

KOMMENTAR

von Jürgen Ziegner



Du merkst, dass der Wahlkampf begonnen hat,...

...wenn Du den Eindruck bekommst, dass Politiker das Wahlvolk für dumm halten. Mir ging es so, als Anfang Juni Vertreter der Großen Koalition sich wortstark gegen die Forderung der Grünen wandten, den Kraftstoffpreis durch eine erhöhte CO₂-Abgabe bis zum Jahr 2023 um 16 Cent/Liter steigen zu lassen. Als mache es einen großen Unterschied, ob bis 2023 16 Cent oder 2025 15 Cent (bei Diesel 17 Cent) CO₂-Abgabe in den Preisen enthalten sein werden. Letzteres hat die GroKo bereits selbst beschlossen.

Halten wir einmal fest: Nach dem Beschluss des Bundesverfassungsgerichts ist der Staat zu mehr Klimaschutz verpflichtet. Das kostet Geld und wird zukünftig noch mehr Geld kosten. In vielen Bereichen von Wirtschaft und Gesellschaft wird es Umstellungen geben, die die einen mehr, die anderen weniger schmerzen werden. Bis auf die AfD wissen das auch alle Parteien und haben entsprechende Konzepte zur Erhöhung der Energiepreise.

Falsch hingegen ist die Annahme aller so planenden Parteien, dass solche Vorhaben national ohne erhebliche Opportunitätskosten umsetzbar seien. Deutschland ist keine Insel. Und dass Polen, Tschechien und Luxemburg ähnliche Erhöhungen planen, ist bisher zumindest zweifelhaft. Ohne eine europäische Harmonisierung der CO₂-Abgaben werden die Entfernungen, die sich noch für Tanktourismusfahrten lohnen, künftig größer...

Noch ganz andere Erhöhungen drohen: Nach einer Studie des Beratungsunternehmens r2b droht ab 2027 ein Preisschock, wenn mit Beginn der freien Preisbildung im nationalen Emissionshandel bei schlagartig begrenztem Angebot Marktpreise von rund 300 Euro pro Tonne CO₂ möglich sind. Beim Benzinpreis sei dann mit einer schlagartigen Preissteigerung von 80 Cent pro Liter zu rechnen, wenn die Politik nicht vorher gegensteuert. Dies bereits heute zu thematisieren, traut sich bisher keine Partei.

Noch ein Kommentar:

Deutschland unter Strom – koste es, was es wolle?

Zunächst einmal ganz grundsätzlich: Dies ist kein Beitrag gegen Elektroautos. Sie sind bereits heute für viele Einsatzzwecke gut geeignet, und wer einmal eines gefahren hat, weiß: Sie machen darüber hinaus Spaß. Dass sie die alleinige Lösung der CO₂-Problematik des Verkehrssektors darstellen, bezweifeln wir jedoch.

Im Juli 2021 wurde die magische Zahl erreicht: In Deutschland sind jetzt eine Million Elektroautos zugelassen (von knapp 48 Millionen Pkw insgesamt). Gut, die Hälfte davon sind Plug-in-Hybride (die man tatsächlich an der Steckdose aufladen kann – was allerdings nur äußerst selten vorkommt), aber dennoch zeigte sich Wirtschaftsminister Altmeier begeistert: "Es wurden im ersten Halbjahr 2021 bereits mehr Prämien in Anspruch genommen als im ganzen letzten Jahr. Insgesamt 1,25 Milliarden Euro." Seit Beginn der Umweltprämie im Juni 2016 seien über 530.000 Fahrzeuge gefördert und rund 2,1 Milliarden Euro an Förderung ausbezahlt worden.

Eine ganz klare Ursache-Wirkung-Beziehung: Der „Boom“ der Elektroautos wäre ohne ihre massive Subventionierung nicht denkbar. Hat das Fahrzeug einen Listenpreis von höchstens 47.600 Euro (brutto) und gewährt der Händler einen entsprechenden Rabatt, werden die Autos wie folgt gefördert:

Plug-in-Hybride: 4.500€ (+ mind. 2.678€ Rabatt)
Batterieelektrisch: 6.000€ (+ mind. 3.570€ Rabatt)
Brennstoffzelle: 6.000€ (+ mind. 3.570€ Rabatt)

Obendrauf gibt diverse Steuervorteile, u.a. Befreiung von der Kfz-Steuer, Reduzierung der Dienstwagenbesteuerung bzw. des geldwerten Vorteils, Steuerfreiheit für das Laden am Arbeitsplatz und Sonderabschreibungen. Auch die Infrastruktur der Nutzer wird subventioniert: Der Bund zahlt einen Zuschuss von 900 € für den Aufbau von steuerbaren Ladestationen an Stellplätzen und in Garagen, die zu Wohngebäuden gehören und nur privat zugänglich sind. Fördervoraussetzungen: Der Strom kommt zu 100% aus erneuerbaren Energien und die Ladeleistung liegt bei 11 kW (werkseitig oder gedrosselt).

Ach ja: Landesfördermittel gibt es auch noch, z.B. in NRW: „Eigentümerinnen und Eigentümer von Mietgebäuden können sich professionell zu ihren ganz individuellen Möglichkeiten in Sachen Elektromobilität beraten lassen. Das Land zahlt bis zu 50 % der Beratungskosten bis maximal 15.000 €.“

Kein Wunder also, dass E-Autos jetzt stark nachgefragt werden. Ihre Zahl wächst schneller als die Zahl der öffentlichen Ladesäulen. Und so forderte im Juni VW-Markenchef Ralf Brandstätter, Bund, Länder und Kommunen müssten ihre Anstrengungen beim Ausbau der Ladeinfrastruktur deswegen deutlich verstärken. Verständlich, da seine Firma ausschließlich auf E-Mobilität wettet. In der Fachzeitung Kfz-Betrieb gab es dazu den Kommentar eines VW-Händlers: „Herrn Brandstätter ist nicht bewusst, dass für Schnellladesäulen mit mehr als 100 kWh erst einmal die Stromkabel zu den Säulen verlegt werden müssen. Angenommen, man möchte 5 Schnellladesäulen à 150 kWh bauen, die alle gleichzeitig mit voller Leistung benutzt werden können, dann braucht man für ein 1 km Stromkabel, durch das man 800 kWh schicken kann, einen Kabeldurchmesser von 25 cm. Die Kosten hierfür bewegen sich im 6-stelligen Bereich! Nur für die Kabelverlegung. Dann kommen nochmal 5 Säulen à 50.000 € (plus Baukosten) dazu. Der Strom wird aktuell für ca. 25 Cent pro kWh eingekauft. Die Abrechnung (Personal, Software etc.) kostet auch nochmal 10 Cent pro kWh. Wann, glaubt Herr Brandstätter, dass sich so eine Investition amortisieren würde?“

Eine mögliche Antwort könnte lauten, dass Herrn Brandstätter Amortisationen nicht interessieren (dürfen). Er benötigt mehr Verkäufe von E-Autos, die mit 0 Gramm CO₂ auf den Gesamtverkauf angerechnet werden, um Strafzahlungen wegen Überschreitung der vorgegebenen EU-Flottengrenzwerte zu vermeiden. (Das Schreiben von 171 Wissenschaftlern an die EU-Kommission, die errechnet haben wollen, der CO₂-Fußabdruck, der als Argument für die Bevorzugung der Elektroautos dient, sei doppelt so hoch wie von der EU-Kommission angenommen, ändert daran sicher nichts.)

"Auto Motor & Sport" hat ausgerechnet, dass bei 3,75 Mio. verkauften Autos bereits ein Gramm Überschreitung eine Strafzahlung von 356 Millionen Euro zur Folge hat – ein Grund für die „Elektrowette“ vieler Hersteller, vor allem VW. Ein Focus-Autor zog neulich das lapidare Fazit: „Die Autoindustrie kann nun aber nicht mehr zurück. Sie hat in eine Technologie investiert, die mit den jetzt getroffenen Investitions- und Modell-Entscheidungen alternativlos ist. Wenn das Kalkül aufgeht, werden Diess, Källenius und Co. als große Sieger vom Platz gehen. Wenn nicht, wird es dunkel. Die jetzt aufgegebenen Kompetenz im Bereich des Benzin- und Dieselantriebs wird man nicht mehr zurückholen, falls irgendwann auf wichtigen Märkten entschieden wird, einen anderen Weg (etwa synthetische Kraftstoffe) zu gehen.“

Eine Ausnahme bildet BMW, deren Vorstandsvorsitzender Oliver Zipse auch nach 2030 noch Verbrenner anbieten will. Er glaubt nämlich, dass auch dann noch die Hälfte der Kunden – jedenfalls weltweit gesehen – diese Antriebsform nachfragen wird. Zitat: „Wenn ein Hersteller dann kein Verbrennerangebot mehr hat, dann geht ihm das halbe Marktvolumen verloren, und er befindet sich auf einem unternehmerischen Schrumpfkurs.“ Zwar werde es in den kommenden 15

Jahren Städte, Regionen und Länder geben, in denen sich der Transformationsprozess zur Elektromobilität vollständig vollziehe. Aber in der Summe der weltweit 140 BMW-Märkte werde das nicht der Fall sein.

Die Frage des VW-Händlers zur Amortisation der Schnellladesäulen beantworten übrigens die ersten Stromanbieter. EnBW Mobility nimmt aktuell an ihren Schnellladesäulen bis zu 81 Cent pro kWh. Mit der Annahme eines Verbrauchs von 20 kWh/100 km liegt man bei den meisten E-Autos sicher nicht zu hoch – 100 km Reichweite aus dem Schnelllader kosten dann mehr als 16 Euro. Beim Verbrauch eines Mittelklassediesels könnten Anbieter für synthetischen „E-Diesel“ dann 2,50 € pro Liter nehmen (das müsste mittelfristig machbar sein) und die 100 km wären nicht teurer als im E-Auto. Die heutigen Energiesteuereinnahmen aus fossilen Kraftstoffen hätte der Staat bei beiden Varianten allerdings nicht.

Bei E-Fuels kommt von den Vertretern der reinen Elektromobilität sofort das Gegenargument der mangelhaften Gesamteffizienz – eine sehr nationale Sicht. Dass wir die Strommengen für grünen Wasserstoff nicht in Deutschland erzeugen können, kann man sich am Beispiel des gerade in Betrieb genommenen Wasserstoff-Elektrolyseurs in

der Shell-Raffinerie in Wesseling selbst ausrechnen: „Wie Shell im Rheinland das Klima schützen will,“ titelte die Süddeutsche Zeitung. Das liest man bei Shell gerade nach dem Urteil aus Den Haag sicher gern und mag auch manchen „kritischen Investoren“, die große Ölfirmen zur Energiewende zwingen wollen, gefallen. Die auch wirklich mit Ökostrom aus Abnahmeverträgen betriebene Anlage gehört zu den größten bislang installierten Elektrolyseuren der Welt und hat eine Kapazität von 10 Megawatt, ungefähr so viel wie die Leistung eines großen Windrads auf hoher See, genug, um etwa 1300 Tonnen Wasserstoff pro Jahr zu erzeugen. Und jetzt die Einschränkung: Allein die „Rheinland-Raffinerie brauche etwa 180 000 Tonnen Wasserstoff jährlich“ – umgerechnet also knapp 140 solcher Windräder auf hoher See...

Die Gesamteffizienz von E-Fuels ist allerdings überhaupt kein Thema mehr, wenn Solar- und Windstrom ausreichend zur Verfügung stehen. Dies wird in unserem Land nie der Fall sein (weder für die E-Mobilität noch für ausreichend grünen Wasserstoff), anderswo auf der Welt allerdings schon. Den dort erzeugten grünen Strom kann man leider nicht einfach nach Deutschland transportieren – dort regenerativ erzeugte E-Fuels hingegen schon.

Amtlicher Mineralölabsatz April 2021

Vom früheren Absatzniveau noch weit entfernt

Ende Juni hat das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) die amtlichen Daten des Mineralölabsatzes für April 2021 veröffentlicht. Auf den ersten Blick scheint bei den für Tankstellen relevanten Produkten OK und DK eine klare Wende zum Besseren eingetreten sein. In den ersten beiden Monaten war der OK-Absatz noch um 30%, der Dieselabsatz um fast 24 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum zurückgegangen. Im Vergleich sehen die

April-Zahlen schon freundlicher aus: Der OK-Absatz stieg gegenüber April 2020 um 29%, DK immerhin um mehr als 10%. Zur Wahrheit gehört aber auch, dass der April 2020 der erste vollständige „Lockdown-Monat“ des vergangenen Jahres war, in dem sich erstmals die wirkliche Dramatik des Absatzverlustes aufgrund der Corona-Krise zeigte. Und vom früheren Absatzniveau ist die Branche noch weit entfernt. Verglichen mit den Absatz-

zahlen von April 2019 fehlen bei OK mehr als 11% und bei DK 13,5%.

Die beiden einzigen Sorten, die selbst gegenüber dem April 2019 zulegen, sind Super Plus und E10. Bei letzterer Sorte liegt der Grund klar auf der Hand. Bei einem Preisabstand von inzwischen 6 Cent/l gegenüber E5 hat sich mancher Verbraucher inzwischen von seinen früheren Bedenken verabschiedet.

Nicht nur Glück, sondern auch ein Erfolg für die Branche, dass die auch nach dem harten Lockdown weiterhin erfreulich hohen Shopumsätze das wirtschaftliche Überleben vieler Tankstellen sichern.

Hauptprodukte in t	April 2021	April 2020	Veränderung in %	Jan-April 2021	Jan-April 2020	Veränderung in %
Ottokraftstoff	1.267.485	982.491	+ 29,0	4.720.543	5.122.816	- 7,9
-davon Super Plus	85.460	58.197	+46,8	251.328	237.096	+6,0
-davon Super E5	969.187	808.625	+19,9	3.720.334	4.222.858	-11,9
-davon Super E10	212.838	115.669	+84,0	748.881	662.862	+13,0
Dieselmotorkraftstoff	2.785.360	2.525.761	+10,3	10.138.746	11.288.058	-10,2

Elementarschadenversicherung

Das unterschätzte Risiko

In einem Satz

Angesichts des steigenden Risikos durch Hochwasser und Starkregen sollten Unternehmer und Private ihre Versicherungen um den Baustein Elementarschäden erweitern.

Für die meisten Haus- und Betriebseigentümer ist der Abschluss einer Wohngebäudeversicherung gegen Feuer, Hagel, Sturm und Leitungswasser selbstverständlich. Schäden durch Hochwasser oder Starkregen hingegen, sogenannte Elementarschäden, sind deutlich seltener abgedeckt. Dabei nimmt aufgrund der Klimaveränderung das Risiko extremer Wetterereignisse ständig zu und die regionalen Schäden werden deutlich teurer. Aktuell haben dies im Juni viele Mitmenschen in den von Starkregen und Überflutungen betroffenen Gebieten Deutschlands erfahren müssen, die meistens dagegen nicht versichert waren.

Warum ist das so, obwohl das Thema eigentlich alle Hausbesitzer, Mieter, aber besonders auch Unternehmer betrifft? Zunächst einmal ist vielen Menschen nicht bewusst, welches Ausmaß Schäden annehmen können, selbst wenn ihr Objekt sich eben nicht neben einem Fluss befindet, sondern nur in einem Tal, an einem kleinen Bach oder an einer abschüssigen Straße. Es fehlt trotz aller Aufklärungsversuche durch Verbraucherzentralen, Versicherungswirtschaft und Politik (in NRW bspw. unter Umweltministerium NRW:



© Gabi Eder / pixelio.de

Elementarschäden versichern) das angemessene Risikobewusstsein.

Die Versicherung von Elementarschaden-Risiken zählt nun einmal sowohl im privaten wie auch im gewerblichen Bereich nicht zu den sogenannten Standardgefahren (Feuer, Leitungswasser, Sturm/Hagel & Einbruch/Diebstahl für das Inventar). Für Unternehmer ist es übrigens wichtig, auch einen möglichen Ertragsausfall infolge eines Elementarschadens (EL) mitzuversichern.

Trotz der Möglichkeit, Elementarschäden mitzuversichern, bleiben Restrisiken, denn die Versicherungswirtschaft "definiert die Ereignisse" und legt genau fest, was z.B. eine Überschwemmung ist. Da gibt es dann besondere Regelungen für Starkregen und eigene Regeln für den Rückstau im Kanal. Für den Kunden ein und dasselbe Dilemma - für den Versicherer unterschiedliche Schadenursachen. Zudem sind üblicherweise bestimmte Voraussetzungen zu erfüllen. Beispielsweise setzen Versicherer eine Rückstauklappe im Kanalanschluss des Hauses nebst regelmäßiger Wartung voraus. Bei einer Fehlfunktion als Schadenursache ist also Ärger vorprogrammiert.

Die Versicherungswirtschaft schätzt zudem die Risiken von möglichen EL-Schäden vorab genau ein und führt je Einzelrisiko eine ZÜRS Abfrage durch. ZÜRS steht für „Zonierungssystem für Überschwemmung, Rückstau und Starkregen“. Die Lage in einem Gefährdungsgebiet oder die Angabe von Vorschäden führt regelmäßig zur Ablehnung von Versicherungsschutz. Bestenfalls, aber sehr selten, verlangen Versicherer erhöhte Prämien oder höhere Selbstbeteiligungen.

Es gibt also durchaus Hürden. Dennoch sollte jeder - privat wie Unternehmer - die Standardgefahren in den Bereichen Hausrat, Wohngebäude sowie Geschäftsversicherung mit Ertragsausfall und Geschäftsgebäude angesichts des weiter steigenden Risikos um den Baustein EL (Elementar) individuell erweitern und sich den Umfang der Absicherung von seinem – hoffentlich – qualifizierten Versicherungsmakler erläutern lassen.

Transportervermietung einfach, digitalisiert und automatisiert

Bestes Verhältnis von Ertrag zu Aufwand!

Wir kümmern uns zentral um alles, was Stress macht.

Sie haben nur sehr wenig zu tun – abgestimmt auf das, was eine Tankstelle gut und einfach leisten kann.

Lesen Sie den Erfahrungsbericht Ihrer Kollegen aus Heft 01|2021.



Neugierig geworden?

Schnell und unkompliziert informiert Sie unsere Präsentation studibus.de/partner oder gerne persönlich:

Thomas Großnann

einfach mobil Carsharing GmbH

06421 12614

partnerberatung@studibus.de

"Entwarnung" nach dem Urteil des europäischen Gerichtshofs, aber: Pflicht zur Arbeitszeiterfassung kommt

In einem Satz

In der nächsten Legislaturperiode wird es voraussichtlich eine gesetzliche Pflicht zur Einführung von Arbeitszeiterfassungssystemen geben, so dass die rechtzeitige Beschäftigung mit diesem Thema lohnt.

Seit dem Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 14.5.2019, in dem das Gericht erstmals die Auffassung vertrat, dass sich aus europarechtlichen Regelungen die Verpflichtung von Arbeitgebern ableiten lasse, ein vertrauenswürdige System zur Arbeitszeiterfassung einzurichten, ist über die praktische Bedeutung dieses Urteils viel geschrieben worden. In letzter Zeit sind die Berichte über die Umsetzung einer solchen Verpflichtung von Arbeitgebern zur Einrichtung von Arbeitszeiterfassungssystem jedoch nahezu verstummt. Das Bundesministerium hatte bereits Anfang des Jahres 2020 einen Vorschlag zur Umsetzung der Entscheidung in deutsches Recht vorgelegt. Der Vorschlag ist allerdings bis heute nicht weiterverfolgt worden. Aufgrund des Endes der Legislaturperiode dürfte auch in diesem Jahr mit einer Umsetzung nicht mehr zu rechnen sein.

Umso mehr ließen mehrere Entscheidungen des Arbeitsgerichts Emden aus dem letzten Jahr aufhorchen. Die 2. Kammer des Gerichts hatte in mehreren Entscheidungen (z.B.: ArbG Emden, Urte. v. 20.2.2020 – 2 Ca 94/19; ArbG Emden, Urteil vom 24.9.2020 – 2 Ca 144/20), in denen Arbeitnehmer die Vergütung von Mehrarbeit gegenüber dem Arbeitgeber geltend machten, entschieden, dass auf der Basis der Erwägungen des Europäischen Gerichtshofs der Arbeitgeber bereits heute verpflichtet sei, ein System zur Arbeitszeiterfassung einzurichten und zu nutzen. Fände ein solches vertrauenswürdige System in einem Betrieb keine Anwendung, führe dies in einem Prozess über die Bezahlung von Arbeitszeiten zu einer Umkehrung der Beweislast. Es sei dann nicht mehr an

dem Arbeitnehmer darzulegen und zu beweisen, wann er in welchem Umfang auf Anweisung oder jedenfalls mit Kenntnis des Arbeitgebers gearbeitet habe. Vielmehr müsse, so das Arbeitsgericht Emden, der Arbeitgeber in diesem Fall die Unrichtigkeit der Behauptungen des Arbeitnehmers, mit denen dieser seine Ansprüche begründet, beweisen.

In der Praxis würde diese Auffassung des Arbeitsgerichts dazu führen, dass immer dann, wenn in einem Betrieb kein Arbeitszeiterfassungssystem vorhanden ist, der Arbeitgeber keine Möglichkeit hat, der Behauptung von Mehrarbeitszeiten durch einen Arbeitnehmer entgegenzutreten. Er wäre also verpflichtet, die Arbeitszeiten zu entlohnen, die der Arbeitnehmer behauptet.

Zu Recht ist die von dem Arbeitsgericht Emden vertretene Auffassung in der juristischen Literatur heftig kritisiert worden. Kernpunkt der Kritik ist einerseits die grundsätzliche Frage, ob die Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs überhaupt direkte Auswirkungen auf das Rechtsverhältnis von Arbeitgebern und Arbeitnehmern in Deutschland haben kann. Das Urteil des Europäischen Gerichtshofs betraf einen Sachverhalt aus dem spanischen Recht. Vorschriften zu den Details eines Zeiterfassungssystems selbst kennt das deutsche Recht bislang nicht. Weiter wird der Auffassung des Arbeitsgerichts entgegengehalten, dass es nicht zwischen der Arbeitszeit im vergütungsrechtlichen und der Arbeitszeit im arbeitsschutzrechtlichen Sinn unterscheidet. Die Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs bezog sich allein auf Normen des Arbeitsschutzes. Damit ist zu der Frage, ob bestimmte Arbeitszeiten auch vergütet werden müssen, nicht zu entscheiden gewesen. Die vergütungsrechtlichen Aspekte der Arbeitszeit unterliegen im Übrigen dem nationalen Recht, wären also der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs entzogen.

Erst im Mai diesen Jahres hatte das für das Arbeitsgericht Emden zuständige Berufungsgericht, das Landesarbeitsgericht Niedersachsen, Gelegenheit, sich mit der Auffassung des Arbeitsgerichts auseinanderzusetzen.

In seiner Entscheidung vom 6.5.2021 hält das Gericht fest, dass die Auffassung des Arbeitsgerichts Emden unzutreffend ist. Ausdrücklich weist das Landesarbeitsgericht darauf hin, dass der Arbeitnehmer auch vor dem Hintergrund des Urteils des Europäischen Gerichtshofs verpflichtet bleibt, Ansprüche wegen geleisteter Mehrarbeit darzulegen und zu beweisen. Dabei muss im Einzelnen vorgetragen werden, wann und in welchem Umfang Arbeit geleistet wurde, die über die vereinbarte tägliche Arbeitszeit hinausging. Weiter muss der Arbeitnehmer vortragen, dass diese Arbeitsleistung durch den Arbeitgeber angeordnet oder mit dessen Kenntnis geleistet wurde. Dafür reicht der Hinweis auf von dem Arbeitnehmer selbst erstellte Aufzeichnungen nicht aus. Wegen der grundsätzlichen Bedeutung hat das Landesarbeitsgericht die Revision zum Bundesarbeitsgericht zugelassen.

Zunächst kann damit für die Praxis "Entwarnung" gegeben werden. Der von dem Arbeitsgericht Emden vertretenen Auffassung haben sich bislang keine weiteren Gerichte angeschlossen. Eine Verpflichtung zur Einführung von Arbeitszeiterfassungssystemen dürfte damit tatsächlich erst mit einer entsprechenden gesetzlichen Regelung erfolgen. Ein gewisses Restrisiko, dass Arbeitsgerichte, wie das in Emden, das Fehlen von Erfassungseinrichtungen zugunsten von betroffenen Arbeitnehmern auslegen, wird aber verbleiben. Da gleichzeitig mit der gesetzlichen Einführung einer Pflicht zur Einrichtung von Arbeitszeiterfassungssystemen jedenfalls in der nächsten Legislaturperiode zu rechnen ist, empfiehlt sich bereits heute eine Befassung mit diesem Thema.

Urteil des Landesarbeitsgerichts Köln

Maskenpflicht am Arbeitsplatz

In einem Satz

Die Verpflichtung, eine Mund-Nasen-Beckung zu tragen, ist am Arbeitsplatz umfänglich durchsetzbar - selbst dann, wenn der Arbeitnehmer ein Attest vorlegt.

Auch wenn aktuell der Eindruck entstehen könnte, die Corona-Pandemie schwäche sich ab oder finde sogar bereits ihr Ende, vermitteln die Entwicklungen im europäischen Ausland einen ersten Eindruck, dass auch im kommenden Herbst und Winter weiterhin noch einige Einschränkungen Bestand haben werden. Dazu wird aller Voraussicht nach auch die Verpflichtung zum Tragen sogenannter medizinischer Masken gehören.

Wir hatten an dieser Stelle bereits über den Umgang mit Maskenverweigerern aus der Kundschaft berichtet. Gleichfalls kann die Diskussion über die Verpflichtung zum Tragen einer Maske allerdings auch zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer aufkommen. Das Landesarbeitsgericht Köln hat in einer Entscheidung vom 12.4.2021 festgehalten, dass generell das arbeitgeberseitige Interesse, Mitarbeiter und Besucher vor gesundheitlichen Beeinträchtigungen zu schützen, das

Interesse eines einzelnen Arbeitnehmers an einer Beschäftigung ohne Mund-Nasen-Bedeckung überwiegt. Generell sei die Anordnung einer Maskenpflicht durch den Arbeitgeber vom Direktionsrecht gemäß § 106 Gewerbeordnung gedeckt.

Anlass für die Entscheidung war die Klage des Mitarbeiters einer Kommune, der den überwiegenden Teil seiner Arbeitszeit im Büro, gemeinsam mit anderen Mitarbeitern oder im Außendienst, in Kontakt mit anderen Personen tätig war. Der Arbeitnehmer behauptete unter Vorlage eines ärztlichen Attestes, ihm sei das Tragen einer medizinischen Maske nicht möglich. Gleichfalls sei auch das Tragen eines sogenannten Gesichtsvisiers für ihn nicht zumutbar.

Das LAG Köln stellte, wie bereits zuvor das Arbeitsgericht, fest, dass der Arbeitgeber nicht verpflichtet sei, dem Arbeitnehmer das Arbeiten ohne Maske zu ermöglichen. Soweit der Arbeitnehmer seine Tätigkeit gemeinsam mit anderen Mitarbeitern oder Kunden durchzuführen habe, ergebe sich die Verpflichtung zum Tragen einer Mund-Nasen-Bedeckung bereits aufgrund des überwiegenden Interesses

am Gesundheitsschutz Dritter. Die Arbeitstätigkeit ausschließlich im Homeoffice könne von dem Arbeitnehmer in diesem Fall ebenfalls nicht verlangt werden. Dies gelte insbesondere auch deshalb, weil die vertraglich vereinbarten Arbeiten zwangsläufig den Kontakt mit anderen Arbeitnehmern und Kunden notwendig machten.

Selbst für den Fall, dass sich die Verpflichtung zum Tragen einer Maske für einen Arbeitnehmer nicht aus den aktuellen Coronaschutz-Verordnungen ergebe, könne der Arbeitgeber das Tragen einer Maske anordnen. Eine solche Anordnung sei vom Direktionsrecht des Arbeitgebers gemäß § 106 Gewerbeordnung jedenfalls dann gedeckt, wenn die angeordnete Verpflichtung dem Gesundheitsschutz Dritter diene.

Die Entscheidung des Landesarbeitsgerichts verdeutlicht, dass die Verpflichtung, eine Mund-Nasen-Bedeckung zu tragen, umfänglich durchsetzbar ist. Ist ein Arbeitnehmer der Auffassung, ihm sei aus gesundheitlichen Gründen das Tragen einer Maske nicht zumutbar, ist dafür allein der Hinweis auf ein vorliegendes Attest nicht ausreichend.

Sie haben
**100% Vertrauen in
Ihre Mitarbeiter*innen**

und wir sichern Sie finanziell mit unserer
Vertrauensschadenversicherung im Falle von
Betrug & Unterschlagung durch Mitarbeiter*innen
oder Dritte ab – **preiswert und umfassend.**



Alles rund um die Versicherung
von Tankstellen finden Sie hier:

www.tankstellenversicherung.de

GÖTTE GRUPPE
persönlich. kompetent.

CONSTANTIA VERMITTLUNGSGESELLSCHAFT
FÜR VERSICHERUNGEN MBH
www.goette-gruppe.de

Vorsorgeaufwendungen meist erschreckend gering:

Vielen Tankstellenunternehmern droht Altersarmut

In einem Satz

Junge Tankstellenbetreiber, die gerade erst ihre Selbständigkeit begonnen haben, sollten darüber nachdenken, freiwillig in die gesetzliche Rentenkasse einzuzahlen.

„Bei Selbständigen wächst die Angst vor Altersarmut“, titelte vor kurzem das Handelsblatt. Anlass dieses aktuellen Beitrags war die Tatsache, dass viele Selbständige in der Corona-Pandemie starke finanzielle Einbußen hinnehmen mussten und noch müssen und deshalb weniger Geld für die Altersvorsorge investieren können. Knapp die Hälfte der Befragten hat in einer Yougov-Umfrage angegeben, derzeit kein oder zumindest weniger Geld für das Alter zurückzulegen. Jeder Zehnte muss derzeit sogar die für das Alter geplanten Rücklagen angreifen.

Aus der langjährigen Kenntnis vieler Geschäftsanalysen unserer Mitglieder wissen wir leider, dass Altersar-

mut so manchem Tankstellenpächter bevorsteht – und das ganz unabhängig von Corona. Wenn man in den Analysen überhaupt Beiträge zur Alterssicherung findet, reichen diese meistens bei weitem nicht für ein angemessenes Alterseinkommen aus.

Zum Vergleich: Vom Bruttoeinkommen eines Arbeitnehmers in Höhe von 50.000 Euro pro Jahr werden inklusive Arbeitgeberanteil pro Jahr knapp 9.400 Euro an die gesetzliche Rentenversicherung abgeführt. Dass dieser Arbeitnehmer dafür nach heutigen Berechnungen im Jahr 2030 nach 45 Beitragsjahren eine monatliche Rente von lediglich 1.700 Euro zu erwarten hat, klingt nicht ermunternd. Dabei muss sich die Rendite der gesetzlichen Rente nach Einschätzung der Stiftung Warentest derzeit nicht einmal verstecken, jedenfalls im Vergleich zu privaten, ungeforderten Rentenversicherungen, denen die Niedrigzinsen zusetzen. Fakt ist, dass sich in den wenigsten Analysen Vorsorgeaufwendungen wiederfin-

den, die auch nur in die Nähe der angesprochenen 9.400 Euro des Arbeitnehmers kommen. Man kann nur hoffen, dass sich die Betroffenen eine andere Art der Altersvorsorge aufgebaut haben (bspw. Immobilien), die sich nicht in den Analysen wiederfindet.

Gerade junge Tankstellenbetreiber, die gerade erst ihre Selbständigkeit begonnen haben, sollten darüber nachdenken, freiwillig in die gesetzliche Rentenkasse einzuzahlen, insbesondere wenn sie zuvor in der Ausbildung oder als Angestellte bereits Ansprüche in der gesetzlichen Rentenversicherung gesammelt haben. Diese Ansprüche verfallen, wenn die Mindestversicherungszeit von fünf Jahren noch nicht erreicht ist. Natürlich ist auch die freiwillige gesetzliche Rentenversicherung nur eine Basisversorgung, die ergänzt werden muss. Das "Wie" ist eine Frage für spezialisierte Berater, wobei wir im Zweifel immer einen Berater wählen würden, der auf Honorar- statt auf Provisionsbasis arbeitet.

Zuletzt: Natürlich kennen wir den Einwand vieler Mitglieder, dass die von ihrer Gesellschaft zugestanden Gewinne die Finanzierung einer angemessenen Altersvorsorge nicht zulassen. Dazu nur zwei Fragen: Was ist das für ein Geschäftsmodell für einen Selbständigen, das nicht einmal Beiträge zur Alterssicherung in Höhe der gesetzlichen Rentenbeiträge eines Arbeitnehmers mit vergleichbarem Einkommen zulässt? Und warum sollte man sich darauf einlassen?



Aus den Landesverbänden:

Der Kfz-Verband Baden-Württemberg stellt 5 Fragen an....

Jürgen Ziegner

SK. In dieser Interview-Reihe stellen wir unseren Interviewpartnern jeweils fünf Fragen zu aktuellen, bewegenden oder umstrittenen Themen des Kfz-Gewerbes. Heute: Jürgen Ziegner. Ziegner ist seit 1992 Geschäftsführer des Zen-

tralverbands des Tankstellengewerbes (ZTG). In diesen Jahren hat er den starken Wandel in der Tankstellenbranche aus nächster Nähe begleitet. Ein Schwerpunkt seiner Arbeit ist die Prüfung der wirtschaftlichen Konditionen in den

Tankstellenverträgen der Mineralölgesellschaften und deren Auswirkungen auf die Situation unserer Tankstellenmitglieder.

Wir wollen von ihm wissen:

Aus dem Bauch heraus: 4-Zylinder-Diesel, Plug-in-Hybrid, V8-Benziner oder E-Auto?

Nicht aus dem Bauch heraus, sondern gut überlegt und für mein Fahrprofil (80 Prozent der Kilometer sind Langstrecke – jedenfalls vor und nach Corona) derzeit unschlagbar: Moderner 4-Zylinder-Diesel mit Allradantrieb. Bringt mich bei jedem Wetter zu jedem unserer Landesverbände und, wenn es sein muss, am gleichen Tag zurück. Die Bauchentscheidung gibt es aber zusätzlich: Benziner, zwei Zylinder in Boxerform, zwei Räder...

Haben Verbrennungsmotoren eine Zukunft? Welches Potential haben E-Fuels?

Von der Technik her haben Verbrennungsmotoren auf jeden Fall eine Zukunft. Denken Sie nur an den Schwerlastverkehr im Langstreckenbereich. Aber auch für Pkw, die Anhänger ziehen müssen, ist der Elektroantrieb auf lange Sicht keine akzeptable Alternative. Die Frage müsste eher lauten: Gibt die Politik dem Verbrennungsmotor eine Chance? Denn unter Umweltgesichtspunkten ist nicht der Verbrennungsmotor das Problem, sondern der bisher verwendete fossile Kraftstoff. Und dann sind wir beim Thema E-Fuels. Diese haben ein gewaltiges Potential! Zunächst einmal für den Fahrzeugbestand. Nehmen wir nur die rund 47 Millionen Pkw im Land. Würden wir den heutigen Kraftstoffen zehn Prozent E-Fuels beimischen, hätte das ungefähr die gleiche CO₂-Senkungswirkung wie die Neuzulassung von 4,7 Millionen Elektrofahrzeugen, die ausschließlich mit regenerativem Strom fahren dürften (eine leider noch lange illusorische Vorstellung). Wir werden in Deutschland schon aufgrund der Klimabedingungen nicht in der Lage sein, für eine Vollelektrifizierung des Verkehrs ausreichend Bio-Strom zu er-

zeugen. Aus anderen Ländern lässt er sich offenbar auch nicht importieren. Nebenbei: Derzeit bekommen wir ja nicht einmal Windstrom von der Küste nach Bayern transportiert. In Ländern mit günstigeren Wind- und Sonnenbedingungen regenerativ erzeugte E-Fuels hingegen wären lager- und transportfähig und bieten vielen, oft bisher armen Regionen der Welt ein enormes wirtschaftliches Potential. Das für die fossilen Kraftstoffe notwendige Erdöl fördern wir ja auch nicht aus deutschem Boden.

Unsere Zusammenarbeit bedeutet für Sie...

... gerade in der Corona-Zeit neben den seit vielen Jahren angenehmen zwischenmenschlichen Kontakten vor allem die Bestätigung der richtigen föderalen Struktur des ZTG. Was in der Stuttgarter Geschäftsstelle (bzw. vom Home-Office aus) derzeit den Mitgliedern in Baden-Württemberg an Informationen und Hilfen zur Verfügung gestellt wird, könnten wir als Zentralverband niemals leisten.

Aral entzieht Tankstellenpächtern aktuell mit einem neuen Vertragswerk die Kontrolle über das Shop-Geschäft. Ihre Einschätzung dazu?

Ich bin schon lange genug in der Branche, um mich noch an das ähnliche Agentur-Modell der Shell für das Shop-Geschäft zu erinnern, das dann nach fünf Jahren wieder eingestampft wurde. Zynisch könnte man sagen: „In dieser Branche kann das Gras nicht hoch genug wachsen, dass nicht ein Kamel ankommt und frisst es wieder runter.“ Ohne jeden Zynismus: Das Modell geht wirtschaftlich für die Pächter nur dann auf, wenn Aral die Pächter laufend mit Unterstützungszahlungen subventioniert – und zwar über die vertraglichen Zusagen hinaus. Das heißt: Der Pächter ist der Aral auf Gedeih und Verderb ausgeliefert. Von einer unternehmerischen Chance kann



Bild: ZTG

man nach meiner festen Überzeugung bei dieser Vertragsgestaltung nicht mehr sprechen.

Im September wird ein neuer Bundestag gewählt. Was erwarten Sie vom neuen Bundestag und einer neuen Regierung?

Meine Erwartung oder besser mein Wunsch wäre ein ideologiefreier Umgang der kommenden Mehrheit im Bundestag und damit auch der Bundesregierung im Zusammenhang mit der Mobilität in der Zukunft und damit auch den energiepolitischen Weichenstellungen. Die alleinige Festlegung auf die Elektromobilität, vor allem aber ihre Subvention wird auf Dauer nicht tragfähig sein. Man kann nicht dauerhaft den Preis als wichtigstes Marktsignal ausschalten. Darüber hinaus würde ich mir wünschen, dass der neue Bundestag unsere bereits mehrfach geäußerten Anregungen zu geringfügigen Beschäftigungsverhältnissen und modernen Arbeitszeitregelungen aufnimmt und umsetzt. Schließlich, in Märchen dürfen immer drei Wünsche geäußert werden, wünsche ich mir eine Reduzierung des staatlich verordneten bürokratischen Aufwands für Betreiber von Tankstellen.

Urteil des Europäischen Gerichtshofs

Arbeitnehmer rechtzeitig über Urlaubsansprüche informieren

Sommerzeit ist Urlaubszeit. Jetzt schon wieder an weiteren Urlaub zu denken, erscheint deshalb zunächst ungewöhnlich. Genau das sollte der umsichtige Arbeitgeber allerdings bezüglich der Resturlaubsansprüche seiner Beschäftigten tun.

Hintergrund sind die Entscheidungen des Europäischen Gerichtshofs vom 6.11.2018. In diesen Entscheidungen hatte der Gerichtshof festgehalten, dass die Regelung in § 7 Abs. 3 Bundesurlaubsgesetz europäischem Recht jedenfalls dann widerspreche, wenn der Verfall der Ansprüche eintritt, ohne dass der Arbeitnehmer über den Bestand von dem Arbeitgeber informiert wurde. § 7 Abs. 3 Bundesurlaubsgesetz legt fest, dass im aktuellen Jahr nicht genommener Urlaub regelmäßig verfällt, wenn keine besonderen Gründe für die Übertragung des Urlaubsanspruchs in das kommende Jahr vorliegen.

Der Verfall von Urlaubsansprüchen kann nach dieser Rechtsprechung allerdings

nur dann eintreten, wenn der Arbeitnehmer durch den Arbeitgeber über den Bestand seines Urlaubskontos informiert und auf den möglichen Verfall von Urlaubsansprüchen zum Ende eines Jahres hingewiesen wurde.

Um den Arbeitnehmern die Möglichkeit zu geben, vorhandene Urlaubsansprüche noch geltend zu machen, sollte deshalb bereits frühzeitig, möglichst bereits nach dem Sommerurlaub, diese Information erteilt werden. Da im Streitfall der Hinweis durch den Arbeitgeber nachgewiesen werden muss, sollte die Information schriftlich, beispielsweise gemeinsam mit der nächsten Gehaltsabrechnung, zur Verfügung gestellt werden.



Geschäftstellen der Mitgliedsverbände

Verband Norddeutsches Tankstellen- und Garagengewerbe

Billstraße 41, 20539 Hamburg
Tel. (0 40) 789 52-152, Fax (0 40) 789 52-116
info@kfz-hh.de, www.kfz-hh.de

Verband des Kraftfahrzeuggewerbes

Schleswig-Holstein e. V.
Faluner Weg 28, 24109 Kiel
Tel. (04 31) 53 33 10, Fax (04 31) 53 331-79
info@kfz-sh.de, www.kfz-sh.de

Verband des Garagen- und Tankstellengewerbes Nord-Ost e. V.

Obentrautstr. 16-18, 10963 Berlin
Tel. (0 30) 25 89 98 55, Fax (0 30) 25 89 98 58
vonaretin@lv-kfz-vgt.de, www.vgt-nordost.de

Fachverband Tankstellen-Gewerbe e. V.

Rathausstr. 3, 53225 Bonn
Tel. (02 28) 91 72 30, Fax (02 28) 917 23 36
ftg@ftg-bonn.de, www.ftg-bonn.de

Kraftfahrzeuggewerbe Rheinland-Pfalz e. V.

Riegelgrube 8, 55543 Bad Kreuznach
Tel. (06 71) 794 77 50, Fax (06 71) 79 47 75 15
info@kfz-rlp.de, www.kfz-rlp.de

Verband des Kfz-Gewerbes Baden-Württemberg e. V.

Motorstr. 1, 70499 Stuttgart
Tel. (07 11) 839 86 30, Fax (07 11) 83 98 63 20
kfz-verband@kfz-bw.de; www.kfz-bw.de

Tankstellenverband Süd-Ost e. V.

Bleichstraße 30, 89077 Ulm
Tel. (07 31) 931 62 56, Fax (0731) 931 62 57
kontakt@tvso.de, www.tvso.de

Verband des Kfz-Gewerbes Mecklenburg-Vorpommern e. V.

Am Liepengraben 4, 18147 Rostock
Tel. (03 81) 44457483, Fax (03 81) 44 45 74 84
info@kfz-mv.de, www.kfz-mv.de

Interessengemeinschaft der Esso-Tankstellenpächter und Esso-Händler e. V.

Bleichstraße 30, 89077 Ulm
Tel. (07 31) 931 62 56, Fax (07 31) 931 62 57
info@ig-esso.de, www.ig-esso.de

Impressum

Zentralverband des Tankstellengewerbes e.V. (ZTG)
Rathausstraße 3
53225 Bonn

Telefon 0228 - 91 47 00
Telefax 0228 - 91 47 016
info@ztg-deutschland.de

Vereinsregister Bonn Nr. 6434

Geschäftsführung:
Jürgen Ziegner v.i.S.d.P., Markus Pillok

Redaktion: ZTG, Bonn
Layout: moogdesign.de
Druck und Verbreitung: TSB GmbH, Bonn

Lizenzvertrag für verwendete Fotos:

Seite 3 © Gabi Eder / pixelio.de
Seite 6 © 2021 iStock.com/urbazon
Seite 8: © ZTG