



Geschäftsbericht 2023

Geschäftsbericht des VV Württemberg – Jahr der Mehrbelastungen / Politik im Rückwärtsgang

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Mitglieder,

im Rückblick zeigt sich, welch überaus schwieriges Jahr 2023 für das Verkehrsgewerbe war, wirtschaftlich und auch gewerbepolitisch. Mit Wucht steht der Standort Deutschland in seinem Kern in Frage. Enorm gestiegene Energiekosten gehen mit Demographie, Fachkräftemangel, Bürokratie und einer überzogenen Steuer- und Abgabepolitik eine toxische Verbindung ein.

Ausgerechnet zu einer Zeit, zu der die Wirtschaft angesichts horrender Energiekosten schwächelt, die Transportmengen spürbar zurückgehen und die wirtschaftlichen Aussichten durch globale Unsicherheiten und hohe Inflation stark eingetrübt sind, verfolgte die Bundesregierung im Berichtsjahr eine Maut- und Energiesteuerpolitik, die das Verkehrsgewerbe ins Mark trifft.

I: Straßengüterverkehr

Mauterhöhungspläne und Kampagne #mauteverest

Als der Koalitionsausschuss der Bundesregierung im März 2023 den Beschluss fasste, noch im laufenden Jahr eine CO₂-Maut einzuführen und damit die Mautkosten annähernd zu verdoppeln, folgten die Reaktionen prompt. Einhellig verurteilten betroffene Unternehmen und Verbände jene Pläne, die angesichts der Ausgestaltung kein anderes Ziel versprachen, als Löcher im Finanzhaushalt zu stopfen und die Bahn auf Kosten des Straßenverkehrsgewerbes zu sanieren. Die ursprünglich angedachte Lenkungswirkung war angesichts mangelnder Marktverfügbarkeit von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben und flächendeckend fehlender Tank- und Schnellladeinfrastruktur unerreichbar. Auch war plötzlich keine Rede mehr von den zunächst in Aussicht gestellten umfangreichen Fördermitteln für eine „Antriebswende“ des mittelständig geprägten Transportlogistikgewerbes.

Stattdessen sollte ein Großteil der zusätzlich jährlich zu generierenden 7,6 Milliarden Euro aus den Mauteinnahmen an die Bahn fließen, wo sie vermutlich ergebnislos versickern werden. Auf scharfe Kritik stieß auch das Tempo, mit dem die Umsetzung vonstatten ging. Die nur wenigen Wochen zwischen Verabschiedung des Gesetzes und dessen Inkrafttreten setzten das Transportgewerbe unter enormen Zeitdruck, um in Kundengesprächen noch Anpassungen von Konditionen zu verhandeln. Schließlich war auch der gewählte Zeitpunkt der Umstellung zum 1. Dezember mehr als unglücklich, da viele Verträge nur zum Jahresende kündbar sind.

Mitglied im Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e. V.
Mitglied im Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. (BvTM)

Bankverbindung:
Kto. 215 425 006
BLZ 600 901 00
Volksbank Stuttgart
IBAN: DE73 6009 0100 0215 4250 06

Hausanschrift:
Hedelfinger Str. 25
70327 Stuttgart

Tel.: 0711 69989715
Fax: 0711 4708930
E-Mail: info@vv-wuerttemberg.de
Web: www.vv-wuerttemberg.de

Verbandsvorsitzender:
Rolf Hamprecht
Geschäftsf. Vorstandsmitglied:
RA Dr. Timo Didier





Während der BGL die zusammen mit den Landesverbänden erarbeiteten Positionen mit großem Nachdruck in der Bundespolitik und den Medien vertrat, leistete der VV Württemberg gemeinsam und in engem Schulterschluss mit dem badischen Schwesterverband Überzeugungsarbeit im Land. Dabei wurden unzählige Einzelgespräche mit Landes- und Bundespolitikern geführt, um die berechtigten Kritikpunkte darzulegen und auf eine Änderung der Pläne zu drängen. Überwiegend fanden diese Gespräche unmittelbar in Mitgliedsunternehmen vor Ort statt, um einen besseren Eindruck von den betrieblichen Realitäten bieten zu können.

Immer wieder Thema dabei waren die Vermeidung einer CO₂-Doppelbelastung bei der Maut und an der Zapfsäule, die inflationäre Wirkung, die Einführung zur Unzeit und der Mangel an klimapolitischer Lenkungswirkung der Maut sowie die Forderung, klimafreundliche Kraftstoffe wie HVO100 endlich zuzulassen. Gleichzeitig wurde die im BGL zwischenzeitlich aufgelegte Kampagne #mauteverest vorangetrieben, mit dem vorrangigen Ziel, die Öffentlichkeit über die Mehrbelastung aufzuklären, die letztlich der Verbraucher zahlen würde. Mit der Kampagne sollte die Leistung der Branche in den Vordergrund gerückt und positiv kommuniziert werden. Viele Mitgliedsunternehmen, Vorstände und Delegierte zeigten dabei großes Engagement. Letztlich leider ohne Erfolg: Im Oktober 2023 wurde das Mautgesetz an nur einem Tag erst im Verkehrsausschuss des Bundestages und sodann im Bundestag und im Bundesrat ohne Änderungen durchgewunken.

Pläne einer Landes-Lkw-Maut ausgesetzt

Im Oktober 2023 wurden endlich die unsäglichen Pläne des baden-württembergischen Verkehrsministeriums zur Einführung einer Lkw-Maut auf Landes- und Kommunalstraßen in Baden-Württemberg jedenfalls vorläufig gestoppt. Zuvor hatte der Verband bereits seit der Landtagswahl 2021 in politischen Gesprächen mit Verkehrspolitikern und Abgeordneten und Vorsprachen vor Verkehrsausschüssen sowie im engen Schulterschluss mit dem Baden-Württembergischen Industrie- und Handelskammertag, dem Handwerk BW, dem Verband Unternehmer Baden-Württemberg und weiteren Wirtschaftsverbänden von Verkehr, Spedition und Handel vor einem solchen baden-württembergischen Alleingang und dem drohenden Standortnachteil für

Baden-Württemberg eindringlich gewarnt. Im Oktober 2023 ging angesichts der hohen Inflation bei rückläufiger Konjunktur sowie der gerade auf Bundesebene beschlossenen Verdopplung der Lkw-Bundesmaut die CDU-Fraktion in Baden-Württemberg deutlich auf Distanz zu der mit den Grünen ursprünglich im Koalitionsvertrag vereinbarten Landesmaut. Viel Unterstützung gegen diese zusätzliche Landes-Lkw-Maut hatte das Gewerbe im Vorfeld insbesondere auch von der Landes-FDP sowie von der Landes-SPD erfahren.

Landeskonzept Mobilität und Klima & Landesmobilitätsgesetz

Fortgeführt wurden die im Vorjahr begonnen Konsultationen mit der Landesregierung zum Landeskonzept Mobilität und Klima und darauf aufbauend dem Landesmobilitätsgesetz. In mehreren Gesprächsrunden erläuterte das Verkehrsministerium Baden-Württemberg die beabsichtigten klimapolitischen Maßnahmen der Landesregierung. Dabei zeichnete sich ab, dass ein Erreichen der Klimaziele für 2030 sehr ambitioniert ist. Als BGL-Süd haben wir die Positionen des Verkehrsgewerbes hinterlegt und insbesondere Pläne zur Einführung einer Landstraßenmaut zurückgewiesen sowie weiterhin Technologieoffenheit bei einer Umstellung auf alternative Kraftstoffe und Antriebe gefordert. Da nach Einschätzung des Koalitionspartners die im nicht öffentlichen Entwurf zum Landesmobilitätsgesetz festgelegten Maßnahmen deutlich über die im Koalitionsvertrag vereinbarten Regelungen hinausgingen, wurden umfangreiche Überarbeitungen erforderlich. In der Folge verzögerte sich der Gesetzgebungsprozess über das Jahresende hinaus.

Bündnis Flottenumstellung Nutzfahrzeuge

Ebenfalls in mehreren Sitzungen fortgesetzt wurden im Berichtszeitraum die Vorarbeiten zum Abschluss eines „Bündnis Flottenumstellung Nutzfahrzeuge“. Mit diesem Bündnis strebt das Verkehrsministerium an, Transportunternehmen und Verbände zu verpflichten, engagierte Klimaschutzziele einzuhalten und eine schnelle Umstellung auf alternative Antriebe anzustrengen. Allerdings gingen die Vorstellungen des Verkehrsministeriums weit über die von der Landesregierung im Landeskonzept Mobilität und Klima bereits definierten Klimaschutzziele des Landes hinaus, die ausschließlich maßgeblich sind. Dort wurde bewusst davon abgesehen, derartige Verkehrswendeziele zu definieren. Auch erwiesen sich die im Bündnis Flottenumstellung Nutzfahrzeuge genannten weitergehenden Ziele angesichts der Marktsituation schlicht als unrealistisch. Dies vor dem Hintergrund einer völlig offenen Entwicklung bei staatlichen Förderprogrammen wie beispielsweise KsNI, dem ausstehenden Markthochlauf von Lkw mit alternativen Antrieben oder auch einer völlig unzureichenden Lkw-Lade- und Wasserstoff-Tankinfrastruktur. Aus diesem Grund konnte der VV Württemberg die Unterzeichnung der Absichtserklärung nicht mittragen.

Entbürokratisierungsbestrebungen

Im November 2023 nahm die Entlastungsallianz für Baden-Württemberg zum Abbau bürokratischer Belastungen ihrer Arbeit auf. Erneut will die Landesregierung das bislang ungelöste Thema der erforderlichen Entbürokratisierung angehen und hat sich dazu an die Wirtschafts- und Unternehmensverbände gewandt, um in einem ersten Schritt mögliche Ansatzpunkte auf Landes-, Bundes- und Europaebene zu eruieren und zu sammeln. Einige Verbandsforderungen von BGL und BGL-Süd konnte hier platziert werden, u.a. unsere Forderung, LKW-Fahrverbote an nicht-bundeseinheitlichen Feiertagen aufzuheben oder auch die dringend erforderliche Beschleunigung, Vereinfachung und Digitalisierung der Führerscheiverlängerung, die erleichterte Anerkennung von ausländischen BKF-Qualifikationen bei gleichem Niveau oder die Anerkennung von Lkw-Führerscheinen aus UKR, MNE, BIH, TUR. Auch haben wir unsere Forderung der Umstellung von täglicher auf wöchentliche Höchstarbeitszeit, Ausnahmen vom Erfordernis der A1-Bescheinigung, für kurze Dienstreisen oder auch die Zulassung des Nachweises der wesentlichen Arbeitsbedingungen in Textform anstelle von Schriftform vorgetragen. Im nächsten Schritt werden sich nun verschiedene Arbeitskreise mit den vorgebrachten Forderungen befassen.

Lang-Lkw

Im November 2023 gab das baden-württembergische Verkehrsministerium nach langem Drängen und auf Druck der Verkehrs- und Wirtschaftsverbände und -kammern die Überarbeitung der Kriterien für die Streckenzulassung von Lang-Lkw bekannt.

Ob im Ergebnis tatsächlich mehr Strecken zugelassen werden und wie die künftige Befahrbarkeitsprüfung in der Praxis gehandhabt wird, bleibt abzuwarten. Die Verkehrssicherheit steht auch nach Überzeugung des Verbandes an erster Stelle, was stets betont wurde. Das darf aber nicht lediglich Vorwand sein, etwa durch vom konkreten Streckenverlauf losgelösten reinen Entfernungsbetrachtungen („5-km-Radius“). Hier wird entscheidend sein, wie die in der neuen Erklärung angeführten besonderen Anforderungen an Tunnel,

Bahnübergänge und an die Gegebenheiten in Ortslagen in Baden-Württemberg in Zukunft konkret gehandhabt werden.

E-Beifahrer

Baden-Württemberg beteiligt sich auf Drängen des Verbandes endlich auch an der sinnvollen Erprobung des digitalen Beifahrers zur Unterstützung bei erlaubnispflichtigen Großraum- und Schwertransporten und erfüllt damit eine Forderung des BGL-Süd. Seit Dezember 2023 und zunächst befristet bis November 2025 wurde die Option eingeführt, dass anstelle eines menschlichen Beifahrers ein digitales Fahrerassistenzsystem – der sog. digitaler Beifahrer – eingesetzt werden kann.

Holztransporte

Im Mai 2023 erteilte das baden-württembergische Verkehrsministerium auf Drängen einer Koalition des VV Württemberg mit den Verbänden Rohholz, der Säge- und Holzindustrie, dem Holztransportgewerbe und der Forstkammer mit Unterstützung der FDP Baden-Württemberg einen überarbeiteten sog. „Langholz-Erlass“, womit seither die Erteilung von flächendeckenden Dauererlaubnissen für Langholztransporte über 23 Meter Länge wieder möglich ist.

Fahrermangel

Weiterhin war der Mangel an gut ausgebildeten Fahrpersonal Hemmschuh der wirtschaftlichen Entwicklung im Transportgewerbe. Bedingt durch den demographischen Wandel stieg die Anzahl der Fahrer, die im abgelaufenen Jahr in den Ruhestand traten, weiter an. Gemeinsam als BGL-Süd setzten wir unsere Bemühungen fort, die Rahmenbedingungen für den Einsatz ausländischer Fahrer zu verbessern. Dies umfasst unsere Forderungen, die Anerkennung von Fahrerlaubnissen aus Drittstaaten auszudehnen, die Berufskraftfahrerqualifikation nicht nur in deutscher Sprache absolvieren zu müssen sowie eine Vereinfachung der Weiterbildung für Fahrer nach Vollendung des 65. Lebensjahres. Auf Initiative des VV Württemberg und in Zusammenarbeit mit der Agentur für Arbeit Heilbronn fand im Juli 2023 der „Arbeitgebertag Verkehr und Logistik“ statt. Regionale Unternehmen boten den Besuchern die Möglichkeit, sich über die verschiedenen Berufe der Verkehrs- und Logistikbranche zu informieren. Zahlreiche Arbeitssuchende nutzten das Angebot. Zur Förderung der Nachwuchsgewinnung bewarb der Verband das Angebot an Studienmöglichkeiten der Studiengänge Verkehrsbetriebswirtschaft der Hochschule Heilbronn und machte auf die im Sommer 2023 landesweit stattfindenden Praktikumswochen aufmerksam.

II: Personenbeförderung mit Taxi- und Mietwagen

Krankenfahrten

Die Inflation bereitete den Unternehmen der Taxi- und Mietwagenbranche im Berichtsjahr weiterhin Probleme, insbesondere die auf hohem Niveau verharrenden Kraftstoffkosten sowie stark gestiegene Löhne. Eine Anpassung der örtlichen Taxitarife war daher unausweichlich und wurde dort, wo es nicht bereits im Vorjahr geschehen war, umgesetzt. Die Kunden reagierten bei klassischem Taxigeschäft mit Zurückhaltung, was diesen Geschäftsbereich, der sich nach der Corona-Krise nicht gänzlich erholt hatte, für viele ländliche Unternehmen unrentabler werden ließ. Die Durchführung von Krankenfahrten, als für viele Unternehmen bedeutender Geschäftsbereich, rückte daher weiter ins Zentrum der Aufmerksamkeit. Die Verkehrsverbände kamen nicht umhin, erneut über die in den Rahmenverträgen festgesetzten Entgelte zu verhandeln. Hier konnten mit den Krankenkassen schließlich Einigungen erzielt werden, welche die Kostensteigerungen der Unternehmen abmilderten und weiterhin auskömmliche Preise ermöglichen. Ab Februar 2023 erlaubte der neue Abschluss mit den Ersatzkassen sowohl einen höheren Grundpreis als auch ein gestiegenes Kilometerentgelt. Mit der AOK und der SVLFG wurden zum Mai 2023 neue Preise vereinbart. Der gestaffelte Kilometerpreis stieg erneut zum August 2023. Auch konnte die mit der Deutschen Rentenversicherung geschlossene Ergänzungsvereinbarung verlängert werden.

Rollstuhlbeförderungen

Die allgemeinen Preissteigerungen trafen auch jene Unternehmen, die Rollstuhlbeförderungen in eigens dafür umgebauten Fahrzeugen durchführen. Individuell zwischen den Krankenkassen und den Unternehmen ausgehandelte Konditionen machten häufig einen kostendeckenden Transport unmöglich. Das lag zuvörderst an langen Laufzeiten von Verträgen, die eine schnelle Reaktion auf die stark gestiegene Inflation verhinderte.

Forderungen aus der Unternehmerschaft, Rollstuhlfahrten künftig in die Rahmenverträge einzubeziehen, häuften sich. Mitte November starteten erste Gespräche mit Vertretern der IKK.

Einführung der Technischen Sicherungseinrichtung (TSE) für Taxameter und Wegstreckenzähler

Für Aufregung sorgten zu Jahresbeginn die Meldungen, dass zum 1. Januar 2024 neue Vorgaben für Taxameter Pflicht werden sollten. Schon seit mehr als zehn Jahren wird die Einführung eines Fiskaltaxameters diskutiert, wurde aber nie umgesetzt. Dies änderte sich mit einer Überarbeitung des Anwendungserlasses zu § 146a AO. Die Entscheidung kam sowohl für das Gewerbe als auch für die Hersteller von Taxametern und Wegstreckenzählern überraschend. Hinzu kam, dass die neuen, manipulationssicheren Geräte nicht auf der INSIKA-Technologie beruhen, die sich in den vergangenen Jahren immer mehr verbreitet hatte. Früh kamen daher sowohl von Seiten des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen (BvTM) als auch von den Herstellern Forderungen auf, den Einführungsstermin zu verschieben. Gleichzeitig pochte der BvTM darauf, dass die TSE-Pflicht für das gesamte Gewerbe zu gelten habe, um eine Gleichbehandlung zu gewährleisten. In vielen Gesprächen konnte schließlich das Bundesfinanzministerium davon überzeugt werden, dass der Starttermin nicht realisierbar war. Im Oktober 2023 teilte das Bundesministerium der Finanzen den obersten Finanzbehörden der Länder mit, dass die Verwendung von EU-Taxametern und Wegstreckenzählern im Sinne der Kassensicherungsverordnung ohne zertifizierte technische Sicherungseinrichtung (TSE) bis zum 31. Dezember 2025 nicht beanstandet werden solle.

Fachkunde

Mit Abschaffung der Ortskundeprüfung wurde die Pflicht einer Zusatzqualifikation für Fahrpersonal, die sogenannte „kleine Fachkunde“ in das Personenbeförderungsgesetz aufgenommen, jedoch nicht in die Praxis umgesetzt. Anlässlich der Verkehrsministerkonferenz im März 2023 einigte man sich, dass Durchführung und Umsetzung in jedem Fall bundesweit einheitlich geregelt werden sollten. Man einigte sich darauf, dass es eine Prüfung geben solle, die im Wesentlichen online absolviert werden kann. Zur Ausgestaltung der „kleinen Fachkunde“ trafen sich im Mai in Bonn Vertreter des Bundes, der Länder und der Gewerbeverbände zum fachlichen Austausch. Noch vor der Sommerpause sollte ein geeigneter Fragenpool aufgebaut werden. Allerdings blieb die Einführung im Taxi- und Mietwagengewerbe weiter umstritten. Viele Unternehmen befürchten, dass mit der „kleinen Fachkunde“ eine Hürde für den Berufszugang aufgebaut wird, die den ohnehin bestehenden Mangel an Fahrpersonal weiter verschärft. In Baden-Württemberg wurde eine Online-Petition gestartet, die von der Landesregierung u.a. fordert, die „kleine Fachkunde“ zumindest so lange auszusetzen, bis sich die Beschäftigungssituation verbessert hat.

Gemeinsame Fachveranstaltung

Anlässlich der im September abgehaltenen Jahresversammlung der beiden baden-württembergischen Verkehrsgewerbeverbände fand nach einem gemeinsamen öffentlichen Teil erstmals eine Fachveranstaltung Taxi und Mietwagen mit Unternehmensvertretern beider Verbände statt. Unter dem Motto „Baden meets Württemberg“ waren ein verstärktes Kennenlernen der Unternehmerinnen und Unternehmer sowie das Herausfiltern wichtiger Themen Ziel. Moderiert wurde die Veranstaltung von den Spartenvorsitzenden beider Verbände, Bärbel von Teuffel (Baden) und Karlheinz Gräßle (Württemberg). Hauptthema der gut besuchten Veranstaltung war die „kleine Fachkunde“, die in einer fairen und sachlichen Diskussion aus unterschiedlichen Blickwinkeln beleuchtet wurde. Es wurde beschlossen, sich dem Thema vertieft anzunehmen. Weitere Themen der Versammlung waren die Möglichkeit zur Einführung von Mindesttarifen für Mietwagen sowie die Entwicklung der Krankenfahrtenentgelte.

III: Verbandsgeschehen

Jahresversammlung

Eine Premiere fand am 23. September 2023 in Karlsruhe statt. Erstmals hielten die Verkehrsgewerbeverbände Baden und Württemberg eine gemeinsame Jahresversammlung ab. Rund 160 Unternehmer- und Unternehmerinnen waren der Einladung gefolgt, die anlässlich der Nutzfahrzeugmesse NUFAM in den Räumlichkeiten der Messe Karlsruhe stattfand.

Der Vorsitzende des badischen Verbandes, Oskar Dold, eröffnete die Veranstaltung und stellte fest, dass der BGL-Süd ein Weg sei, einen starken Verband zu schaffen und dabei gleichzeitig Ressourcen besser zu nutzen. Der Vorsitzende des württembergischen Verbandes, Rolf Hamprecht, bestärkte diese Ansicht und

stellte fest, dass das Zusammenwachsen auf einem guten und erfreulichen Weg ist. Er verwies dabei auf die Mautkampagne des BGL und leitete damit zu den Geschäftsführern der beiden Verkehrsgewerbeverbände, Dr. Timo Didier und Tobias Lang, über, die die Kampagne näher erläuterten und berichteten, was in den letzten Monaten zu diesem Thema an gewerbepolitischer Arbeit geleistet wurde.

Delegiertenversammlung

Am 23. September 2023 tagte auch die Delegiertenversammlung des Verbandes in Karlsruhe. Im Anschluss an die Eröffnung der Versammlung durch den Verbandsvorsitzenden Rolf Hamprecht, berichtete der stellvertretende Vorsitzende und Leiter der Sparte Taxi- und Mietwagenverkehr, Karlheinz Gräßle, über aktuelle Verbandsthemen im Taxi- und Mietwagenverkehr. Rolf Hamprecht verwies in seinem darauffolgenden Bericht zum Güterkraftverkehr vor dem Hintergrund der bevorstehenden drastischen Mauterhöhung auf die exorbitant gestiegenen Kosten und warnte vor einer möglichen Doppelbelastung bei der CO₂-Besteuerung. Nach den gewerbepolitischen Berichten wurden die beiden Vorstandsmitglieder und Delegierten Hans-Peter Maichle und Fritz Hugger für ihre langjährigen wertvollen Verdienste mit der goldenen Ehrennadel des Verbandes ausgezeichnet. Das geschäftsführende Vorstandsmitglied Dr. Timo Didier erläuterte den Jahresabschluss 2022, bevor Ramona Schmid den Bericht der Kassenprüfer vortrug. Der von der Kassenprüferin und Delegierten Schmid anschließend beantragten Entlastung von Vorstand und Geschäftsführung wurde jeweils einstimmig entsprochen.

BGL-Süd

Die Bestrebungen zur Zusammenführung der Verkehrsgewerbeverbände Baden und Württemberg mit dem Landesverband Bayerischer Transportunternehmen zu einem gemeinsamen Verband wurden im Berichtsjahr konstruktiv fortgesetzt. Die Fortführung der Vorbesprechungen im Februar 2023 im Rahmen der gebildeten Kooperation mündete in der Gründung eines Arbeitskreises zur Erarbeitung einer gemeinsamen Satzung und eines Verschmelzungsvertrages. Dieser Arbeitskreis traf sich im November 2023 in Stuttgart und tagte im Dezember 2023 virtuell. Dabei konnten große Fortschritte bei der Erarbeitung des Satzungsentwurfs erzielt werden.

Unternehmer- und Juniorenkreis

Gut besucht war das erste Treffen des Jahres in Köngen. Referenten der Firma Modulist informierten über die Möglichkeiten und Effizienzgewinne durch Digitalisierung. Schwerpunkt war das praktische Vorgehen und die Akquirierung von Fördermitteln. Im Juli informierte Dr. Timo Didier über wesentliche Neuerungen im Urlaubs- und Arbeitszeitrecht. Hier stand die neueste Rechtsprechung von EuGH und Bundesarbeitsgericht und ihre Auswirkungen für die Praxis in den Betrieben des Transport- und Logistikgewerbes im Mittelpunkt.

Aufgrund des schlechten Wetters blieb der Kreis der Teilnehmer am Wanderausflug Ende Juli klein. Los ging es bei strömenden Regen, entlang der Bad Uracher Wasserfälle. Erstmals wurde eine professionelle Wanderführerin engagiert, die die Tour mit abwechslungsreichen Geschichten und Aktivitäten gestaltete und den Weg so wählte, dass alle Teilnehmer bei interessanten Gesprächen ihren Spaß hatten. Am Flughafen Stuttgart trafen sich Anfang September Mitglieder des Unternehmer- und Juniorenkreises, um sich über die Baufortschritte beim Bahnprojekt Stuttgart 21 zu informieren. Nach dem Start der Baustellenführung im SkyOffice-Gebäude und einer einführenden Präsentation, erkundeten die Teilnehmer zu Fuß die verschiedenen Baustellen. Die diesjährige Weihnachtsfeier fand bei winterlichem Wetter im Schwarzwald statt. Knapp fünfzig Personen waren gekommen, um im Hotel Schwanen in Kälberbronn gemeinsam den Jahresabschluss zu feiern.

Zahlreiche weiteren Veranstaltungen rundeten das Informationsangebot für Mitglieder ab, etwa zum Kraftstoff HVO100, zu den betriebswirtschaftlichen Auswirkungen der Lkw-Mauterhöhung, den rechtlichen Möglichkeiten und zur richtigen Fahrzeugkategorisierung. Außerdem fanden turnusmäßig Regionalversammlungen in zwei Wahlkreisen statt.

Stuttgart, im Februar/März 2024

Rolf Hamprecht

Karlheinz Gräßle

Hennes Göttel

Dr. Timo Didier