# VERKEHRSNACHRICHTEN AUS BERLIN UND BRANDENBURG

Die Verbandszeitschrift der
Fuhrgewerbe-Innung
Berlin-Brandenburg e. V.

01
2023

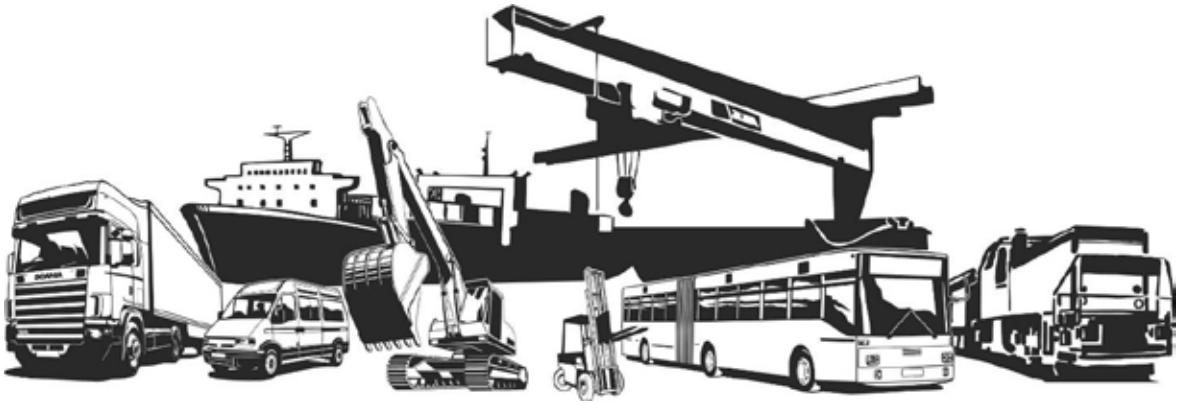
## Digitalisierung in der Verkehrswirtschaft

Expertendialog zum SMART SPACE Hardenbergplatz S. 10

BG Verkehr sagt Absturzunfällen den Kampf an S. 15

bvse-Kreislaufwirtschaftsausschuss erhöht Schlagkraft S. 23

AKADEMIE®
für Transport & Verkehr



- Gefahrgutfahrer – alle Klassen
- ADR 1.3 Beteiligte an der Gefahrgutbeförderung
- Gefahrgutbeauftragte ADR-RID-ADN-IMDG
- Gefahrstoffe – Umgang und Lagerung
- Vorbereitung auf die Fachkundeprüfung
- Verkehrssicherung an Arbeitsstellen MVAS, RSA, ASR 5.2
- Sozialvorschriften und Kontrollgeräte,
- Ladungssicherung VDI 2700 / DVR,
- Beauftragte Personen Ladungssicherung (BPL),
- Befähigte Personen zur Prüfung von Arbeitsmitteln
- Berufskraftfahrergrundqualifikation 140h / 35 h
- Weiterbildung der Berufskraftfahrer (SZ 95)
- Bedienberechtigungen und Unterweisungen
- Fahrsicherheitstraining *Pkw, Transporter, Lkw, Bus, Tankwagen*
- Arbeitsmarktdienstleistungen

**Kontaktdaten**

Akademie für Transport und Verkehr
Nordparkstraße 30, 03044 Cottbus
☏ 0355 48 69 65 33
🖮 www.atv-mobil.de
✉ info@atv-mobil.de

***Ihr Partner in allen Fragen der Bildung, Beratung und Betreuung rund um das Thema Transport-Verkehr-Bautechnik***

*Cottbus ▪ Eisenhüttenstadt ▪ Wildau ▪ Oranienburg ▪ Potsdam-Michendorf ▪ Niesky ▪ Dresden ▪ Inhouse*

## Ein (weiteres) Jahr voller Herausforderungen

Karl-Heinz Deubel
Vorsitzender

Man kann nicht behaupten, die ersten Monate des Jahres 2023 wären für uns in der Region ausgewogen verlaufen – auch wenn der Strom nicht ausgefallen ist. Die Ergebnisse der Berlin-Wahl(wiederholung), die Diskussionen um das Verbrennerverbot ab 2035, die Aktionen der sogenannten oder sich selbst so nennenden Letzten Generation in Berlin mit ihren Verkehrsbeeinträchtigungen und nicht zuletzt alles rings um „Verkehrs- und „Energiewende“ – all das sind Themen, die uns auch in der Verbandsarbeit beschäftigen.

Die ersten Mitgliedsunternehmen testen batterieelektrische schwere LKW, erkennen Einiges, das funktioniert, und identifizieren aber Vieles, was noch zu bewältigen ist, um für den reibungslosen Güterverkehr eine brauchbare Alternative zum Dieselantrieb darstellen zu können.

Gleichzeitig werfen die Konsequenzen der deutschen Energiepolitik ihre langen Schatten, zugegebenermaßen im Chor mit der amerikanischen Subventionspolitik: die ersten Konzerne investieren künftig lieber in den USA als in Deutschland und schließen dazu – Stichwort BASF – auch schon erste Produktionsstätten. Wem das etwas zu einseitig erscheint, dem sei die Weihnachtsvorlesung 2022 von Hans-Werner Sinn empfohlen, da ist manches recht anschaulich erklärt …

Gleichzeitig ringen Bund, Länder und Interessenvertretungen darum, dass mit dem sogenannten Deutschlandticket nicht die Nahverkehrsunternehmen – egal ob privat oder kommunal – in den wirtschaftlichen Ruin fahren. Denn auch, wenn es sich für den Verbraucher schön anhört: mit 49 EUR im Monat den ÖPNV in ganz Deutschland nutzen können – irgendjemand muss ja für die Kosten dafür aufkommen, wenn die Fahrgeldeinnahmen ausbleiben. Da ist nichts einfach, und zu allem Überfluss grätscht noch das europäische Beihilferecht dazwischen – oder vielleicht auch nicht; nichts Genaues und Offizielles weiß man (noch) nicht, aber man ahnt Schlimmes, hört man. Inzwischen wurde allerdings ein "Durchbruch" vermeldet.

Schauen wir in den nächsten Wochen auf Berlin, hoffen wir auf eine vernunftgeleitete Verkehrspolitik für die Hauptstadt, denn auch dann bleiben genug Herausforderungen, mit denen wir uns herumschlagen müssen. Und dass erste aktuelle Umfragen in der Industrie signalisieren, die Rezession fällt vermutlich weniger dramatisch aus als befürchtet, stimmt dann sogar ein wenig optimistisch,

meint Ihr

FUHRGEWERBE-INNUNG

über 130 Jahre

25 000 LEBEN RETTEN
Europäische Charta
für die Straßenverkehrssicherheit

# INHALT

## EDITORIAL

3 Ein (weiteres) Jahr voller Herausforderungen

## TITELTHEMA

6 Digitalisierung in der Verkehrswirtschaft

## AKTUELLES

9 Verkehrspolitischer Meinungsaustausch mit Staatssekretärin Dr. Niedbal

9 Fachgruppenversammlung Personenverkehr - Sarah Willen neue Fachgruppensprecherin

9 Mediengespräch zur Thematik Großraum- und Schwertransporte

10 SBB Veranstaltung zur Einstufung gefährlicher Abfälle nach Inkrafttreten der Ersatzbaustoff-verordnung

10 Pro TVO - Veranstaltung

10 Expertendialog zum SMART SPACE Harden-bergplatz

11 KRAVAG verabschiedet Professor Axel Salzmann

11 Gravierender Mangel an Lkw- und Busfahrern - Allianz der Spitzenverbände für Reform der Be-rufskraftfahrer-Ausbildung

12 "Verkehr in Deutschland wird zunehmen" - BMDV legt neue Verkehrsprognose bis 2051 vor

13 Bundeskabinett beschliesst neue Fahrzeug-Zulas-sungsverordnung

13 Verkehrsunfallbilanz 2022 für Berlin

14 Verkehrsunfallbilanz 2022 in Brandenburg: Zahl der Verkehrsunfälle und Verkehrsun-falltoten auf Rekordtief

## GÜTERKRAFTVERKEHR

15 Pilotprojekt für gerechte Straßenraum-Planung: Wirtschaft und Senatsverwaltung entwickeln Empfehlungen für Umbau am Beispiel Grunewald-straße

**16** BG Verkehr sagt Absturzunfällen den Kampf an

**17** BALM: Fahrleistung 2022 liegt 1,4 % über dem Niveau der letzten zwei Jahre

**17** BALM erweitert Karten zum prognostizierten mautpflichtigen Verkehr

## PERSONENVERKEHR/ TOURISTIK

**18** Konjunkturumfrage der Busunternehmen 2022/2023: Dieselpreis und Fahrpersonalmangel bleiben die größten Herausforderungen

**19** Breite Allianz für HVO100 Marktöffnung

**19** bdo neues DTV-Mitglied

**19** Wahl des DVR: Christiane Leonard ist Vizepräsidentin des DVR

## UMWELT + ENTSORGUNG

**20** EVGE-Arbeitsausschuss und Sachverständigenschulung in Gotha

**20** Abgrenzung Verwertung oder Beseitigung bei der Behandlung mineralischer Abfälle

**23** bvse-Kreislaufwirtschaftsausschuss erhöht Schlagkraft

**24** Brände in Recyclingunternehmen durch falsch entsorgte Lithium-Ionen-Batterien

**25** Bundesministerium nimmt aktuellen Bericht der Initiative Kreislaufwirtschaft Bau entgegen: 90 Prozent aller mineralischen Bauabfälle werden umweltverträglich verwertet

## UND SONST SO ...

**26** Deutschlands Verwaltung führend bei der Verknüpfung von Digitalisierung und work-life-balance: die weltweit erste Online-Anwendung mit geregelten Öffnungszeiten*

# Impressum

**Herausgeber:**

Fuhrgewerbe-Innung
Berlin-Brandenburg e. V.
Hedemannstraße 13
10969 Berlin

**Redaktion:**

Gerd Bretschneider

Tel.: 030.251 06 91
Fax: 030.251 06 93
www.fuhrgewerbe-innung.de
info@fuhrgewerbe-innung.de

**Versand:**

Fuhrgewerbe-Innung
Berlin-Brandenburg e. V.

**Satz, Layout, Anzeigenverwaltung:**

FGIBB Service GmbH
Hedemannstraße 13
10969 Berlin

Ansprechpartnerin:
Verona Quast-Fiedler

Tel.: 030.25 29 50 10
Fax: 030.25 29 50 11
www.fgibb.de
post@fgibb.de

**Druck:**

WM Druck + Verlag
Wolfgang Moser
Römerkanal 2
53359 Rheinbach

Grundauflage dieser Ausgabe:
1.500 Exemplare

**Titelbild/Titelthema:** Istock-Fotografie ID-1206093165

Die Zeitschrift „Verkehrsnachrichten aus Berlin und Brandenburg“ erscheint sechs Mal im Jahr. Sie ist die Verbandszeitschrift der Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e. V. Der Bezug der Zeitschrift erfolgt im Rahmen der Mitgliedschaft der Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e. V. Vom Herausgeber gestaltete Anzeigen und Fotos sind Eigentum der Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e. V. und dürfen nur mit deren Genehmigung vervielfältigt und weiterverwendet werden.

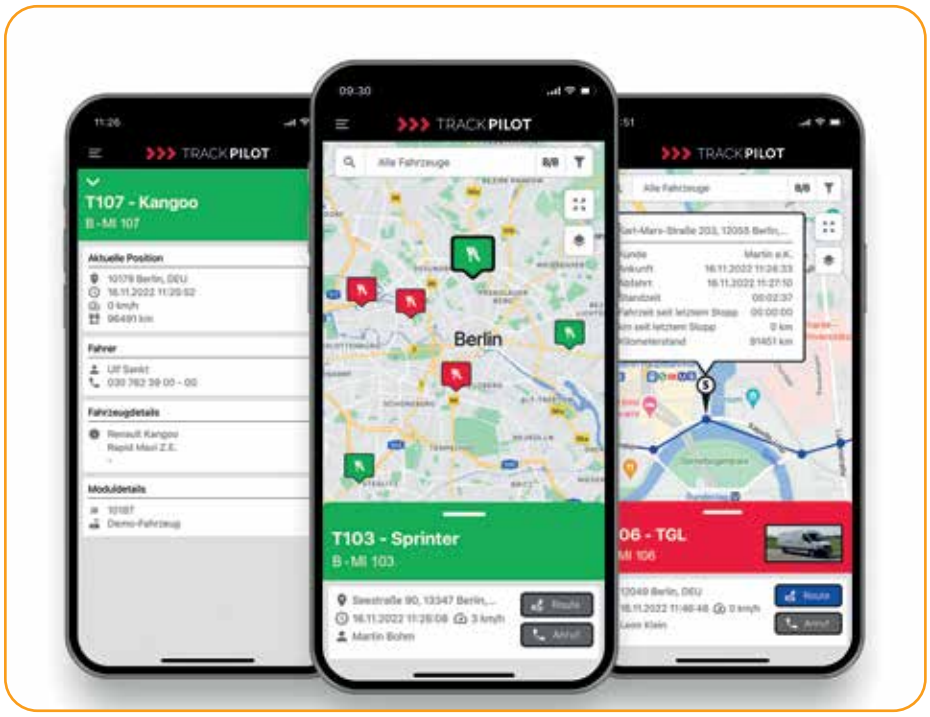
Redaktionsschluss: 13. März 2023

Erscheinungsdatum: 24. März 2023

## Digitalisierung in der Verkehrswirtschaft

*Von Johannes Willmund **

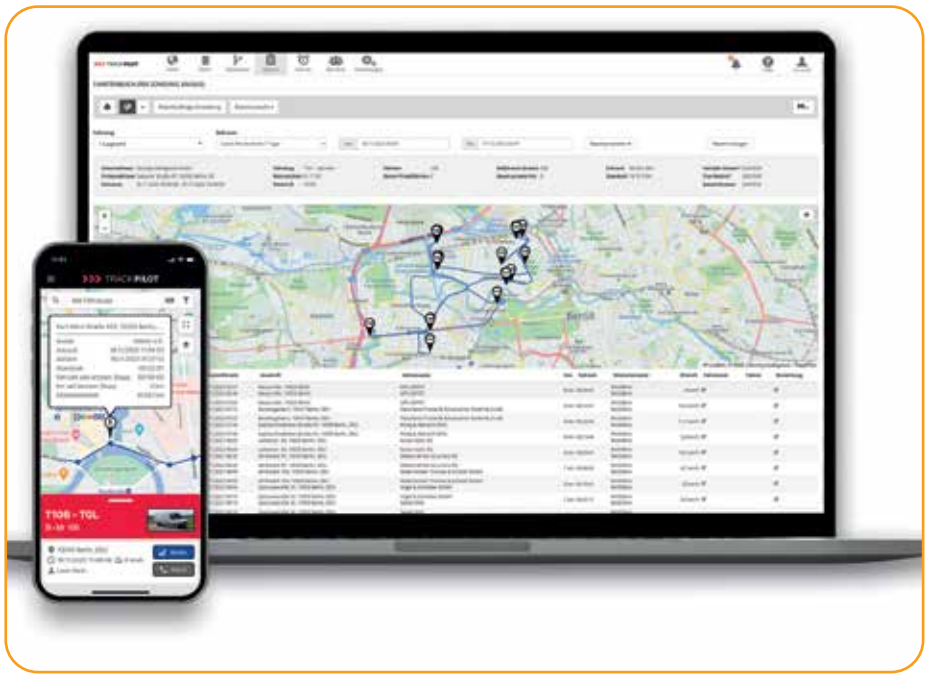
**Auch wenn sich das Kerngeschäft der Verkehrswirtschaft, nämlich der Transport von Personen und Gütern von A nach B, naturgemäß nicht digitalisieren lässt, besteht in der Branche großes Digitalisierungspotenzial. Wer im wettbewerbsintensiven Transportmarkt langfristig bestehen will, dem bietet z. B. moderne Unternehmenssoftware zahlreiche Möglichkeiten, administrative, zeit- und arbeitsintensive Prozesse so schlank wie möglich zu gestalten und den Kundenservice durch digitale Angebote zu verbessern. Bevor der Digitalisierungsprozess in Angriff genommen wird, sollten einige Punkte beachtet werden, damit die Umsetzung erfolgreich gelingt.**




Vorauszuschicken ist, dass es kaum noch ein Unternehmen geben dürfte, das völlig ohne digitale Anwendungen arbeitet. Oftmals werden aber schrittweise begonnene Prozesse nicht oder nur schwerfällig (meist auf Druck der Auftraggeber) konsequent fortgeführt, man begnügt sich mit dem Status quo. Das aber kann verhängnisvolle Folgen im Wettbewerb haben, so dass Digitalisierungsprozesse das Tagesgeschäft permanent begleiten (sollten). Doch wie und wo fängt man an, z. B. bei der Einführung einer neuen Unternehmenssoftware?

### ❖ Plan und Ressourcen

Zuerst sollte ein Projektplan erstellt werden, in dem unter anderem die wichtigsten Meilensteine, die Projektdauer und die verantwortlichen Mitarbeiter festgelegt werden. Im Unternehmen sollte dafür gesorgt werden, dass die involvierten Mitarbeiter genügend Zeit für die intensive Beschäftigung mit einem neuen Produkt freigeschaufelt bekommen. Denn die Auswahl, Bewertung und ggf. der Test einer neuen Software im hektischen Tagesgeschäft ist in der Regel nicht möglich.



### ❖ SaaS-Software

Auch sollte über das Budget gesprochen werden. Denn wer von digitaler Unterstützung profitieren möchte, muss zunächst investieren. Gerade im Softwarebereich sind die in Form von hohen Erstinvestitionen bestehenden Hürden in den letzten Jahren jedoch stark geschrumpft. An die Stelle von mächtigen Softwareinstallationen mit Lizenzkosten deutlich im fünfstelligen Bereich sind längst attraktive SaaS-Lösungen gerückt. Bei diesen Software-as-a-Service Angeboten loggt sich der Anwender über den Internetbrowser in die Systeme ein. Software und Datenbanken werden vom Anbieter auf eigenen Cloud-Servern bereitgestellt, gewartet und geupdatet. Damit sind SaaS-Lösungen flexibel und ortsungebunden und lassen sich sehr einfach auch in die in den letzten Jahren zunehmenden Home-Office Arbeitsmodelle integrieren.

Die Software ist sofort verfügbar und einsatzbereit. Kosten für IT-Experten,

die vor Ort komplexe Serverinstallationen durchführen, entfallen. SaaS Lösungen werden sich immer weiterverbreiten und sind aus dem Büroalltag nicht mehr wegzudenken. Gerade bei neuen, schnellwachsenden Anbietern mit aggressiver Preispolitik sollte aber auf jeden Fall abgeklärt werden, inwieweit Datenschutz und DSGVO-Konformität zu 100% gewährleistet sind.

*Weniger Stress und mehr Effizienz in Büro und Disposition: Mit moderner Flottenmanagement- oder Tourenplanungssoftware können viele lästige und zeitaufwändige Tätigkeiten auf ein Minimum reduziert werden*

### ❖ Schneller Return on Invest

SaaS-Software wird meistens als Abonnement angeboten. Pro Einheit, also z. B. pro Benutzer oder pro Fahrzeug wird ein monatlicher Betrag in Rechnung gestellt. Häufig kann darüber hinaus zwischen verschiedenen Tarifen ausgewählt werden, die sich in Funktions- oder Leistungsumfang unterscheiden.

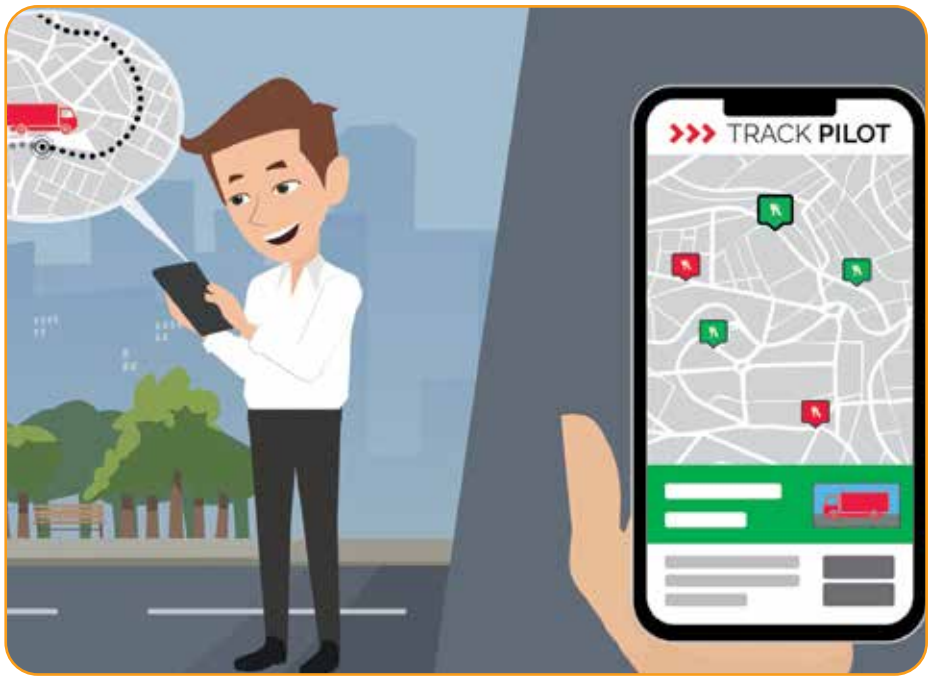
Davon profitieren auch kleine Unternehmen mit wenigen Fahrzeugen, für die hohe Erstinvestitionen in Lizenzen oder Installation schwer zu stemmen wären. Bei kleinen Monatsbeträgen hingegen übersteigt der Nutzen von solchen digitalen Lösungen sehr schnell die getätigten Investitionen.

### ❖ Systemeinführung

Wenn die Kostenstruktur geklärt und die Entscheidung für ein System gefallen ist, beginnt der wichtigste Schritt: Die Einführung des Systems im Unternehmen. Je stärker die Mitarbeiter bereits im Vorfeld über das Vorhaben informiert und ggf. sogar in den Auswahlprozess involviert wurden, desto wahrscheinlicher ist ein schneller Umsetzungserfolg. Viele Lösungsanbieter bieten Anwendertrainings, Webinare oder individuell zugeschnittene Vor-Ort-Schulungen an um das digitale Know-how von Mitarbeitern und Führungskräften auszubauen. Es empfiehlt sich, von derartigen Angeboten Gebrauch zu machen. Je schneller die Systeme sicher angewendet werden, desto eher kann von Effizienz und Einsparungen profitiert werden.

### ❖ Mitarbeiter einbeziehen

Auch sollte ein positives Bewusstsein im Unternehmen dafür geschaffen werden, dass Digitalisierung mit Veränderungen einhergeht. Teilweise bedarf es hier eines gewissen Einfühlungsvermögens. Wenn sich z. B. der Versandleiter, der die Tourenplanung seit 20 Jahren nach Bauchgefühl macht, auf einmal mit dem Test oder der Einführung einer neuen SaaS-Tourenplanungssoftware befassen soll, ist eine Abwehrhaltung wahrscheinlich. Auch Fahrer könnten empfindlich reagieren, wenn ihnen mitgeteilt wird, dass ihre Fahrzeuge ab jetzt mit GPS-Ortungssystemen ausgerüstet sind. Wertschätzende Kommunikation und echte Vorteile für die betroffenen Mitarbeiter sorgen hier für Akzeptanz und Verständnis.




*Auch unterwegs immer auf dem Laufenden: Moderne SaaS-Lösungen sind browserbasiert und auch für die Nutzung auf Smartphone & Co. optimiert.*

### Fazit

Für Unternehmen im Bereich Transport und Logistik gibt es zahlreiche Ansatzpunkte für konkrete Digitalisierungsmaßnahmen. Moderne Web-Lösungen stehen für Kosten sparende Effizienz und machen den Transformationsprozess besonders einfach. Dennoch sollten realistische Vorab-Planungen die Basis eines jeden Projekts sein. Digital kompetente und geschulte Mitarbeiter sind der wichtigste Faktor in jedem erfolgreichen Digitalisierungsprozess und sollten von Beginn an über diese Planungen informiert sein.

## Meinungen aus der Praxis:

**Rünzel Krankentransport, Aktive Disposition:**

„Das TrackPilot Ortungssystem hat uns schon unwahrscheinlich geholfen. Früher musste man im Gefühl haben, wie lange eine Fahrt dauert und welcher Fahrer gerade wo in der Stadt ist. Wenn z. B. eine Fahrt in Steglitz reinkommt, sehe ich sofort auf dem Bildschirm, wer dort in der Nähe ist und wen ich da hinschicken kann. Wir nutzen TrackPilot seit über 10 Jahren und könnten gar nicht mehr ohne arbeiten."

**Silvio Opalka Transporte, Potsdam, Remote-Tachodownload:**

„Mit aktuell fünf LKWs ist unser Fuhrpark noch recht überschaubar. Dennoch war das Tachodatenmanagement in der Vergangenheit ein lästiges Thema, das uns jeden Monat viel Zeit gekostet hat. Im November 2022 haben wir unsere Fahrzeuge mit den downloadfähigen Telematikgeräten von Moving Intelligence ausgestattet. Um Download und Speicherung müssen wir uns jetzt gar nicht mehr kümmern. Über Lenkzeitverstöße oder besondere Vorkommnisse werden wir nun per E-Mail informiert. Wir sparen viel Zeit, die wir für andere Dinge verwenden können."

**DewiBack Handels GmbH Berlin, Temperaturüberwachung & Tourenplanung**

„Mit dem TrackPilot Ortungs- und Tourenplanungssystem können wir den Kunden früh Auskunft geben und besser über den Warenverbleib informieren. Das ging früher alles übers Telefon. Heute spart uns die Live-Ortung viel Zeit und Aufwand bei der Kommunikation. Doch der ganz entscheidende Vorteil ist für uns die integrierte Temperaturüberwachung. Wir haben jederzeit alle Werte im Blick und werden sofort informiert, wenn gewisse Grenzwerte erreicht werden. Das versetzt uns in die Lage, zu reagieren bevor es zum Totalausfall bei einem Aggregat kommt oder sogar Ware verdirbt."

**Andreas Breuer, Moving Intelligence GmbH**

„Unser Slogan „Knowledge in Motion." also „Wissen in Bewegung." beschreibt sehr gut, was wir für unsere Kunden tun. Wir reichern mobile Prozesse mit Daten an und versetzen Unternehmen damit in die Lage, die Abläufe in Fuhrpark und Logistik besser zu verstehen und weiteres Potenzial zu erkennen. Egal ob im Tagesgeschäft oder auf strategische Sicht – Schnelle Informationen und exakte Daten helfen unseren Kunden dabei, die richtigen Entscheidungen zu treffen."

*** Johannes Willmund,**
**Bereichsleitung Vertrieb & Marketing**
**Marketing Moving Intelligence GmbH**
**Tel. 030 762 39 00 52**
**jwillmund@movingintelligence.de**

## Verkehrspolitischer Meinungsaustausch mit Staatssekretärin Dr. Niedbal

**Zu einem verkehrspolitischen Meinungsaustausch konnte die Innung am 26.01.2023 die Berliner Verkehrsstaatssekretärin Dr. Meike Niedbal und den in der Senatsverkehrsverwaltung für Güterverkehr und Logistik verantwortlichen Mitarbeiter Dr. Julius Menge in der Hedemannstraße begrüßen.**

Mit Güterverkehrs- und Omnibusunternehmern der Innung wurden Themen wie Inhalt und Umsetzung des Mobilitätsgesetzes, Fragen der Organisation des Wirtschaftsverkehrs, des Einsatzes alternativer Antriebe, des Segments Stadtrundfahrten sowie Fragestellungen im Zusammenhang mit der Erteilung von Berechtigungen für den Güter- und Personenverkehr sowie von Führerscheinen erörtert.

An der Zusammenkunft nahmen Mitglieder des Vorstandes und der Geschäftsführung der Innung sowie weitere im Ehrenamt engagierte Unternehmer teil.

Abb. Dr. Meike Niedbal

Abb. Dr. Julius Menge

Abb. FGI

## Fachgruppenversammlung Personenverkehr – Sarah Willen neue Fachgruppensprecherin

**Fragen der Personalgewinnung und dabei nutzbare Förderinstrumente der Bundesagentur für Arbeit, die Personalgewinnungskampagne des bdo, das Haltestellenthema bei Stadtrundfahrten und weitere fachgruppenspezifische Fragestellungen standen thematisch im Mittelpunkt der Fachgruppenversammlung Personenverkehr/Sparte Omnibus der Innung am 25.01.2023.**

Auch eine personelle Änderung stand auf der Tagesordnung: Nach über 20 Jahren Tätigkeit als Sprecher der Fachgruppe Personenverkehr legte **Michael Gräfe** (Berolina Reisen Magasch) sein Amt nieder. Zu seiner Nachfolgerin wählten die Mitglieder der Fachgruppe einstimmig **Sarah Willen** (Prima Klima Reisen).

## Mediengespräch zur Thematik Großraum- und Schwertransporte

**Zu einem Fachgespräch zur Thematik Organisation von Großraum- und Schwertransporten in Berlin trafen sich am 24.01.2023 Vertreter der Innung, der IHK Berlin und der Fachgemeinschaft Bau mit dem Fachjournalisten Herbert Schadewald beim Unternehmen Colossus Logstics in Wustermark.**

Gastgeber **Klaus Pietack**, sein Speditionsleiter **Dario Dresch** und die Verbands- bzw. Kammervertreter informierten über Ziele und Aufgaben der vor einigen Monaten ins Leben gerufenen thematischen Arbeitsgruppe, die bei der IHK Berlin angesiedelt ist und der verschiedene Unternehmen und Verbände des Schwertransportsegments sowie der verladenden Wirtschaft angehören.

Die Innung wird dabei von **Geschäftsführer Gerd Bretschneider** vertreten.

Abb. Klaus Pietack

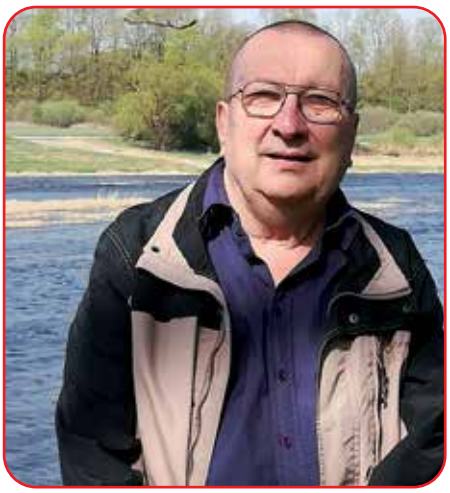


Abb. Herbert Schadewald

## SBB-Veranstaltung zur Einstufung gefährlicher Abfälle nach Inkrafttreten der Ersatzbaustoffverordnung

**Über 200 Teilnehmer waren am 17.01.2023 der Einladung der SBB Sonderabfallgesellschaft Brandenburg/Berlin mbH nach Kleinmachnow gefolgt, um sich zu verschiedenen Themen rund um die im August in Kraft tretende Ersatzbaustoffverordnung zu informieren.**

Im Mittelpunkt standen Fragestellungen zur Einstufung sogenannter Abfälle mit Spiegeleintrag, also Abfallarten, die sowohl als gefährliche als auch als nicht gefährliche Abfälle anfallen können und so entsorgt werden müssen.

Vorträge zu Probenahme und Analytik sowie ein Ausblick *„über den Tellerrand“* rundeten die Veranstaltung ab.

Für Innung und Entsorgergemeinschaft Abfall Berlin-Brandenburg e. V. nahmen **Geschäftsführer Gerd Bretschneider**, das **Mitglied des ESA-Überwachungsausschusses Torsten Lackert** und **ESA-Mitarbeiterin Anna Szyszka** teil.

## Pro TVO – Veranstaltung

**Am 23. Januar 2023 fand auf Einladung des Verbands Deutscher Grundstücksnutzer im Innovationspark Wuhlheide in Treptow-Köpenick ein Gipfeltreffen des Bündnisses „Pro TVO“ statt, das sich für den Abschluss des Straßenbauprojektes Tangentiale Verbindung Ost (TVO) einsetzt.**

Anwesend waren unter anderem die Bezirksbürgermeister der betroffenen Bezirke Lichtenberg, Treptow-Köpenick und Marzahn-Hellersdorf, Vertreter der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen und der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz sowie Mitglieder von Bürgerinitiativen und weitere politische Vertreter.

Zahlreiche Unterstützer des parteiübergreifenden Bündnisses – darunter die Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e. V. - hatten bis zu diesem Tag die Resolution: „Die Tangentialverbindung Ost zügig realisieren – Anwohner entlasten und gewerbliche Anbindungen verbessern“ unterzeichnet, die den Berliner Senat zu einer zügigen Umsetzung des Projektes aufruft.

Die Innung wurde in der Veranstaltung durch **Geschäftsführer Gerd Bretschneider** vertreten.

## Expertendialog zum SMART SPACE Hardenbergplatz

**Die digitale Transformation verändert die Art, wie Städte gestaltet werden. Dabei spielen auch Fragestellungen eine zentrale Bedeutung, die auf Nutzungsänderungen des öffentlichen Raumes gerichtet sind.**

Die Bearbeitung solch komplexer Fragestellungen für das Land Berlin ist ein gemeinschaftliches Projekt. Es benötigt sowohl die Expertise und Erfahrung aus den Senatsverwaltungen als auch den Austausch mit Experten aus Wissenschaft, Wirtschaft und Gesellschaft. Die Strategie Gemeinsam Digital: Berlin hat dafür ein Verfahren entwickelt, in das auch die Innung eingebunden ist.

Nach drei ersten Steuerungsrunden hatte das Projekt SMART SPACE Hardenbergplatz im nächsten Schritt in einem Expertendialog und einer Maßnahmenwerkstatt für den 26.01.2023 eingeladen.

Oliver Schruoffeneger, Bezirksstadtrat für Ordnung, Umwelt, Straßen und Grünflächen in Charlottenburg-Wilmersdorf, und das Team von Gemeinsam Digital: Berlin begrüßten die Teilnehmer der Zusammenkunft, zu der die Innung von **Geschäftsführer Gerd Bretschneider** vertreten wurde, im „Change Hub“ in der Hardenbergstraße, um verschiedene Themen zur Neugestaltung des Hardenbergplatzes am Bahnhof Zoo zu erörtern.

## KRAVAG verabschiedet Professor Axel Salzmann

**Anfang Februar wurde Prof. Axel Salzmann in den Ruhestand verabschiedet. Elf Jahre lang leitete er das Kompetenzzentrum für Straßenverkehrsgewerbe und Logistik der KRAVAG-LOGISTIC. Während dieser Zeit beschäftigte er sich mit Themen von ADSp bis Ladungsdiebstahl und rief den KRAVAG-Newsletter ins Leben, welchen er bis Mitte 2022 verantwortete.**

Über viele Jahre war Prof. Salzmann Gast und nicht zuletzt dank ihm die KRAVAG Unterstützerin unserer Mitgliederversammlungen.

**Der Ehrenvorsitzende der Innung, Michael Eichen, und Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider** nutzten die Verabschiedung Anfang Februar in Hamburg, persönlich Danke zu sagen für die langjährige partnerschaftliche Zusammenarbeit.

***Vorstand, Geschäftsführung und Innungsteam sagen auf Wiedersehen, Professor Salzmann, und wünschen alles Gute für die Zukunft!***

*Abb:: Prof. Axel Salzmann und seine Nachfolgerin Anja Ludwig (Quelle: KRAVAG)*

## Gravierender Mangel an Lkw- und Busfahrern - Allianz der Spitzenverbände für Reform der Berufskraftfahrer-Ausbildung

**Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen (bdo) e.V., der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V., der Bundesverband Spedition und Logistik (DSLV) e.V. und der Bundesverband der Deutschen Entsorgungs-, Wasser- und Kreislaufwirtschaft (BDE) e.V. werben für eine grundlegende Reform der Berufskraftfahrer-Ausbildung. Die Branchenverbände haben Ende Februar dazu ein gemeinsames Positionspapier veröffentlicht und sich in einem gemeinsamen Brief an den Parlamentarischen Staatssekretär beim Bundesminister für Digitales und Verkehr (BMDV), Oliver Luksic, gewandt.**

In der Güterkraftverkehrs- und Busbranche besteht ein gravierender Fahrpersonalmangel: Derzeit fehlen etwa 70.000 Lkw-Fahrer. Da pro Jahr ca. 30.000 Lkw-Fahrer altersbedingt ausscheiden, jedoch nur ca. 15.000 den Beruf neu ergreifen, verschärft sich allein durch diese Differenz der Fahrermangel jährlich um etwa 15.000 fehlende Lkw-Fahrer. Auch in der Busbranche folgen zu wenig Nachwuchskräfte auf altersbedingte Abgänge.

Laut aktueller bdo-Umfrage vom Januar 2023 fehlen heute bereits 7.768 Busfahrer und Busfahrerinnen. Aufgrund der zunehmenden altersbedingten Personalabgänge und der geplanten Verkehrswende wird dieser Bedarf bis 2030 auf 87.000 Kräfte steigen. Die Schienenersatzverkehre für die geplanten, umfangreichen Bahnsanierungsmaßnahmen sind hier noch gar nicht berücksichtigt.

Ohne zügige Reformen wird sich der Berufskraftfahrermangel in der Güterkraftverkehrs- und Busbranche gravierend verschärfen und noch deutlichere Auswirkungen auf Wirtschaft, Versorgung und Personenverkehr entfalten.

Die Branchenverbände Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen (bdo) e.V., der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V., der Bundesverband Spedition und Logistik (DSLV) e.V. und der Bundesverband der Deutschen Entsorgungs-, Wasser- und Kreislaufwirtschaft (BDE) e.V. haben deshalb ein gemeinsames Positionspapier zur grundlegenden Reform der Berufskraftfahrer-Ausbildung erarbeitet.

In einem gemeinsamen Brief an den Parlamentarischen Staatssekretär im BMDV, Oliver Luksic, sichern bdo, BGL, DSLV und BDE ihre vollumfängliche Unterstützung bei der zügigen Umsetzung umfassender und unverzichtbarer Reformen zu. Für einen konstruktiven und lösungsorientierten Austausch schlagen die Branchenverbände dazu kurzfristig einen Runden Tisch vor, um den Interessen der einzelnen Branchen ausgewogen gerecht zu werden.

***Die Branchenverbände schlagen folgende konkrete Maßnahmen vor:***

- Integration der Berufskraftfahrerqualifikation in die Fahrausbildung („2 in 1") unter Beibehaltung der Ausbildungsqualität
- Abbau der Sprachbarrieren bei der Berufskraftfahrerqualifikation
- Führerscheinerwerb in zusätzlichen Fremdsprachen
- Unbürokratische Anerkennung ausländischer Führerscheine
- Aufhebung des Wohnortprinzips für den Führerschein und die Berufskraftfahrerqualifikation
- Digitalisierung von Aus- und Weiterbildung (E-Learning) sowie der Verwaltung
- Anpassung der Mindestalter-Regelung für Lkw- und Busfahrer:innen
- Reduktion der Führerscheinpflichtstunden für den Busführerschein der Klasse D

## „Verkehr in Deutschland wird zunehmen“ - BMDV legt neue Verkehrsprognose bis 2051 vor

**Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing hat Anfang März in Berlin gemeinsam mit Studienautor Dipl.-Math. oec. Tobias Kluth von Intraplan die Ergebnisse der neuen Gleitenden Langfrist-Verkehrsprognose des BMDV vorgestellt. Sie reicht bis ins Jahr 2051 und berücksichtigt u.a. ein deutlich gestiegenes Bevölkerungswachstum, Veränderungen durch die Energiewende und Folgen des Ukraine-Krieges.**

Bis 2051 wird der Verkehr überall in Deutschland zunehmen, besonders stark im Güterbereich. Im Vergleich zu 2019, dem letzten Jahr vor der Corona-Pandemie, steigt hier die Verkehrsleistung um die Hälfte – von 679 auf 990 Milliarden Tonnenkilometer. Der LKW bleibt dabei das dominierende Verkehrsmittel und nimmt an Bedeutung weiter zu (+54 Prozent Zuwachs auf der Straße). Der Güterverkehr auf der Schiene legt um ein Drittel zu, während die Wasserstraße stagniert.

Der Personenverkehr wird um 13 Prozent auf fast 1.400 Milliarden Personenkilometer in 2051 ansteigen. Bei den einzelnen Verkehrsträgern gibt es starke Zuwächse gibt es beim Bahn- und Luftverkehr von über 50 Prozent, auch der Radverkehr legt spürbar zu (+36 Prozent), während der Straßenverkehr nur geringfügig wächst. Dennoch bleiben Auto und Motorrad mit Abstand beliebtestes Fortbewegungsmittel der Deutschen. Mehr als zwei Drittel aller Wege werden damit zurückgelegt.

**Bundesminister Dr. Wissing:** *„Ich richte meine Verkehrspolitik an den tatsächlichen Begebenheiten aus, an Zahlen, Daten und Fakten und nicht an politischem Wunschdenken. Die Ergebnisse der neuen Langfrist-Verkehrsprognose machen deutlich: Der Verkehr in Deutschland wird in jeder Hinsicht zunehmen. Um einen Verkehrsinfarkt zu verhindern, brauchen wir jetzt dringend das Deutschlandtempo für den Ausbau aller Verkehrsträger – auch der Straße. Ich kämpfe dafür, dass die Menschen in unserem Land frei bestimmt ihren Mobilitätsbedürfnissen nachkommen können und unsere Wirtschaft wächst – auch dank einer guten Verkehrsinfrastruktur.“*

Ausschlaggebend für die starke Zunahme des Verkehrs auf der Straße ist ein Strukturwandel im Güterverkehr. Durch die Energiewende gibt es einen starken Rückgang bei Massen- und Energiegütern wie Kohle, Koks, Mineralölprodukte, Erze, die bisher vor allem auf Schiene und Wasserstraße transportiert wurden.

Großes Wachstum gibt es bei Gütern, die überwiegend auf der Straße befördert werden. Hierzu zählen Postsendungen (+200 Prozent), Sammelgüter (+91 Prozent) sowie Stückgüter, z.B. Nahrungs- und Genussmittel (+29 Prozent).

Ein vollbeladener Zug, der zuvor rund 2.000 Tonnen Kohle transportierte, erreicht mit Stückgut nur einen Bruchteil hiervon. Bei gleicher zurückgelegter Transportstrecke verliert die Bahn daher Anteile im Modal-Split. Dieser gibt Auskunft über die prozentualen Anteile der Verkehrsmittel an der gesamten Verkehrsleitung. Trotz Annahme von ambitionierten Ausbauplänen stößt die Bahn an die Grenzen der Leistungsfähigkeit und kann die zusätzlichen Verkehre nicht aufnehmen. Deutschland steht des Weiteren vor einem klimaneutralen Umbau der mehr als 19 Millionen Wohngebäude. Dächer und Wände müssen gedämmt, Heizungen und Fenster ausgetauscht werden. Dies erzeugt einen Baustellenverkehr in neuen Dimensionen. Die Anlieferung vor Ort wird nicht mit der Bahn oder dem Binnenschiff erfolgen können.

Mit der neuen Gleitenden Langfrist-Verkehrsprognose reagiert das BMDV auf neue Dynamiken im Verkehrsbereich. Sie ermöglicht erstmals einen Blick in das Verkehrsgeschehen bis ins Jahr 2051 und wird künftig jedes Jahr basierend auf neuen Daten und absehbaren Entwicklungen aktualisiert.

## Bundeskabinett beschliesst neue Fahrzeug-Zulassungsverordnung

**Die Kfz-Zulassung wird digital: Mitte Februar hat das Bundeskabinett die von Bundesminister Dr. Volker Wissing vorgelegte Verordnung zum Neuerlass der Fahrzeug-Zulassungsverordnung beschlossen. Sie soll - nach Zustimmung des Bundesrates - am 1. September in Kraft treten.**

Ein Vorteil der neuen Verordnung: Ab dem 1. September 2023 ist es möglich, unmittelbar nach der digitalen Neuzulassung des Fahrzeugs am Straßenverkehr teilzunehmen. Als Nachweis dient der digitale Zulassungsbescheid. Bürger müssen nicht mehr die Übersendung der Fahrzeugdokumente und Plaketten abwarten und dürfen bis zu 10 Tage lang ohne diese fahren.

Neben der Möglichkeit, auch besondere Kennzeichen, wie E-Kennzeichen, Oldtimerkennzeichen und Saisonkennzeichen, internetbasiert zu beantragen, können nun auch erstmalig juristische Personen Anträge auf Zulassung eines Fahrzeugs digital über die bestehenden i-Kfz-Portale bei den Zulassungsbehörden abwickeln.

Daneben können ab dem 1. September juristische Personen des Privatrechts, wie Autohäuser und Zulassungsdienstleister, die sehr viele Zulassungsanträge pro Jahr stellen, diese Anträge bundesweit digital über eine einheitliche Schnittstelle beim Kraftfahrt-Bundesamt, die sogenannte Zentrale Großkundenschnittstelle, in die i-Kfz-Portale einsteuern.

Die Gebühren für die digitale Abwicklung der Fahrzeugzulassung werden mit dieser Verordnung im Vergleich zum Verfahren in der Behörde vor Ort deutlich kostengünstiger.

Für die Umsetzung der Verordnung sind die Bundesländer zuständig, es bedarf noch der Zustimmung des Bundesrates.

## Verkehrsunfallbilanz 2022 für Berlin

**Im vergangenen Jahr ist es in Berlin zu so wenigen Unfällen gekommen wie seit zehn Jahren nicht mehr. Die Polizei zählte insgesamt 130.160 Verkehrsunfälle sowie 16.315 Verunglückte. "Diese Unfallzahlen liegen deutlich unter dem Durchschnitt der letzten zehn Jahre und stellen neben den Corona-Jahren die geringsten Werte dar", heißt es in der Polizeimitteilung zur Berliner Unfallstatistik, die Ende Februar veröffentlicht wurde.**

Konkret passierten im vergangenen Jahr 2.534 Unfälle mehr als im Vorjahr, aber auch rund 17.000 Unfälle weniger als 2019, dem letzten Jahr vor der Corona-Pandemie. Meist kam es nur zu Blechschäden, bei 13.897 Unfällen wurden Menschen verletzt oder getötet.

Besonders deutlich sank demnach die Zahl der tödlich Verunglückten: Mit 34 Unfalltoten gab es im vergangenen Jahr so wenige wie noch nie seit 1990. Damals, im ersten Jahr des wiedervereinigten Berlin, kamen noch 226 Personen bei Unfällen ums Leben.

Unter den 34 Opfern im vergangenen Jahr waren zehn Fußgängerinnen und Fußgänger sowie und zehn Radfahrerinnen und Radfahrer. Zudem starben sieben Autoinsassen, sechs Motorrad- oder Rollerfahrer und ein sonstiger Verkehrsteilnehmer. Rund die Hälfte der Verkehrstoten waren Senioren, außerdem 13 Erwachsene zwischen 18 und 65 Jahren, zwei Kinder und ein Jugendlicher.

*"Der geringste Wert seit über 30 Jahren gibt Anlass zur Hoffnung, dass wir uns unserer Zukunftsvision, keine getöteten oder schwerverletzten Verkehrsteilnehmenden mehr im Berliner Stadtgebiet beklagen zu müssen, nähern"*, sagte **Polizeipräsidentin Barbara Slowik** zu diesen Zahlen.

Die Rangfolge der Unfallursachen blieb im Vergleich zu den Vorjahren unverändert. Am häufigsten waren Fehler beim Abbiegen Auslöser für Unfälle (10.674 Fälle, 2021: 10.158), gefolgt von Missachtung der Vorfahrt (4.889 Fälle, 2021: 4.589), überhöhte Geschwindigkeit (2.384 Fälle, 2021: 2.316) sowie Alkoholeinfluss (1.508 Fälle, 2021: 1.239). Die Straßen mit den meisten Unfällen waren der Tempelhofer Damm (293 Unfälle), Landsberger Allee, Seestraße, Mariendorfer Damm und Sonnenallee.

An 80 Prozent der Unfälle waren PKW beteiligt und an rund 12 Prozent Lastwagen. Radfahrer waren nur an knapp vier Prozent und Fußgänger an einem Prozent aller Unfälle beteiligt. Wenn Radfahrer selbst Unfälle verursachen, liegt es der Bilanz zufolge häufig am Fahren auf der falschen Straßenseite und am falschen Einfahren in den fließenden Verkehr. Sind Radfahrer Unfallopfer, sei der Grund sehr oft falsches Abbiegen durch einen PKW- oder Lkw-Fahrer. Fußgänger verursachen demnach die meisten Unfälle durch plötzliches Betreten von befahrenen Straßen.

Stark zugenommen haben erneut Unfälle mit E-Scootern und anderen kleinen Elektrofahrzeugen. Die Polizei zählte 1.144 dieser Unfälle. 123 Menschen wurden dabei schwer und 700 leicht verletzt. 2021 gab es 813 dieser Unfälle und 2020 nur 320.

## Verkehrsunfallbilanz 2022 in Brandenburg: Zahl der Verkehrsunfälle und Verkehrsunfalltoten auf Rekordtief

**Die Zahl der Verkehrsunfälle und der Verkehrsunfalltoten ist im vergangenen Jahr auf den niedrigsten Stand in der Geschichte des Landes Brandenburg gesunken. Im Jahr 2022 zählte die Polizei 71.396 Verkehrsunfälle und 112 Verkehrsunfalltote auf Brandenburgs Straßen – das sind 1.055 Unfälle und 15 Unfalltote weniger als im Jahr zuvor. Dagegen wurden 10.538 Verkehrsverletzte registriert, 479 mehr als im Vorjahr. Das geht aus der vorläufigen Verkehrsunfallbilanz hervor, die Innenminister Michael Stübgen, Verkehrsstaatssekretär Rainer Genilke und Polizeipräsident Oliver Stepien Mitte Februar in Potsdam vorgestellt haben.**

**Michael Stübgen:** *„Die Verkehrsunfallbilanz 2022 weist mehr Licht als Schatten auf. Noch nie gab es so wenige Verkehrsunfälle und Verkehrsunfalltote wie im vergangenen Jahr. Dagegen stieg die Zahl der Verkehrsverletzten zwar wieder an – sie bleibt aber unter dem Niveau der Zahlen vor der Coronapandemie. Trotz der insgesamt positiven Entwicklung bleibt es eine gesellschaftliche Kernaufgabe, die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Es muss alles getan werden, um vermeidbare Verkehrsunfälle zu verhindern. Alle an der Verkehrssicherheitsarbeit Beteiligten müssen ihre Maßnahmen im präventiven, verkehrsinfrastrukturellen sowie im repressiven Bereich unvermindert fortführen. Verkehrssicherheitsarbeit dient dem Schutz aller.“*

**Rainer Genilke:** *„Verkehrssicherheitsarbeit ist eine Daueraufgabe, in die das MIL seit Jahren vielseitig und stetig investiert: in Infrastrukturmaßnahmen, in die Unterstützung und Vernetzung der Akteure und in die Landeskampagne „Lieber sicher. Lieber leben.“*

*Ich freue mich, dass wir mit dem Doppelhaushalt 2023/2024 unser Engagement auf hohem Niveau verstetigen und teilweise sogar ausbauen können. Wenn es darum geht, den Straßenverkehr noch sicherer zu machen, sind aber alle gefragt, das Land, die Kommunen, die vielen Akteure der Verkehrssicherheit und die Verkehrsteilnehmenden. Die Unfallzahlen zeigen erneut, dass das größte Potential bei jedem und jeder Einzelnen liegt. Mit Vorsicht und Rücksicht aufeinander kommen wir sicher an unser Ziel.“*

**Oliver Stepien:** *„Erneut weniger Verkehrsunfalltote auf Brandenburgs Straßen ist eine sehr gute Nachricht. Geschwindigkeit, Vorfahrt und Abstand bleiben die Hauptunfallursachen im Land Brandenburg. Neben unseren präventiven Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit werden wir in diesem Jahr einen Schwerpunkt auf die Verkehrsüberwachung insbesondere außerhalb geschlossener Ortschaften legen, denn dort verzeichneten wir die meisten tödlichen Verkehrsunfälle.“*

## Pilotprojekt für gerechte Straßenraum-Planung: Wirtschaft und Senatsverwaltung entwickeln Empfehlungen für Umbau am Beispiel Grunewaldstraße

**Das Berliner Mobilitätsgesetz schreibt vor, dass bis 2030 alle Hauptverkehrsstraßen mit breiten Radstreifen ausgestattet werden. Dies betrifft unter anderem die Grunewaldstraße / Berliner Straße in Schöneberg und Wilmersdorf. Solche Prozesse zur Neuaufteilung des Straßenraums unterstreichen die bestehende hohe Flächen- und Nutzungskonkurrenz in Berliner Straßen. Sie bieten aber auch die Chance, entsprechende Flächen für das Liefern und Laden direkt mitzudenken. Aus diesem Grund hat die Industrie- und Handelskammer zu Berlin (IHK) in Kooperation mit der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz, dem Bundesverband Paket- und Expresslogistik e.V. sowie der Fuhrgewerbe-Innung den Straßenzug untersucht, die dort ansässigen Gewerbetreibenden befragt und daraus Empfehlungen für die Einrichtung von Lieferzonen abgeleitet. Die Ergebnisse sollen jetzt in den weiteren Planungsprozess eingebracht werden. Ziel ist es, die Methodik des Pilotprojektes bei den Umbauplanungen von weiteren Straßen anzuwenden.**

Für die Empfehlungen haben die Kooperationspartner den rund 2,3 km langen Straßenzug an insgesamt acht konkreten Straßenabschnitten analysiert. Zusätzlich zur Befragung der rund 900 ansässigen Unternehmen entlang und um den Straßenzug erfolgten Vor-Ort-Begehungen. Die Befragung ergab, dass rund 90 Prozent der Unternehmen auf Lieferzonen im öffentlichen Straßenland angewiesen sind. Wegen fehlender oder zugeparkter Lieferzonen wird aktuell oft noch aus der zweiten Reihe geliefert. Die Kooperationspartner empfehlen deshalb bei der Neuaufteilung der vorhandenen Fahrstreifen die aktuell fünf vorhandenen Lieferzonen deutlich zu erweitern. Sie schlagen vor, zwischen jeder Kreuzung und in jede Fahrtrichtung eine Lieferzone zu errichten.

**Robert Rückel, Vizepräsident IHK Berlin:** *„Damit die Mobilitätswende gelingt, müssen Lieferzonen von Anfang an mitgedacht, umgesetzt und vor Fremdnutzung geschützt werden. Es ist erforderlich, bei allen Straßenumbauten die spezifischen Lieferbedarfe frühzeitig zu ermitteln und einzuplanen, damit Berliner Geschäftsstraßen auch künftig Geschäftsstraßen bleiben können.“*

**Dr. Meike Niedbal, Staatssekretärin für Mobilität:** *„Angemessene Flächen zum Liefern und Laden sind eine unverzichtbare Voraussetzung, damit der Wirtschaftsverkehr auf der Straße funktioniert. Die Studie zeigt am konkreten Beispiel den Bedarf aus Sicht der Unternehmen – und verdeutlich so zugleich die Herausforderung, diesen Bedarf mit den vielfältigen Ansprüchen an den Straßenraum in Einklang zu bringen. Hier sind Lösungen und Kompromisse zu entwickeln, lokal und für ganz Berlin. Die Studie liefert dafür einen wichtigen Input.“*

**Marten Bosselmann, Vorsitzender des Bundesverbandes Paket und Expresslogistik e. V. (BIEK):** *„In der Stadt der Zukunft muss die Versorgung der Geschäfte, Unternehmen und Einwohnerinnen und Einwohner auch unter sich verändernden Rahmenbedingungen funktionieren. Paketdienste haben einen essenziellen Anteil daran. Damit die reibungslose Belieferung gelingt, müssen ihre Bedarfe im Straßenraum mitgedacht werden.“*

**Gerd Bretschneider, Geschäftsführer der Fuhrgewerbe Innung e.V.**: *„Das Pilotprojekt verdeutlicht die von uns immer wieder hervorgehobene Notwendigkeit, Anlieger und Logistiker bei der Bedarfsermittlung einzubeziehen und gemeinsam nach der sinnvollsten Lösung zu suchen.“*

Abgefragt wurden die Anforderungen der Unternehmen an Lade- und Lieferdauer, Häufigkeit, Umfang, Fahrzeugart, Tageszeit und Ausweichmöglichkeiten. Demnach erfolgen Warenlieferungen hauptsächlich mit Pkws, Kleintransportern oder leichten Lkws. Als optimale Lieferzeit nennen die Unternehmen überwiegend den Vormittag. Dem Einsatz von Lastenrädern stehen die Befragten grundsätzlich positiv gegenüber, halten einen vollständigen Wechsel zur Belieferung mit dem Rad aber für nicht umsetzbar. Wesentlich ist, dass Lieferflächen konsequent vor Fremdnutzung geschützt werden.

Die Empfehlungen für Lieferzonen erfolgten ausschließlich aus dem Blickwinkel der gewerblichen Bedarfe. Sie sollen den für den Umbau zuständigen Bezirken als Baustein für die bezirkliche Detailplanung dienen.

Sie finden die Gesamtanalyse unter

**www.ihk.de/berlin/lieferzone**

## BG Verkehr sagt Absturzunfällen den Kampf an

**Abstürze von Fahrzeugen verursachen bei den Betroffenen oft schwere, mitunter lebenslang nachwirkende Verletzungen. Im Zeichen der Vision Zero kann und muss mehr dagegen getan werden. Das zeigte eine Branchenkonferenz der BG Verkehr in Hamburg.**

Auch ein kleiner Fehltritt kann fatale Konsequenzen haben. Ob man in fast vier Meter Höhe auf einem Tankauflieger arbeitet oder „nur“ in 1,50 m Höhe die Ladungssicherung auf einem Sattelauflieger kontrolliert – wer als Lkw-Fahrer oder -Fahrerin vom Fahrzeug abstürzt, riskiert schwerste Verletzungen. Erschreckenderweise sind Abstürze im Transportwesen nicht selten.

In Deutschland erlitten im Jahr 2021 5.567 Beschäftigte beim Be- und Entladen von Lkw einen Absturzunfall, 2.370 davon waren Versicherte der BG Verkehr. Sechsmal endete der Absturz tödlich. In 366 Fällen waren die Absturzfolgen so schwer, dass den Verunglückten eine Unfallrente gezahlt wurde. Absturzunfälle sind somit der häufigste Grund für Rentenzahlungen im Bereich Lagerung/Be- und Entladen – und dementsprechend ein Präventionsschwerpunkt der BG Verkehr.

Eine international besetzte Branchenkonferenz im Januar in Hamburg mit 120 Teilnehmern und Teilnehmerinnen aus dem Arbeitsschutz sowie der Transport- und Entsorgungsbranche zeigte drei Handlungsfelder auf:

- Technische Sicherungsmaßnahmen gegen Abstürze von Lkw und Aufbauten können deutlich verbessert werden. Mit einem Standardisierungsvorhaben will die BG Verkehr hier für klarere Vorgaben sorgen.
- Trainings und Unterweisungen auf der Basis einer individuellen Gefährdungsbeurteilung sind ergänzend dazu eine permanente Aufgabe für die Transportunternehmen.
- Eine wesentliche Unfallursache ist die erschwerte Koordination zwischen den Beteiligten der Transportkette, insbesondere an den Entladestellen. Hier bedarf es klarer Absprachen und umfassender Informationen für Fahr- und Ladepersonal gleichermaßen.

Die BG Verkehr will in allen drei Handlungsfeldern Verbesserungen erreichen. *„Das Ziel Vision Zero – eine Welt ohne schwere oder tödliche Arbeitsunfälle und berufsbedingte Erkrankungen – ist bei den Absturzunfällen realisierbar. Wir werden weiter mit aller Kraft daran arbeiten“*, sagte **Dr. Jörg Hedtmann, Leiter des Geschäftsbereichs Prävention der BG Verkehr.**

Als **Mitveranstalterin sorgte die Sektion für Prävention im Transportwesen der Internationalen Vereinigung für Soziale Sicherheit (IVSS)** für eine internationale Dimension der Branchenkonferenz. Referenten und Referentinnen aus Deutschland, Finnland, Schweden und Frankreich stiegen in die Analyse und die Suche nach Lösungen ein. *„Die Verhinderung von Absturzunfällen muss vor allem durch technische Maßnahmen umgesetzt werden und nicht allein durch Verhaltensänderungen der Versicherten!“,* forderte **Wolfgang Witzke, Vorsitzender des Präventionsfachausschusses Entsorgung der BG Verkehr.**

Wer Absturzunfälle nur durch Änderung des Verhaltens wie zum Beispiel durch das Abrutschen von der Leiter während des Abplanens oder beim Aussteigen aus dem Lkw verhindern wolle, greife zu kurz. *„Es ist menschlich, auch schon mal unaufmerksam zu sein oder einen Fehltritt zu begehen. Vielmehr müssen diese möglichen Fehltritte oder Fehlverhalten durch technische Änderungen vermieden werden, so dass es gar nicht dazu kommen kann“,* sagte **Witzke.** Wer einen Fuhrpark betreibt und sich auf die Suche nach sicherheitsoptimierten Fahrzeugen macht, wird allerdings längst nicht immer fündig.

So wurde auf dem Podium mehrfach kritisiert, dass sichere Aufstiege beim Bau von Serienfahrzeugen weniger Priorität haben als Ladevolumen und Kosten. Weiterer Kritikpunkt: Wenn zur Absicherung der Arbeitsfläche auf Tankaufliegern ein Geländer mit lediglich 70 cm Höhe eingesetzt wird, sei dies lediglich für Fahrpersonal mit einer Größe von maximal 1,45 m Größe ausreichend.

**Zum Vergleich:** In der Maschinenrichtlinie, die für Transportequipment in der Regel nicht gilt, sind 110 cm Geländerhöhe vorgeschrieben. Andererseits zeigte sich auch, dass auf dem Markt gut durchdachte Lösungen – beispielsweise für Aufstiege – durchaus vorhanden sind. Leider fehlt derzeit noch an einer fahrzeugspezifischen Normung, welche die Sicherheit von Arbeitsplätzen an und auf Fahrzeugaufbauten sowie Anforderungen an Aufstiege, Zugänge und Absturzsicherungen regelt. Die BG Verkehr will hier Abhilfe schaffen. Erster Schritt ist die Erstellung eines VDMA-Einheitsblattes, bei der alle beteiligten Parteien (Hersteller, Fahrzeugbetreiber, Organisationen) einbezogen werden. Die BG Verkehr wird hierfür auf die betroffenen Verbände zugehen.

**Martin Küppers, Leiter des Kompetenzfeldes Regelwerk und Arbeitssicherheit bei der BG Verkehr**, hob einen weiteren Aspekt bei der Unfallvermeidung hervor. Die Situation an den Entladestellen sei für die Transportunternehmen kaum beeinflussbar, da sie in aller Regel keine vertragliche Beziehung zu den Warenempfängern haben.

**Küppers** forderte von allen Beteiligten verstärkte Kooperationsbemühungen ein. *„Das Fahrzeug, die Ladestelle, die eingesetzten Transportmittel, die umgeschlagene Ladung und die beteiligten Beschäftigten bilden gemeinsam ein Arbeitssystem. Es liegt auf der Hand, dass mehr Sicherheit nur erreicht werden kann, wenn alle Beteiligten zusammenarbeiten“.*

## BALM: Fahrleistung 2022 liegt 1,4 % über dem Niveau der letzten zwei Jahre

**Das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) fasst in der Jahresausgabe des Formats „Mautverkehr KOMPAKT“ für das Jahr 2022 die Entwicklungen des Straßengüterverkehrs basierend auf dem Lkw-Mautfahrleistungsindex komprimiert und übersichtlich zusammen. Trotz wirtschaftlicher Eintrübung liegt die Fahrleistung noch 1,4 % über dem Durchschnitt der Jahre 2020 und 2021, ist im Vergleich zu 2021 allerdings um 0,7 % gesunken.**

Etwa die Hälfte der Fahrleistung entfällt im Jahr 2022 auf die drei Bundesländer Bayern (19,8 %), Nordrhein-Westfalen (17,9 %) und Niedersachsen (12,8 %). Im Vergleich zum Vorjahr weist die Mehrheit der Bundesländer keine oder nur eine marginale Veränderung des Fahrleistungsanteils auf.

Seit 2013 steigt im Bundesgebiet der Anteil, der durch Euro-6-Fahrzeuge erbrachten Fahrleistung und liegt im Jahr 2022 bei rund 93 %. Im Vergleich zum Jahr 2021 ist dieser um rund vier Prozentpunkte gestiegen.

Der Anteil der Fahrleistung inländischer und gebietsfremder Fahrzeuge ist 2022 nahezu identisch. Der Fahrleistungsanteil gebietsfremder Fahrzeuge erhöht sich gegenüber 2021 um 0,6 Prozentpunkte auf 49,9 %.

Die Fahrleistung hat sich in den Bundesländern zum Vorjahr unterschiedlich entwickelt. Nordrhein-Westfalen weist in einem Flächenstaat die größte Abnahme zum Vorjahr mit - 3,0 % auf. Rheinland-Pfalz verzeichnet den höchsten Anstieg mit 2,5 %.

## BALM erweitert Karten zum prognostizierten mautpflichtigen Verkehr

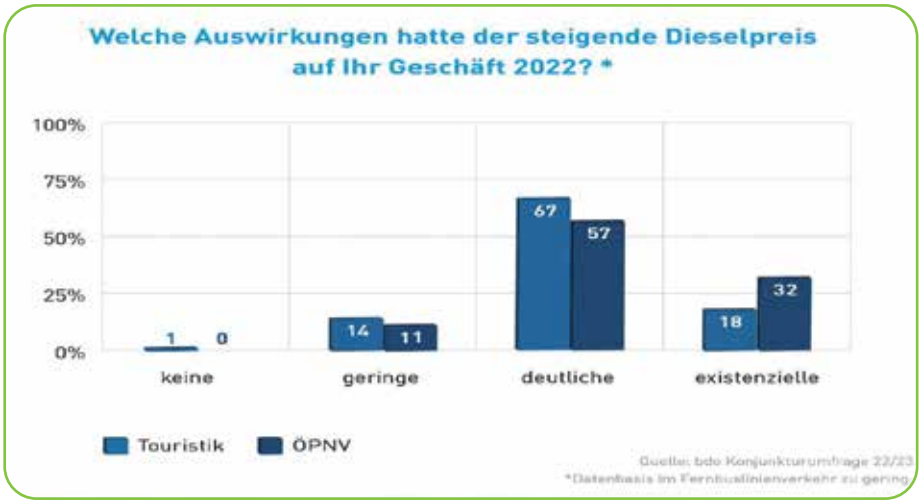
**Das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) hat den Informationsgehalt der veröffentlichten Karten erhöht. Neben einer feineren Kategorisierung des prognostizierten mautpflichtigen Verkehrs werden Informationen zu bewirtschafteten Rastanlagen und deren Lkw-Stellplatzpotential dargestellt.**

Im Zuge des kontinuierlichen Ausbaus seines Informationsangebots hat das BALM den prognostizierten Verkehr feiner kategorisiert und die graphische Darstellung seiner regelmäßig veröffentlichten Karten zur prognostizierten Anzahl der mautpflichtigen Fahrzeuge auf dem BAB-Netz für typische Wochentage des Folgemonats verbessert. Ergänzend werden ab sofort auch bewirtschaftete Rastanalagen an bundesdeutschen Autobahnen mit aufgenommen und dabei auch eine Einordnung des Lkw-Stellplatzpotentials vorgenommen.

Anzeige

## Konjunkturumfrage der Busunternehmen 2022/2023: Dieselpreis und Fahrpersonalmangel bleiben die größten Herausforderungen

**Die 18. Konjunkturumfrage des Bundesverbands Deutscher Omnibusunternehmen (bdo) e.V. umfasst einen Zeitraum von ungeahnten Krisen und dramatischen Entwicklungen: die Corona-Pandemie, den Ukrainekrieg mit dem verbundenen drastischen Anstieg der Energiepreise und die Rekord-Inflation. Die Ergebnisse dieser Umfrage belegen dabei klar, dass die größten Herausforderungen der Busbranche in Deutschland die dramatischen Dieselpreise und der Fahrpersonalmangel bleiben.**



Bereits der explosionsartige Preisanstieg des Diesels führte bereits kurz nach Beginn des russischen Angriffskriegs auf die Ukraine in der gesamten Busbranche zu dramatischen Auswirkungen. Die extreme Preisentwicklung traf den ÖPNV am schwersten. Hier gaben knapp 90% der Unternehmen an, dass sie mit deutlichen oder existenziellen Auswirkungen zu kämpfen hätten. Bei Bustouristik und Gelegenheitsverkehr lag dieser Wert bei 85%, im Fernverkehr bei 80%. Der Tankrabatt der Bundesregierung, der bei den Kraftstoffpreisen eine Entlastung über drei Monate schaffen sollte, hatte für die Busunternehmen nur einen begrenzten Effekt.

Dazu verschärfte sich der Fahrpersonalmangel weiter. Coronabedingte Fahrverbote und erzwungene Kurzarbeit führten in vielen Betrieben zu einer Abwanderung von Arbeitskräften, was den Fahrpersonalmangel in der Branche weiter verschärfte. Das hat dazu geführt, dass bereits über 95% der privaten ÖPNV-Unternehmen ihr Angebot ausdünnen mussten.

Auch wenn sich die allgemeine Geschäftslage in 2022 in allen Segmenten leicht verbessert hat, geben im Vergleich zu 2021 immerhin noch ein Viertel des Gelegenheitsverkehrs, ein Drittel der privaten ÖPNV-Unternehmen und weit über die Hälfte der Unternehmen im Fernlinienverkehr eine ungünstigere wirtschaftliche Situation an. Für 2023 erwartet die Hälfte der privaten Busunternehmen in Deutschland grundsätzlich eine gleichbleibende Geschäftslage. Dennoch geht jeweils knapp ein Drittel der im ÖPNV und Fernverkehr sowie fast ein Viertel der im Gelegenheitsverkehr tätigen Busunternehmen von einer ungünstigeren wirtschaftlichen Entwicklung aus.

**bdo-Hauptgeschäftsführerin Christiane Leonard** forderte anlässlich der Veröffentlichung: *„Die Ergebnisse der diesjährigen Konjunkturumfrage liefern den konkreten Beweis dafür, dass die Busbranche durch die Auswirkungen von Corona und Ukraine-Krieg schwer getroffen ist. Gleichzeitig nimmt der Fahrpersonalmangel immer dramatischere Formen an. Wir brauchen dringend eine Reform der Fahrpersonalausbildung. Führerschein und Berufskraftfahrerqualifikation müssen verschmolzen werden – „2 in 1“ ist hier das Stichwort. Außerdem muss der Weg dafür freigemacht werden, dass ausländische Fachkräfte hierzulande schnell hinter das Steuer dürfen. Die EU hat hier Möglichkeiten geschaffen. Deutschland muss endlich umsetzen. Ansonsten wird es bald ein böses Erwachen geben: ÖPNV, Klimaschutz, Verkehrs- und Mobilitätswende werden sonst ungebremst gegen die Wand fahren.“*

Die diesjährige Konjunkturumfrage wurde online vom 25. November 2022 bis 16. Januar 2023 bundesweit anonymisiert durchgeführt. Insgesamt haben 552 Busunternehmerinnen und Busunternehmer aus dem gesamten Bundesgebiet an der Befragung teilgenommen. Die bdo-Konjunkturumfrage bestätigt mit belastbaren Zahlen die Wirtschaftslage für das gesamte deutsche Busgewerbe in den drei Bereichen Bustouristik und Anmietverkehr (Gelegenheitsverkehr), Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und Fernlinienverkehr. Die Ergebnisse bilden neben dem aktuellen IST-Zustand auch aktuelle Trends und Entwicklungen ab.

## Breite Allianz für HVO100 Marktöffnung

**Der bdo hat sich Ende Januar gemeinsam mit zahlreichen Verbänden und Herstellern mit einem gemeinsamen Positionspapier an die Medien und zudem in einem offenen Brief an die Bundesregierung gewandt.**

Darin fordern die Unterzeichner, dass nachhaltige Kraftstoffe aus biogenen Rest- und Abfallstoffen, sogenannte HVO (Hydrotreated Vegetable Oils bzw. hydrierte Pflanzenöle), als Reinkraftstoffe zugelassen werden sollen. Bislang ist HVO in Deutschland nur als geringfügige Beimischung zu fossilem Diesel zugelassen, was jedoch für die Erreichung der Klimaschutzziele völlig unzureichend ist und überdies an der Marktnachfrage vorbeigeht.

HVO100 gemäß DIN EN 15940 ist ein in der Praxis erprobter und im industriellen Maßstab verfügbarer erneuerbarer Dieselkraftstoff. Mit der rechtlichen Zulassung von HVO100 für den Straßenverkehrssektor könnten bereits heute die CO2-Emissionen zahlreicher Dieselfahrzeugflotten dauerhaft, nachhaltig und kosteneffizient gesenkt werden.

## bdo neues DTV-Mitglied

DTV Deutscher Tourismusverband e.V.

**Der bdo ist nun seit Mitte Februar offiziell förderndes Mitglied beim Deutscher Tourismusverband e.V. (DTV) und wird die Zusammenarbeit mit dem Verband und seinen Mitgliedern zukünftig intensivieren.**

Der DTV ist der touristische Dachverband kommunaler, regionaler und landesweiter Tourismusorganisationen und wurde 1902 als „Bund Deutscher Verkehrsvereine“ gegründet.

Zu seinen Mitgliedern zählen neben den zahlreichen Tourismusorganisationen auch einige Partnerverbände des bdos sowie Vetreter:innen der Verkehrsbranche, wie VDV, ADAC, adfc und der DB.

Der bdo freut sich über die neue Partnerschaft und den umfassenden Austausch mit dem DTV. Künftig wird der bdo sich dank seiner langjährigen Expertise im Verkehrsbereich und in der politischen Arbeit aktiv in den DTV-Netzwerken beteiligen und die Interessen der mittelständischen Busunternehmen vertreten.

## Wahl des DVR: Christiane Leonard ist Vizepräsidentin des DVR

**Bereits Mitte Dezember 2022 wurde gewählt auf der Mitgliederversammlung des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR). Manfred Wirsch trat das Amt des DVR – Präsidenten an. Er löst Prof. Dr. Walter Eichendorf nach 13 Jahren in dieser Position ab.**

Unterstützung bekommt **Wirsch** durch **Christiane Leonard, Hauptgeschäftsführerin des Bundesverbandes der Deutschen Omnibusunternehmen e.V. (bdo)**, als neue Vizepräsidentin und wiedergewähltes Mitglied im DVR-Vorstand und den beiden erneut gewählten **Vizepräsidenten Prof. Kurt Bodewig, Bundesverkehrsminister a.D., Präsident Deutsche Verkehrswacht e.V. (DVW) und Siegfried Brockmann, Leiter Unfallforschung der Versicherer (UDV)**.

Die Verkehrssicherheit mit dem Ziel „Vision Zero“ – unter einer Absenkung auf null Verkehrstote und null Schwerverletzte im Straßenverkehr-, stellen die Verkehrssysteme im Zuge zunehmender Mobilität bei hoher Straßenauslastung, noch mehr Vernetzung, neuen Technologien und der Digitalisierung vor große Herausforderungen. Als gesamtstaatliches Ziel soll bis 2030 die Zahl der Verkehrstoten in Deutschland um 40% reduziert und die Zahl der Schwerstverletzen signifikant reduziert werden.

Mobilität und Verkehrssicherheit müssen aus Sicht des bdo zusammengedacht werden. Denn eine sich auch in der Zukunft weiter wandelnde Mobilität, darf nicht zu Lasten der Verkehrssicherheit wirken. Die Verkehrssicherheit auf ein bestmögliches Niveau zu heben, ist daher seit vielen Jahren ein wichtiges Anliegen auch des bdo.

Der bdo verfolgt einen breiten Ansatz, flankiert durch weitere Aktivitäten und brachte Maßnahmen wie die bdo - Initiative „BUSSTOP“ auf den Weg. Das Hauptaugenmerk der Initiative liegt auf den Kindern als den schwächsten Verkehrsteilnehmern. Damit der Weg zur Schule und zurück noch sicherer absolviert werden kann, ist zentrales Element der Initiative die Mobilitätserziehung von Kindern im Grundschulalter. Den Schwerpunkt bilden hierbei die Vermittlung der Grundlagen für richtiges Verhalten im Verkehr und die Sensibilisierung für mögliche Gefahren im Verkehr.

**Die Initiative „BUSSTOP“ steht unter der Schirmherrschaft des Bundesverkehrsministers Dr. Volker Wissing.**

## EVGE-Arbeitsausschuss und Sachverständigenschulung in Gotha

**Anfang März war es wieder soweit: Traditionell trafen sich Arbeitsausschuss und Sachverständige zur Zusammenkunft in Thüringen. Nachdem die Tagungen über viele Jahre in Eisenach stattfanden, hatte Prof. Horst Görg (ESG Bauen und Umwelt, Mainz) als amtierender Sprecher des Arbeitsausschusses für dieses Jahr erstmals nach Gotha eingeladen – eine Entscheidung, die rundherum begrüßt wurde.**

Der Arbeitsausschuss befasste sich am 01.03. intensiv mit aktuellen Gesetzgebungsverfahren im Umwelt- und Abfallbereich, darunter der deutschen Ersatzbaustoffverordnung und Neuerungen im Schweizer und österreichischen Entsorgungs- und Recyclingrecht, sowie Erfahrungen aus der Zertifizierungspraxis der Entsorgungsfachbetriebe in Deutschland. Im Rahmen der Ausschusssitzung wurde Markus Fehr (VSMR Bern, Schweiz) verabschiedet, der sich seit über 10 Jahren im Arbeitsausschuss der EVGE für die Schweizer Recyclingbranche engagiert hat und nunmehr in den wohlverdienten Ruhestand geht.

Am 02.03. begrüßte EGRW-Geschäftsführer Werner Baumann – traditionell richtet die EGRW-Tochtergesellschaft, die KS KreislaufService GmbH, Frankfurt a. M. im Auftrag der EVGE die Sachverständigenschulungen aus – rund 50 Sachverständige zur Schulung 2023. Hierbei handelt es sich um Ingenieure, die im Rahmen von Technischen Überwachungsorganisationen oder als Einzelsachverständige im Auftrag der Entsorgergemeinschaften die Audits in den Mitgliedsbetrieben übernehmen.

Auf der Tagesordnung der diesjährigen Schulung stand zunächst – inzwischen ebenfalls traditionell – ein Überblick zu Recht und Rechtsprechung im Umwelt-, Immissionsschutz- und Abfallrecht durch **PA Patrick Blümcke (Hamburg, www.envius.de),** anschließend erläuterte **Toni Distelrath (SVG QTB GmbH, Koblenz)** Schwerpunkte bei der Beratung und Prüfung der Arbeitssicherheit und Unfallprävention in Entsorgungsunternehmen, **ehe Ralf Schmitz (VDM Verband Deutscher Metallhändler)** Hintergründe und Details des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes und seiner Verknüpfung zu den Audits nach Entsorgungsfachbetriebeverordnung vorstellte und erläuterte.

*Abb.: „Volles Haus“ bei der EVGE-Sachverständigenschulung in Gotha (Quelle: EVGE/KS KreislaufService GmbH)*

## Abgrenzung Verwertung oder Beseitigung bei der Behandlung mineralischer Abfälle

**Verwertung von mineralischen Abfällen (AVV 170503*, 170106*, 170507*) durch Bodenwäsche, durch mikrobiologische Verfahren oder thermische Verfahren in Abhängigkeit vom Output der gereinigten Fraktionen.**

Durch die Änderung des Kreislaufwirtschaftsgesetzes im Jahre 2012 besteht seitdem die Möglichkeit, dass bestimmte, als gefährlich eingestufte mineralische Abfälle, die in Bodenbehandlungsanlagen abgereinigt werden, auch Abfälle zur Verwertung sein können. Voraussetzung dafür ist, dass die Outputströme aus der betreffenden Bodenreinigungsanlage in wesentlichen Teilen verwertet werden.

Bislang wurden dazu im Einzelfall - neben den abgereinigten Fraktionen - auch die separierten schadstoffhaltigen Fraktionen (z.B. Feinkorn, Leichtgut) betrachtet. Eine Datenauswertung hat nun ergeben, dass der Anteil dieser separierten schadstoffhaltigen Fraktionen im Mittel eine vernachlässigbare Größenordnung aufweist. Insofern kann die bisherige mengenmäßige Bewertung dieser Fraktion künftig entfallen. *Fortsetzung auf S. 23*

# Grün und günstig

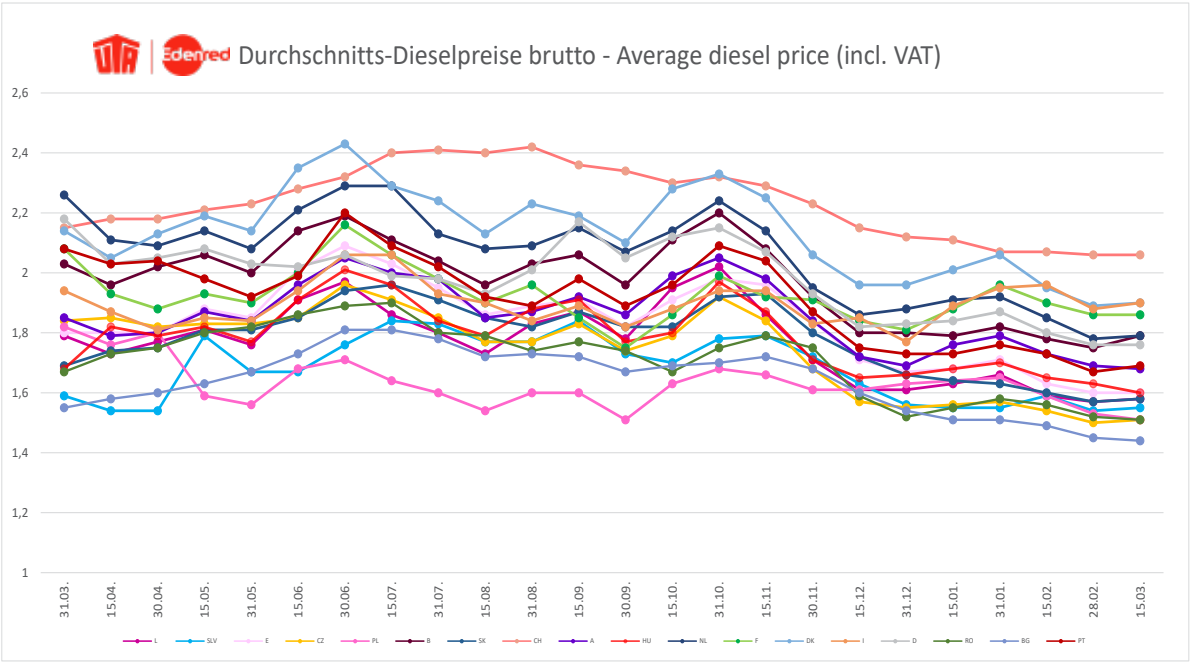
- Partnertarif für Innungsmitglieder
- 12 oder 24 Monate Vertragslaufzeit
- 100 % regenerativer Strom

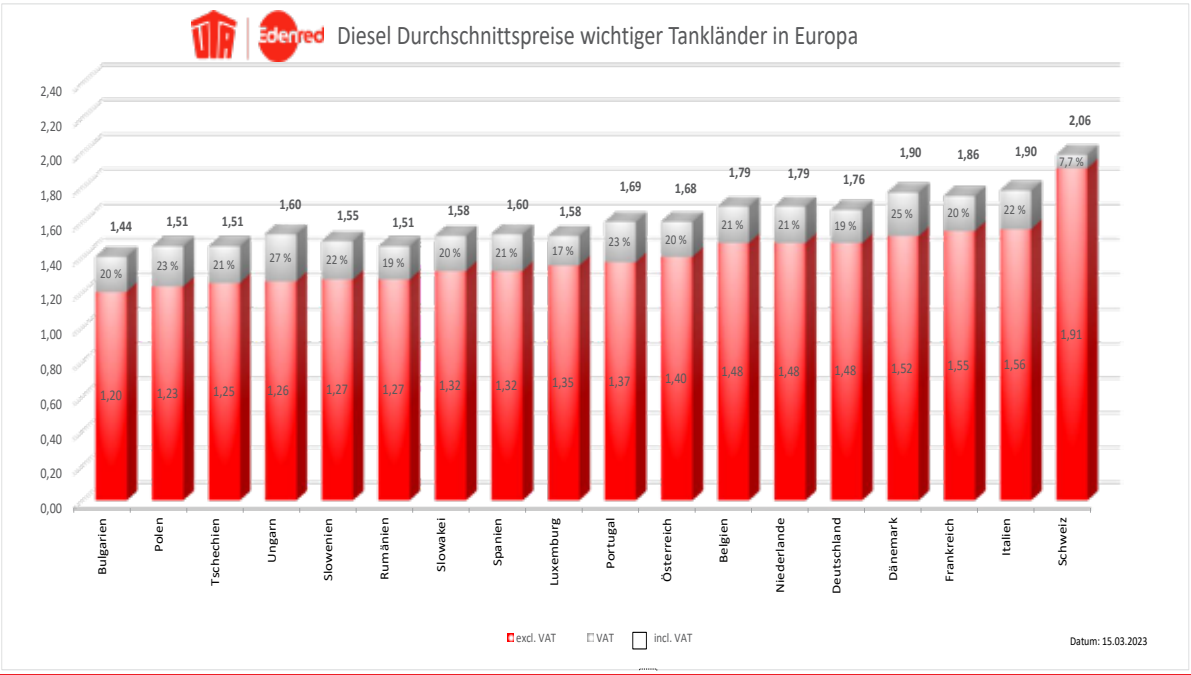
Mehr Infos erhalten Sie bei Ihrer Innung und auf vattenfall.de/partner-berlin

VATTENFALL

## Dieseldurchschnittspreise

Abdruck mit freundlicher Genehmigung der UTA UNION TANK Eckstein GmbH & Co. KG: Übersichten zu den Dieselpreisen in Europa.




**www.uta.de**

Daher kann künftig wie folgt verfahren werden:

Ein Boden, Bauschutt oder Gleisschotter, der in einer Bodenreinigungsanlage zum Zwecke der Schadstoffentfrachtung behandelt wird, kann dann als Abfall zur Verwertung eingestuft werden, wenn die bei der Behandlung konkret entstehende gereinigte mineralische Fraktion einer Verwertung zugeführt wird.

Bei neu entstehenden Anlagen mit anderen als den momentan bekannten Verfahren (mikrobiologische Behandlung, Behandlung durch Wäsche oder thermische Behandlung) würde zu gegebener Zeit eine Neubeurteilung erfolgen.

Nachfolgend noch einige praktische Hinweise zum Procedere, wie Abfallerzeuger ihre Nachweise für verwertbare Böden, Bauschutt oder Gleisschotter bzw. entsprechende Verwertungsfeststellungen bei der SBB beantragen müssen:

- Der Abfallerzeuger erstellt das Deckblatt des Nachweises sowie die Verantwortliche Erklärung und fügt die vollständige Deklarationsanalyse sowie das Probenahme Protokoll bei.
- Diese Unterlagen werden auf elektronischem Wege dem Entsorger übermittelt, dieser prüft die Annahmebereitschaft und erstellt eine Annahmeerklärung. In dem Zusammenhang prüft der Entsorger auch, ob bzw. wenn ja, wo die entstehende gereinigte Outputfraktion letztlich verwertet wird. Im positiven Fall trägt der Entsorger dazu mit der SBB abgestimmte Angaben im Bemerkungsfeld der Annahmeerklärung ein.
- Danach wird der Nachweis der SBB übersendet.
- Handelt es sich um einen Nachweis im Grundverfahren, erfolgt nach positiv abgeschlossener Prüfung durch die SBB eine Behördliche Bestätigung (nach § 5 NachwV).
- Weiterhin erteilt die SBB eine Verwertungsfeststellung (nach § 3 Abs. 1 Satz 2 SAbfEV bzw. § 2 Abs. 3 Satz 1 SoAbfEV).
- Sollte der Abfall nicht verwertet werden können, erteilt die SBB nach Prüfung anstelle der Verwertungsfeststellung einen Zuweisungsbescheid (nach § 5 SAbfEV bzw. SoAbfEV).

Unabhängig von dem geschilderten Grundsatz können gesetzliche Regularien - z.B. durch die EU-POP-Verordnung – im Einzelfall eine Entsorgungsmaßnahme grundsätzlich als Beseitigung

## bvse-Kreislaufwirtschaftsausschuss erhöht Schlagkraft

**Seine erste Sitzung in diesem Jahr, am 15.02.2023, nutzte der bvse-Ausschuss Kreislaufwirtschaft, um seinen Expertenkreis mit drei neuen Gremiumsmitgliedern zu verstärken.**

**Michael Hörtkorn (LOGEX System GmbH & Co. KG), Henry Nawrath (Hubert Eing Kunststoffverwertung GmbH) und Martin Siekiera (WRZ Hörger GmbH & Co. KG) wurden auf der Sitzung des bvse-Ausschusses Kreislaufwirtschaft in der Verbandshauptgeschäftsstelle in Bonn einstimmig in das strategische Arbeitsgremium des bvse gewählt.**

*Wir freuen uns sehr über diese neue Verstärkung in unserem Ausschuss und über das Interesse weiterer Mitglieder, sich dem Arbeitskreis in Zukunft noch anzuschließen. Die aktuellen umwelt- und wirtschaftspolitischen Themen der Kreislaufwirtschaft auf nationaler und EU-Ebene nehmen an Umfang und Brisanz weiter rasant zu. Der Vielzahl der damit verbundenen Fragestellungen können wir mit der hinzugewonnenen Expertise und praktischen Erfahrung unserer neuen Ausschussmitglieder noch schlagkräftiger begegnen“*, freut sich der **Ausschussvorsitzende Ingo Hemsing** (Eco Advisor GmbH).

Der Arbeitsausschuss, der bis zu viermal im Jahr tagt, beschäftigt sich mit allen zentralen Fragen der Recycling- und Entsorgungsbranche. Er liefert wertvolle Zuarbeit für das bvse-Präsidium sowohl zu grundsätzlichen Themen des Abfall- und Umweltrechts als auch zu aktuellen rechtlichen und politischen Themen der Verbandsarbeit.

So standen im Fokus dieser Sitzung Überlegungen zur weiteren Ausrichtung der Verbandsarbeit, insbesondere in Bezug auf die Überarbeitung der EU-Verpackungsverordnung, die geplante Novelle der EU-Abfallrahmenrichtlinie, aber auch auf die durch das BMUV angekündigte Nationale Kreislaufwirtschaftsstrategie.

## Brände in Recyclingunternehmen durch falsch entsorgte Lithium-Ionen-Batterien

**Zum Tag der Batterie, am 18. Februar 2023, macht Andreas Habel, Fachreferent des bvse-Bundesverband Sekundärrohstoffe und Entsorgung, auf die immense Brandgefahr von Altbatterien aufmerksam, die nicht ordnungsgemäß entsorgt werden.**

*"Wir haben es in den letzten Monaten mit vermehrten Brandereignissen in Recyclingunternehmen zu tun, die auf Lithium-Ionen-Batterien und Lithiumzellen zurückzuführen sind"*, so der bvse-Experte.

Grund hierfür sei, dass diese Batterien im Restmüll oder der Gelben Tonne landen oder aber am Wertstoffhof nicht ordnungsgemäß den Sammelgruppen in ein eigenes Behältnis separiert werden, sondern zusammen mit nicht batteriebetriebenen Altgeräten gesammelt werden. **Andreas Habel**: *"Vielfach wird nicht erkannt, dass Batterien ein erhebliches Gefahren- und Schadstoffpotenzial haben."*

Aufgrund dieses Gefahren- und Schadstoffpotenzials ergibt sich die Notwendigkeit, Batterien bereits bei der Erfassung zu separieren und einer geeigneten Recyclinganlage zuzuführen. Die zunehmende Entwicklung und Verbreitung von Lithiumbatterien und -zellen verstärkt diesen Umstand, da von diesen Batteriearten ein hohes Brandrisiko ausgeht. Elektrogeräte mit Lithiumbatterien und -zellen sind deshalb gefährliche Güter. Ihr Transport unterliegt den Vorschriften des Gefahrgutrechts, welches einen Transport in loser Schüttung verbietet.

Dies unterstreicht auch das ElektroG, denn es sieht vor, dass Besitzer von Altgeräten diese getrennt vom unsortierten Siedlungsabfall einer Erfassung zuführen sollen.

**Andreas Habel:** *"Altbatterien und Altakkumulatoren, die nicht vom Altgerät umschlossen sind, z. B. bei elektrischen Werkzeugen oder Laptops, sind vor der Abgabe an einer Sammelstelle vom Altgerät zu trennen (zerstörungsfreie Entnahme) und über die für die Erfassung von Batterien vorgesehenen Batterie-Sammelbehälter (nach BattG) zu entsorgen."*

Eine wertvolle Hilfestellung für Letztbesitzer von Elektro(nik)-Altgeräten sowie Mitarbeiter der kommunalen Sammelstellen, die für die Annahme ausgedienter Altgeräte zuständig sind, ist der Leitfaden zur separaten Erfassung von batteriebetriebenen Elektro(nik)-Altgeräten, der von VDM, BDSV und bvse herausgegeben worden ist. Er bietet eine wertvolle Hilfestellung zur richtigen Einordnung der verschiedenen Gerätearten und zeigt die Notwendigkeit einer Separierung und ordnungsgemäßen Erfassung auf.

Zum Herunterladen:

*https://www.bvse.de/dateien2020/2-PDF/02-Presse/04-Schrott-ES-Kfz/2023/2019_LEITFADEN_Elektronik_Altgeraete_EINZEILSEITEN_WEB-1.pdf*

## Bundesbauministerium nimmt aktuellen Bericht der Initiative Kreislaufwirtschaft Bau entgegen: 90 Prozent aller mineralischen Bauabfälle werden umweltverträglich verwertet

# Kreislaufwirtschaft Bau

***„Die Umweltwirkung von Gebäuden im Betrieb ist jedem präsent, die am Anfang und am Ende eines Gebäudelebens nur wenigen. Durch das Engagement der Initiative Kreislaufwirtschaft Bau liegt Deutschland mit rund 90 Prozent weit über der europäischen Vorgabe (70 Prozent). Was schon gut ist, kann dennoch immer noch besser werden. Wir werden uns für mehr Forschung in diesem Bereich einsetzen und für die Akzeptanz von Ersatzbaustoffen werben. Somit können wir auf absehbare Zeit zwei Ziele erreichen: Abfall beim Bauen reduzieren – Stichwort Kreislaufwirtschaft – und Ersatzbaustoffe zum begehrten Klimaschutzprodukt machen“*, so Dr. Rolf Bösinger, Staatssekretär im Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen.**

Seit 1996 veröffentlicht die Initiative Kreislaufwirtschaft Bau im Zweijahresturnus Monitoring-Berichte mit den Daten zum Aufkommen und zum Verbleib mineralischer Bauabfälle. Der aktuelle Bericht basiert auf den amtlichen Daten des Jahres 2020.

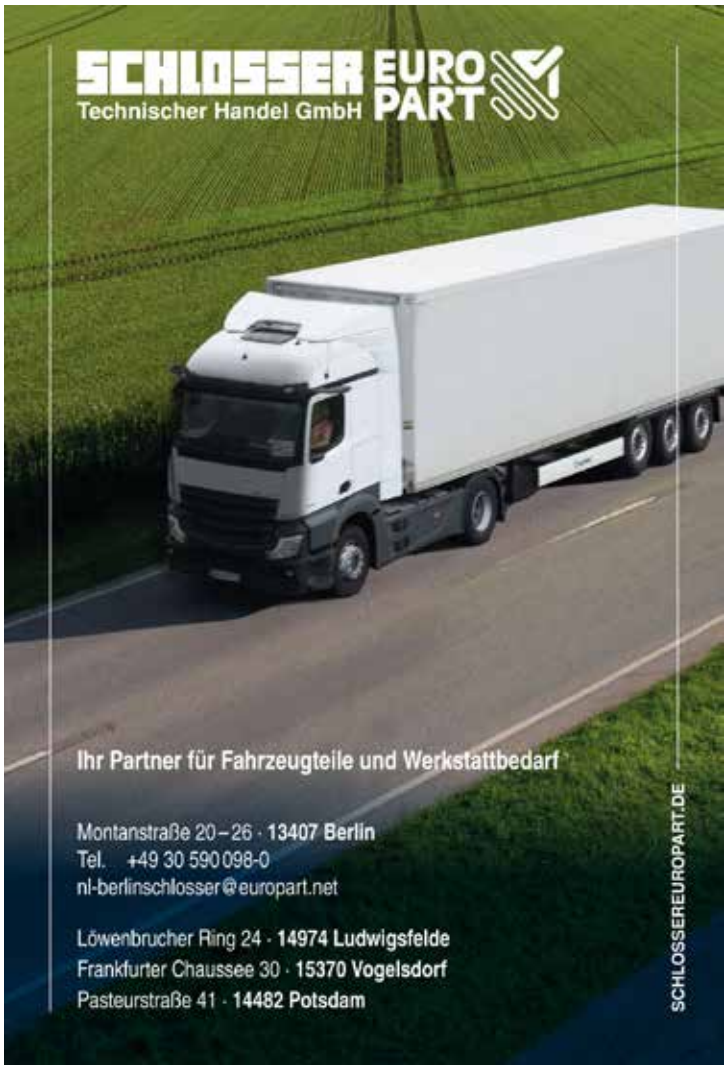
*„Mineralische Bauabfälle werden heute nahezu vollständig im Stoffkreislauf geführt, wodurch Deponien entlastet und Primärrohstoffe geschont werden. Über 13 Prozent des Bedarfs an Gesteinskörnungen werden inzwischen durch Recycling-Baustoffe gedeckt“*, erläuterte der Hauptgeschäftsführer des Bundesverbandes Baustoffe – Steine und Erden, **Dr. Matthias Frederichs.** *„Von den insgesamt 220 Mio. Tonnen mineralischen Bauabfällen, die 2020 anfielen, wurden über 197 Mio. Tonnen, also rund 90 Prozent, einer umweltverträglichen Verwertung zugeführt.“*

*„Im Straßenbau erreichen wir mit fast 96 Prozent die höchsten stofflichen Verwertungsquoten. Durch ortsnahe Aufbereitung und Wiederverwendung mittels innovativer Gewinnungs- und Recyclingverfahren setzen wir den Kreislaufwirtschaftsgedanken hier nahezu optimal um“*, erklärte **Tim-Oliver Müller, Hauptgeschäftsführer des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie.** *„Auch in anderen Bereichen ist das technisch möglich, wenn die politischen Rahmenbedingungen konsequent am Ziel der Kreislaufwirtschaft ausgerichtet werden“.*

Als gemeinsame Aufgabe verstehen die Beteiligten, zukünftig mehr Ersatzbaustoffe in der Herstellung neuer Produkte einzusetzen, wenn Ressourcen und Klima dadurch noch besser geschont werden können.

Die Monitoring-Berichte „Mineralische Bauabfälle“ stehen kostenlos im Internet unter ***www.kreislaufwirtschaft-bau.de*** zur Verfügung.

Anzeige



**Deutschlands Verwaltung führend bei der Verknüpfung von Digitalisierung und work-life-balance: die weltweit erste Online-Anwendung mit amtlich geregelten Öffnungszeiten ***

** BUBE-Online - Betriebliche Umweltdatenberichterstattung ist ein Portal des Umweltbundesamtes*

**Anzeige** _____

## Mitgliedsunternehmen sucht Transportunternehmen/Spedition zum Erwerb oder Beteiligung

Alteingesessenes Innungsunternehmen hat Interesse an einer Beteiligung oder zum Erwerb eines Transportunternehmens bzw. Spedition bei Vorliegen folgender Voraussetzungen:

- Unternehmen vorzugsweise aus Berlin/Brandenburg, neue Bundesländer oder Niedersachsen
- Neuer Fuhrpark erwünscht
- kein Subunternehmer von Konzernlogistikern und Discountern
- keine Baubranchen
- Umsatzgröße bis max. 4 Mio.

Bitte erstellen Sie ein aussagefähiges Unternehmens-Exposé für eine Beteiligung bzw. Übernahme inkl. einer Vorstellung über die Höhe der Beteiligung bzw. des Kaufpreises.

Für einen ersten Kontakt wenden Sie sich bitte an die Fuhrgewerbe-Innung, **Herrn Bretschneider** unter Telefon 030 - 251 06 91.

**Vertraulichkeit wird zugesichert!**

# Die Spezialisten für Finanzierungsdienstleistungen

**Fahrzeuge, Werkstattausrüstungen, IT, Software, Warenwirtschaftssysteme, Spezialaufbauten, Regalsysteme uvm.**

Unsere Profis im neu geschaffenen SVG Finanz-Netzwerk stehen Ihnen mit einer über **30 jährigen Erfahrung im Leasing- und Finanzierungsbereich** beratend zur Seite.

Profitieren Sie von **etablierten Kooperationen mit über 20 namhaften Banken- und Leasinggesellschaften**.

Zusammen mit unseren PlusPartnern bilden wir das **gesamte Spektrum an Finanzierungsformen** ab (Darlehen, Mietkauf, Leasing, Factoring), inkl. individueller Vertragsgestaltungsmöglichkeiten.

Mit unserem **systemischen Verteilungsschlüssel auf mehrere Finanzierungspartner können bei Bedarf auch größere Anfragen umgesetzt** werden.

Mit uns wird Finanzierung **weniger bürokratisch**. Unterlagen für die Bonitätsprüfung müssen für alle Anfragen nur einmal zur Verfügung gestellt werden.

## Den Rest erledigen wir für Sie!

SVGPLUSFINANCE

SVG BERLIN FINANCE CONCEPT

**plusfinance@svg-berlin.de | Tel. 030 253 83 0**

Ein Unternehmen der
R+V Versicherungsgruppe

# Passt genau!

**Versicherungslösungen**
und **Spezial-Services**
für Ihr Logistik-Unternehmen.

Lassen Sie sich ganzheitlich und bedarfsgerecht beraten!

KRAVAG

SVG

Persönliche Beratung
bei Ihrer SVG!