht unverändert als heutiger Neuantrag beschrieben werden. Die Gemeinschaftslizenz wird bei Erfüllung der Voraussetzungen für bis zu zehn Jahre erteilt. [R05]

§ 24 GüKG regelt alte nationale Erlaubnisse: Befristete Erlaubnisse nach der am 26. Februar 2026 geltenden Fassung bleiben bis zum Ende ihrer Befristung gültig. Eine unbefristete Alt-Erlaubnis bleibt bis zum Ablauf des 27. Februar 2036 gültig. Diese Übergangsberechtigung ist kein Recht auf neue Erlaubnisse nach dem alten Modell. Bei einer konkreten Flotte werden Originalberechtigung, Ausfertigungen beziehungsweise beglaubigte Kopien und deren Gültigkeit geprüft.

Die EU-Berufszugangsvoraussetzungen umfassen tatsächliche und dauerhafte Niederlassung, Zuverlässigkeit, finanzielle Leistungsfähigkeit und fachliche Eignung. Der Fachkundenachweis ist

nur eine dieser Voraussetzungen. Die Behörde kontrolliert den fortdauernden Bestand; ein einmal ordnungsgemäßer Antrag ist keine lebenslange Freigabe ohne weitere Pflichten.

Finanzielle Leistungsfähigkeit und Verkehrsleiter

Im Standardfall einer Flotte schwerer Fahrzeuge werden nach Artikel 7 der Verordnung 1071/2009 mindestens 9.000 Euro für das erste und 5.000 Euro für jedes weitere Fahrzeug beziehungsweise entsprechende Fahrzeugkombination angesetzt. Bei einer ausschließlich erfassten leichten Flotte über 2,5 bis 3,5 Tonnen sind es im EU-Modell 1.800 Euro für das erste und 900 Euro für jedes weitere Fahrzeug. Gemischte Flotten werden nach den gesetzlichen Kategorien gerechnet; für weitere leichte Fahrzeuge sieht der EU-Text 900 Euro vor. Prüfe daneben nationale Anforderungen und die zulässige Nachweisform. [R04]

Annahme: Drei schwere Fahrzeuge und zwei zusätzlich erfasste leichte Fahrzeuge im entsprechenden gemischten Fall. Modellwert:9.000 +2×5.000 +2×900 =20.800 Euro. Annahme: Ausschließlich vier erfasste leichte Fahrzeuge. Modellwert:1.800 +3×900 =4.500 Euro. Diese Werte sind Nachweisschwellen, kein vollständiger Kapitalbedarfsplan.

Ein interner Verkehrsleiter muss die gesetzlich verlangte tatsächliche Beziehung zum Unternehmen besitzen. Bei externer Verkehrsleitung werden Vertrag, Unabhängigkeit, tatsächliche Aufgabenerfüllung und Grenzen geprüft. Artikel 4 Absatz 2 nennt im EU-Regelfall höchstens vier Unternehmen mit einer zusammen aus 50 Fahrzeugen bestehenden Flotte; Mitgliedstaaten dürfen geringere Grenzen festlegen. Daraus folgt keine automatische Eignung für jede denkbare Flotte mit exakt 50 Fahrzeugen. Die Tätigkeit muss tatsächlich geleistet werden können.

2 Frachtrecht Spedition und Dokumentenkette

Den Vertragstyp erkennen

Der Frachtführer verpflichtet sich zur Beförderung des Gutes zum Bestimmungsort und Ablieferung an den Empfänger; der Absender schuldet die vereinbarte Fracht. Beim Speditionsvertrag organisiert der Spediteur die Versendung. Er kann unter bestimmten Voraussetzungen selbst in Frachtführerpflichten eintreten. Lagerung ist wiederum eine eigene Leistung. Entscheide deshalb nach dem tatsächlichen Vertrag und nicht allein nach dem Firmennamen. [R11 §§ 407ff,453 ff]

Vor Auftragsannahme werden Absender, Empfänger, Gut, Masse, Abmessungen, Verpackung, Abhol- und Lieferort, Zeitfenster, besondere Risiken, Preis und Nebenleistungen erfasst. Unklare Angaben werden geklärt. Ein Vertrag über temperaturgeführte Ware benötigt eine belastbare Temperaturvorgabe und geeignete Nachweise. Ein Auftrag über eine unbekannte chemische Flüssigkeit wird nicht ohne Stoffidentifikation angenommen.

Ein Frachtbrief dokumentiert wesentliche Beförderungsangaben. Er ersetzt weder eine fehlende Lizenz noch eine fehlerhafte Verpackung. Bei der Übernahme werden erkennbare Mengen- und Zustandsabweichungen sachlich festgehalten. Vorbehalte müssen sich auf tatsächlich festgestellte oder konkret prüfbare Umstände beziehen. Ein allgemeines „unter Vorbehalt“ ohne Bezug kann die notwendige Dokumentation nicht ersetzen.

Haftung und Schadenmeldung

Der Frachtführer haftet im gesetzlichen Rahmen insbesondere für Verlust und Beschädigung während seiner Obhut sowie für Lieferfristüberschreitung. Haftungsausschlüsse, Beweislast, Haftungshöchstbeträge und qualifiziertes Verschulden werden getrennt geprüft. Eine vorschnelle Aussage „immer voller Warenwert“ ist ebenso falsch wie „nie mehr als eine feste Kilopauschale“. [R11 §§ 425ff]

Im nationalen HGB-Grundfall beträgt die gesetzliche Haftungsgrenze für Verlust oder Beschädigung grundsätzlich 8,33 Sonderziehungsrechte je Kilogramm Rohgewicht des betroffenen Gutes. Für Verspätung gilt eine andere Grenze, regelmäßig das Dreifache der Fracht. Vereinbarungen und gesetzliche Ausnahmen können das Ergebnis verändern. Der Sonderziehungsrechtskurs ist ein datumsbezogener Umrechnungswert; er wird nicht dauerhaft mit einem erfundenen Eurobetrag gleichgesetzt.

Annahme: Betroffenes Gut 500 kg; die gewöhnliche 8,33-SZR-Grenze ist einschlägig. Rechengröße:500×8,33 =4.165 SZR. Die Euro-Umrechnung erfolgt erst mit dem im konkreten Fall maßgeblichen Kurs. Bei äußerlich erkennbaren Schäden sollte die Anzeige bei Ablieferung erfolgen; für andere Fälle und Verspätungen gelten bestimmte gesetzliche Fristen. Prüfe HGB beziehungsweise CMR und den tatsächlichen Fall, statt eine einzige Meldefrist für alles zu verwenden.

Verpackungs-, Verlade- und Ablieferpflichten sind im Vertrag und gesetzlichen Rahmen zu klären. Fahrer, Absender, Verlader und Halter können unterschiedliche Pflichten tragen. Wer einen mangelhaften Zustand erkennt, darf nicht allein auf die Unterschrift eines anderen verweisen. Die öffentlich-rechtliche Sicherungspflicht bleibt von einer zivilrechtlichen Aufgabenverteilung zu unterscheiden.

Verpflichtende Güterschadenhaftpflicht

Nach dem aktuellen § 7aGü KG muss die vorgeschriebene Haftpflichtversicherung für die erfassten innerdeutschen Beförderungen die gesetzliche HGB-Haftung für Güter- und Verspätungsschäden decken. Die aktuelle Mindestversicherungssumme beträgt 600.000 Euro je Schadensereignis; eine vereinbarte Jahreshöchstersatzleistung darf nicht unter dem Doppelten dieser Mindestsumme liegen. Der vorgeschriebene Versicherungsnachweis muss entsprechend den gesetzlichen Regeln mitgeführt beziehungsweise geeignet zugänglich gemacht werden. Eine Kfz-Haftpflichtpolice allein ist nicht dieser Güterschadenhaftpflichtnachweis. [R05 § 7a]

Die CMR im internationalen Fall

Die CMR ist bei ihrem gesetzlichen Anwendungsbereich für internationale Straßengüterbeförderungsverträge maßgeblich, wenn Übernahme- und Ablieferort in verschiedenen Staaten liegen und mindestens einer Vertragsstaat ist. Ihr Anwendungsbereich darf nicht mit jedem internationalen Warenverkauf gleichgesetzt werden. Kaufvertrag, Beförderungsvertrag, Genehmigung und Zollverfahren sind verschiedene Rechtsverhältnisse. [R25]

Der internationale Frachtbrief enthält die erforderlichen Beteiligten-, Orts-, Güter- und sonstigen Beförderungsangaben. Der Fahrer prüft seine tatsächlich möglichen Kontrollen und vermerkt begründete Vorbehalte. Unterschiedliche Lade- und Packstückangaben werden vor Abfahrt geklärt. Die Übernahme einer unterschriebenen Kopie ersetzt keine physische Prüfung des sichtbaren Zustands.

KOSTENLOSE LESEPROBE | Deine-Akademie24 | Auszug aus der Buchausgabe

Im CMR-Grundfall mit anwendbarem Protokoll ist bei Verlust oder Beschädigung ebenfalls die 8,33-SZR-je-kg-Grenze wichtig; für Verspätung ist grundsätzlich die Fracht die Haftungsobergrenze. Die Meldefristen unterscheiden sich: Äußerlich erkennbare Schäden werden spätestens bei Ablieferung angezeigt, nicht erkennbare grundsätzlich binnen sieben Tagen ohne Sonn- und gesetzliche Feiertage nach den CMR-Bedingungen, Verspätung grundsätzlich binnen 21 Tagen. Qualifiziertes Verschulden, Wertdeklaration und besondere Interessen können die Prüfung verändern. Verjährung ist eine weitere, davon verschiedene Frist.

3 Marktzugang internationale Beförderung und Spezialgüter

Gemeinschaftslizenz ist kein weltweiter Freibrief

Die Gemeinschaftslizenz wird dem Unternehmen erteilt, eine beglaubigte Kopie wird im eingesetzten Fahrzeug nach den Vorschriften mitgeführt. Drittstaatenfahrten können bilaterale Genehmigungen oder eine geeignete CEMT-Berechtigung benötigen. Prüfe auch Transitstaaten, technische Anforderungen und Beschränkungen der jeweiligen Berechtigung. Die EU-Mitgliedschaft eines Kunden sagt nichts über den tatsächlichen Fahrtweg. [R05, R07]

Kabotage ist ein innerstaatlicher Transport in einem anderen Staat durch einen nicht dort ansässigen Unternehmer. Nach dem gewöhnlichen EU-Modell sind nach vollständiger Entladung einer eingehenden internationalen Beförderung bis zu drei Kabotagebeförderungen innerhalb von sieben Tagen möglich, unter den gesetzlichen Bedingungen. Danach gilt für dasselbe Fahrzeug in demselben Staat eine viertägige Karenzzeit. Eine Leerfahrt in einen anderen Mitgliedstaat hat nochmals besondere Grenzen. Nenne im Fall Einfahrt, Entladung, Kabotagevorgänge und Kalendertage; „drei Fahrten irgendwo in Europa“ ist keine richtige Regel. [R07 Artikel 8]

Entsenderecht ist davon gesondert zu prüfen. Kabotage und bestimmte grenzüberschreitende Verkehre können Entsendepflichten auslösen, während Transit und bestimmte bilaterale Beförderungen anders einzuordnen sind. Beschäftigungsnachweise, Entsendemeldung und Unterlagen müssen zum tatsächlichen Verkehrsfall passen. Ein A1-Nachweis betrifft eine andere sozialversicherungsrechtliche Frage und ersetzt nicht sämtliche Entsendeunterlagen.

Zoll und Außenwirtschaft

Unionswaren innerhalb des Zollgebiets und Waren im Verkehr mit Drittstaaten sind unterschiedlich zu behandeln. Frachtbrief, Handelsrechnung, Packliste, Ausfuhranmeldung und Versandbegleitdokument erfüllen verschiedene Zwecke. Ein Zollversandverfahren kann Waren unter zollamtlicher Überwachung befördern; es beseitigt nicht die Verpflichtung, das Verfahren ordnungsgemäß zu beenden. TIR und andere Verfahren werden nur in ihrem jeweiligen Anwendungsbereich benutzt. [R26]

EORI-Nummer, Zollvertretung, Warenidentifikation und Sicherheitsdaten müssen vor Abfahrt geklärt sein. Beschädigte Verschlüsse, abweichende Packstückzahlen und fehlende Unterlagen werden gemeldet. Die Übernahme einer fremden Aussage „das ist verzollt“ ohne passenden Nachweis ist keine belastbare Prüfung. Exportverbote, Sanktionen und besondere Einfuhrregeln sind zusätzlich zu beachten; dieses Buch erteilt keine Länderfreigabe.

Gefahrgut Abfall Tiere und Lebensmittel

Beim Gefahrgut werden Stoff, UN-Nummer, Klassifizierung, Verpackung, Menge und Verkehrsweg festgestellt. Daraus ergeben sich mögliche Freistellungen, Kennzeichnung, Ausrüstung, Dokumente und Personalqualifikation. Ein kleiner Kanister ist nicht automatisch frei von ADR-Pflichten. Die Unternehmerfachkunde ersetzt weder eine erforderliche ADR-Schulungsbescheinigung noch die gegebenenfalls notwendige Bestellung eines Gefahrgutbeauftragten. [R27]

Bei Abfalltransporten sind Abfalleigenschaft, Gefährlichkeit, Anzeige- oder Erlaubnispflicht und Nachweisverfahren zu prüfen. Nicht jeder wertvolle Reststoff ist automatisch kein Abfall. Für grenzüberschreitende Verbringungen gelten zusätzliche Verfahren; die alte Rahmenplan-Nennung einer EU-Verordnung ist immer auf die zum Transportdatum gültige Rechtslage zu prüfen. Eine Abfallkennzeichnung am Fahrzeug allein ersetzt keine erforderliche Berechtigung.

Tiertransporte benötigen eine Planung, die Beförderungsfähigkeit, Transportmittel, Personal, Zeit, Versorgung und Unterlagen berücksichtigt. Ein kranker oder verletzter Tierbestand wird nicht allein wegen eines engen Liefertermins verladen. Bei Lebensmitteln sind hygienische Trennung, Temperaturführung und Reinigung zu organisieren. Kühltechnik ist vor Fahrt zu prüfen; eine spätere Kühlung macht eine zuvor verletzte Kühlkette nicht rückwirkend ordnungsgemäß.

4 Verkehrsplanung Technik und Maut

Route und Flotte planen

Eine Route wird nach Fahrzeughöhe, Breite, Länge, tatsächlicher Masse, Achslasten und zeitlichen Beschränkungen geprüft. Maßgeblich ist nicht nur die im Navigationsgerät eingestellte Fahrzeugklasse. Brücken, Tunnel, Gefahrgutbeschränkungen, Baustellen und lokale Zufahrtsregeln können eine Strecke ausschließen. Der Fahrer erhält den geprüften Plan und einen Meldeweg für Abweichungen.

Übliche technische Grenzmaße sind von Ausnahmen und konkreter Bauart zu unterscheiden. Im Grundfall ist etwa eine Breite von 2,55 m, bei bestimmten temperaturgeführten Aufbauten 2,60 m, eine Höhe von 4 m, eine Sattelkombinationslänge von 16,50 m oder eine Zuglänge von 18,75 m relevant. Diese Zahlen sind keine Erlaubnis für jede Kombination: §§ 32und 34 StVZO, Sonderbauarten, Ausnahmegenehmigungen, Achslasten und Streckenregeln bleiben zu prüfen. [R19]

Technische Wartung wird nach Hersteller, Nutzung und gesetzlicher Untersuchung geplant. HU und Sicherheitsprüfung besitzen fahrzeugbezogene Fristen. Ein roter Warnhinweis führt zur Klärung; die Disposition darf ihn nicht wegen Termindrucks überstimmen. Wiederkehrende Mängel werden als Systemproblem betrachtet, etwa unpassender Wartungsrhythmus, schlechte Dokumentation oder ungeklärte Zuständigkeit.

Straßenbenutzungsgebühren und Fahrverbote

Die deutsche Lkw-Maut knüpft an ihren eigenen gesetzlichen Anwendungsbereich an, unter anderem an Fahrzeuge mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse über 3,5 Tonnen, die für den Güterkraftverkehr bestimmt sind oder verwendet werden. Bei Kombinationen ist die gesetzliche Rolle des Zugfahrzeugs gesondert zu prüfen. Eine Fahrerlaubnisklasse bestimmt die

Mautpflicht nicht automatisch. Ausnahmen, Emissions- und CO2-Klasse, Achszahl und Gewichtsklasse sind anhand der aktuellen offiziellen Daten festzustellen. [R28]

Ein Mautgerät muss mit richtigen Stammdaten betrieben werden. Falsche Achszahl oder Fahrzeugzuordnung kann zu falscher Abrechnung führen. Der Betrieb prüft Buchungen und Belege. Bei Störung wird das vorgeschriebene Ersatzverfahren angewandt; bloßes Weiterfahren mit dem Hinweis „Gerät kaputt“ erfüllt die Pflicht nicht.

Sonn- und Feiertagsfahrverbote und besondere Ferienreisebeschränkungen besitzen eigene Anwendungsbereiche, Zeitfenster und Ausnahmen. Ein gewerblicher Auftrag ist keine Ausnahmebegründung. Prüfe Datum, Bundesland, Fahrzeug, Anhänger und Ladung. Erforderliche Ausnahmegenehmigungen werden vor dem Einsatz eingeholt, nicht nach der Kontrolle.

5 Unternehmen und Verantwortlichkeiten verstehen

Aus einem Fahrzeug wird ein Unternehmen

Ein Fahrzeug allein befördert noch keinen Auftrag rechtssicher und wirtschaftlich. Du brauchst eine zulässige Verkehrsart, die dazugehörige Genehmigung, geeignete Menschen, betriebsbereite Fahrzeuge und einen zahlungsfähigen Betrieb. Diese Ebenen werden getrennt geprüft. Die Fachkundebescheinigung zeigt fachliche Eignung für einen bestimmten Berufszugang. Sie ist weder die Betriebsgenehmigung noch eine Fahrerlaubnis und erlaubt auch nicht automatisch jede Sonderbeförderung. Ein angestellter Fahrer kann eine gültige Fahrerlaubnis besitzen, während dem Unternehmen dennoch eine erforderliche Berechtigung fehlt. [R01 bis R05]

Lege vor der Gründung ein Betriebsprofil an: Was wird für wen von wo nach wo befördert, mit welchen Fahrzeugen und welchen Beschäftigten? Ergänze die tatsächlichen Fahrzeugmassen beziehungsweise Fahrgastplätze, die Niederlassung und die vorgesehenen Länder. Erst damit lässt sich feststellen, welcher Berufszugang einschlägig ist. Eine Werbebezeichnung wie Shuttle, Kurier oder Premiumtransfer entscheidet diese Frage nicht.

Die Genehmigungsbehörde prüft die Voraussetzungen für den Betrieb; die IHK prüft die fachliche Eignung. Gewerbeanmeldung, steuerliche Erfassung, Eintragung in ein Register und Meldung bei der Berufsgenossenschaft erfüllen wiederum andere Aufgaben. Eine erhaltene Steuernummer ersetzt daher keine Genehmigung. Plane diese Schritte mit Fristen und den jeweils verlangten Unterlagen. Nimm Aufträge erst an, wenn die konkrete Leistung tatsächlich erbracht werden darf.

Niederlassung und tatsächliche Leitung

Eine Niederlassung muss die einschlägigen rechtlichen Anforderungen erfüllen. Ein Briefkasten, eine geliehene Adresse oder eine bloße Weiterleitung von Nachrichten bildet keine verlässliche Betriebsorganisation. Personalunterlagen, Disposition, Aufzeichnungen und die Möglichkeit behördlicher Kontrolle müssen entsprechend dem jeweiligen Rechtsrahmen organisiert werden. Beim EU-Berufszugang gelten insbesondere die Anforderungen der Verordnung 1071/2009. [R04]

Beim Verkehrsleiter kommt es auf tatsächliche und dauerhafte Leitung an. Dazu gehören die Instandhaltung der Fahrzeuge, die Prüfung von Beförderungsverträgen und Unterlagen, grundlegende Rechnungsführung, die Zuweisung von Ladungen beziehungsweise Diensten