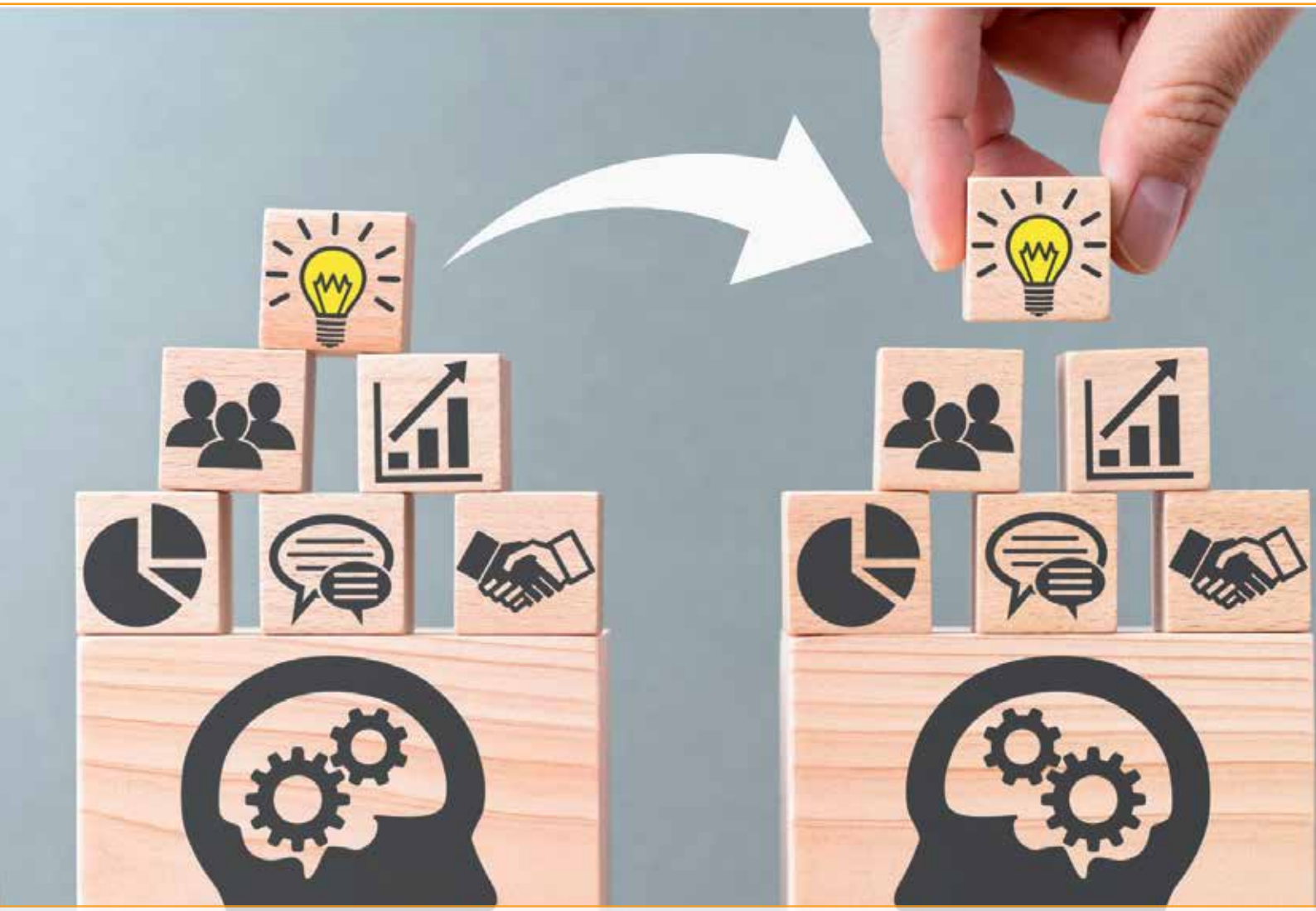
VERKEHRSNACHRICHTEN AUS BERLIN UND BRANDENBURG

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

02
2023



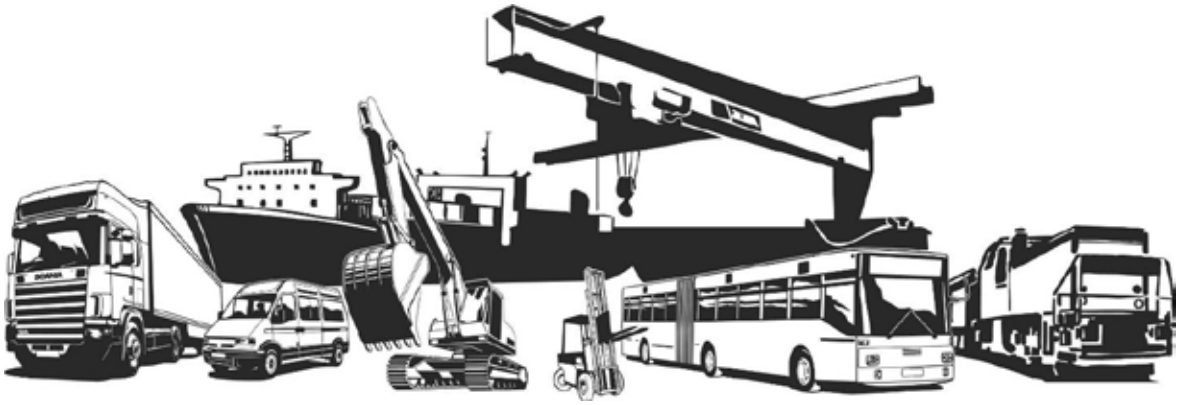
Wissenssicherung im Offboarding: Der Schlüssel zum langfristigen Erfolg

Update zur Thematik Tachografen und Sozialvorschriften S. 11

Verdoppelung der LKW-Mautsätze beschlossen S. 19

Verbesserungen bei Lenk- und Ruhezeiten für Bustouristik 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

Gestern – Heute – Morgen

Karl-Heinz Deubel
Vorsitzender

Dass der Arbeitsmarkt ausreichend Mitarbeiterpotential bot, ist schon eine Weile her – aber so lange eigentlich auch wieder nicht, also „gestern“ sozusagen. Schieden Mitarbeiter aus dem Unternehmen aus, konnten Stellen schnell besetzt werden, die Einarbeitung neuer Mietarbeiter war oft vergleichsweise unkompliziert. War bei Mitarbeitern der Renteneintritt absehbar, wurde bereits die Nachfolge organisiert – abgesehen vielleicht im Öffentlichen Dienst …

Das ist inzwischen anders. Heute bleibt eine Stelle schon mal länger nicht besetzt, weil Personal für die Neueinstellung nicht ohne weiteres zur Verfügung steht. Das gilt für Fahrerjobs genauso wie im kaufmännischen Segment. Gelingt dann eine Neueinstellung, ist es gut, wenn es da „noch irgendwo einen Ordner gibt, da ist alles aufgeschrieben, was zu tun ist.“ Damit mag man mit Leuten der Generation 40+ noch zurechtkommen, bei den Jüngeren ist das anders, bei den ganz Jungen sowieso. Und die wirklich kritischen Jahre stehen uns erst noch bevor!

Was also tun?

Auch wenn das Tagesgeschäft drückt, die Personalstruktur oftmals ohnehin schon „auf Kante genäht“ ist, alle möglichen Bürokratie- und andere Dokumentationspflichten Zeit kosten, sollte doch etwas getan werden, das Wissen ausscheidender Mitarbeiter im Unternehmen zu behalten. Wie ist das zu bewerkstelligen? Nun ja, zu allem gibt es Tutorials im Netz – Beispiel: Ladungssicherung mit Gurten, einfach mal auf der einschlägigen Plattform schauen. Mit derartigen Kurzvideos könnte auch für betriebliche Abläufe ein Anfang gelingen. Bei komplexeren Prozessen wird man sich eine professionelle Lösung mit strukturierter Ablage und flexiblen Elementen suchen müssen, aber auch die gibt es. Bei den Unternehmerabenden/-nachmittagen der Innung in den zurückliegenden Monaten wurde ein Modell vorgestellt, der Titelbeitrag dieser Ausgabe beschäftigt sich auch damit. Denn – und damit vom Heute zum Morgen: die junge Generation, die wir für unsere Betriebe gewinnen wollen – und hoffentlich gewinnen können – liest keine Ordner mit Anleitungen mehr. Die ist es gewöhnt, mit Videoclips die Welt erklärt zu bekommen. Und da zählt die Einarbeitung am neuen Arbeitsplatz dazu – ob auf dem LKW oder Bus, im Büro, auf dem Radlader, in der Werkstatt oder im Lager.

Und wenn es gelingt, daraus noch den kurzen Imagefilm für den Social media-Auftritt des Unternehmens zu generieren, schlägt man vielleicht sogar zwei Fliegen mit einer Klappe …

meint Ihr

FUHRGEWERBE-INNUNG

über 130 Jahre

25 000 LEBEN RETTEN
Europäische Charta für die Straßenverkehrssicherheit

INHALT

EDITORIAL

3 Gestern - Heute - Morgen

TITELTHEMA

6 Wissenssicherung im Offboarding: der Schlüssel zum langfristigen Erfolg

AKTUELLES

11 Lara Nehring ist neue Sprecherin der Fachgruppe Ver- und Entsorgungsverkehre/Bau

11 Unternehmerabende/-nachmittage der Innung 2023

11 Updadte zur Thematik Tachografen und Sozialvorschriften

12 Meinungsaustausch mit Lagetsi-Vertreter und -Vertreterinnen in Berlin

12 Meinungsaustausch mit Busunternehmen im Rahmen der Erstellung des Berliner Reisebuskonzeptes

12 Meeting zu Großraum- und Schwertransporten

13 DEGES-Projektbeirat tagte digital

13 Verkehrssicherheitstag Steglitz-Zehlendorf und in Falkenberg/Elster

13 Hauptstadtkonferenz Elektromobilität am 01.06.2023

14 youlab 2023

14 EUBA-Logistik startet Elektromobilität im Lkw-Fuhrpark

14 vocatium-Ausbildungsmesse 2023

15 Jubiläum und neues Betriebsgelände bei der Spedition Peter Pfaffe

16 100 Jahre Firma Lindner in Berlin-Buchholz

GÜTERKRAFTVERKEHR

17 Runder Tisch Groß- und Schwerlastverkehr auf Autobahnen einberufen

18 LKW-Fahrverbot laut Ferienreiseverordnung

19 Verdoppelung der LKW-Mautsätze beschlossen

PERSONENVERKEHR/ TOURISTIK

23 Potenzial von Fahrpersonal aus Drittstaaten bleibt weiterhin ungenutzt

23 Verbesserungen bei Lenk- und Ruhezeiten für Bustouristik

24 Entwurf zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes - Busspuren müssen Bussen vorbehalten bleiben

25 Engpassanalyse: Beruf "Busfahrer" neu ein Mangelberuf

UMWELT + ENTSORGUNG

27 bvse begrüßt Gründung der EuRIC-Sparte Bau- und Abbruch-abfälle - Branche braucht starke Stimme in Europa

28 Warum nutzen die Reifenhersteller nach wie vor PAK belastete Ruße?

29 Erfahrungsaustausch der Zertifizierer am 02.06.2023

30 Sommerfest der ESA am 08. Juni 2023

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 Verbands-zeitschrift 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: 22. Juni 2023

Erscheinungsdatum: 03. Juli 2023

Mitarbeitende gehen. Und dann?
Wissenssicherung im Offboarding: Der Schlüssel zum langfristigen Erfolg

** Beitrag von Teresa Baumann, Mitgründerin von Themis*

Das Ausscheiden von Mitarbeitenden gehört zum Unternehmensalltag. Neue Stellenangebote, Sabbaticals, Elternzeit oder Renteneintritt führen in jedem Unternehmen zu einem gewissen Maß an Fluktuation. Was jedoch häufig nicht zum Alltag gehört ist das (rechtzeitige) Sichern des Wissens und der Erfahrungen, die von den ausscheidenden Mitarbeitenden im Laufe ihres Arbeitslebens gesammelt wurden.

Das bedeutet, dass nicht nur eine wertgeschätzte Person das Unternehmen verlässt, sondern auch ihr über lange Zeit angesammelter Erfahrungsschatz und -wissen sowie die dazugehörigen Kniffe und Workarounds verloren gehen.

Von daher ist es von entscheidender Bedeutung, die Wissenssicherung in den Prozess des „Offboardings“ aus dem Arbeitsalltag zu integrieren. Offboarding oder auch Exit-Management bezeichnet im Personalmanagement die Trennung eines Mitarbeiters von einem Unternehmen. Dies kann einen Prozess zum Austausch von Wissen mit anderen Mitarbeitern beinhalten.

Aktuell wird das Offboarding hauptsächlich als Phase der Aufgabenübergabe und der Verwaltungsarbeit betrachtet, vernachlässigt aber oft einen enorm wichtigen Punkt: die Weitergabe von Wissen.

❖ Von welchem Wissen sprechen wir hier?

Erfahrungswissen (implizites Wissen)

Dieses Wissen ist von hohem Wert für ein Unternehmen, da es Prozesse beschleunigt und die Erledigung mancher Aufgaben erst möglich macht.

> *Es braucht zielgruppengerechte Tools und Methoden: 62% der Gen-Z schaut sich Videos an, um sich auf Prüfungen oder Vorträge vorzubereiten.*
>
> **Allensbach-Institut 2021*

So kann das Ausscheiden eines Mitarbeitenden einen jahrelangen Prozess der Re-Optimierung anstoßen und einen direkten wirtschaftlichen Verlust bedeuten.

Aktuell stehen viele Firmen vor der Herausforderung, Personal aus den geburtenstarken Jahrgängen der „Babyboomer“ in den Ruhestand verabschieden zu müssen – also genau jene Generation, die einen großen Teil der heute existierenden mittelständischen Unternehmen aufgebaut hat und auf Jahrzehnte an wertvollen Erfahrungen (meist in einem oder wenigen Unternehmen) zurückblickt. Dabei ist zu beachten, dass die Welle des Ausscheidens der „Babyboomer“ aus dem Erwerbsleben erst allmählich beginnt und in den nächsten Jahren noch erheblich an Dynamik gewinnen wird…

❖ Welches Wissen ist relevant für die Zukunft

Es ist allgemein beobachtbar und auch im Unternehmensalltag spürbar, dass die Halbwertszeit von Wissen stetig schrumpft. Insbesondere der rasante technologische Fortschritt führt uns das immer wieder vor Augen.

Daher könnte der Eindruck entstehen, dass auch das Wissen von ausscheidenden Mitarbeitenden in kurzer Zeit veraltet ist und eine aufwändige Wissensweitergabe für das Unternehmen keinen Nutzen hat.

➔ ***Im Gegensatz dazu verlieren Erfahrungen und das mit ihnen verbundene „implizite Wissen“, das im Laufe eines Berufslebens gesammelt wird, kaum an Wert.*** ➔

Dazu gehört unter anderem:

- Unternehmensspezifische interne Abläufe und spezifisches Fachwissen
- Best Practices in Projekten
- Kreativität und Improvisation im Umgang mit verschiedenen Programmen, Maschinen und Geräten
- Persönliche Lösungsstrategien für im Arbeitsalltag häufig auftretende Probleme
- Beziehungen zu Kooperationspartner(inne)n, Zulieferern und anderen mit dem Unternehmen arbeitenden Kunden und Dienstleistern
- Handlungsstrategien für die Überzeugung verschiedener Kundengruppen
- Erfahrung im Umgang mit unerwarteten oder kritischen Situationen

Bevor personengebundenes Wissen, sogenanntes Kopfwissen, verloren geht, ist es wichtig, gemeinsam mit den betreffenden Mitarbeitenden oder im Kollegium die Bereiche zu identifizieren, in denen Wissen weitergegeben werden sollte. Der beste Zeitpunkt für den Transfer von implizitem Unternehmenswissen sollte **frühzeitig** geplant werden!

❖ Rechtzeitig anfangen und die Wissenssicherung im Voraus planen

Normalerweise steht der letzte Arbeitstag im Falle des Ausscheidens durch Renteneintritt lange im Voraus fest. Und auch bei Mitarbeitenden, die aus anderen Gründen das Unternehmen verlassen, ist der letzte Tag mit einigen Wochen Vorlauf bekannt. Dennoch ist der Abschied vielfach nach wie vor eine Überraschung, und es wird erst in den letzten Arbeitstagen überlegt, welche Informationen an die im Betrieb Verbleibenden übergeben werden sollten. Meist bleibt dann nur noch Zeit für administrative Aufgaben und die Übergabe aktueller Projekte; die Wissenssicherung kommt zu kurz.

Um wertvolles Erfahrungswissen zu erhalten und Verluste zu vermeiden, sollte das Offboarding nicht erst im formellen Personalprozess angegangen werden.

Wissensmanagement sollte als kontinuierlicher Prozess verstanden werden, um dem Vergessen und Überlagern von gemachten Erfahrungen entgegenzuwirken.

Eine regelmäßige Wissenssicherung sollte nach Projekten mit besonderen Erkenntnissen oder bei Entdeckung von einzigartigen Kniffen und effektiven Problemlösungen durch Mitarbeitende erfolgen.

➔ ***Ganz einfach gesagt: Offboarding fängt bereits am ersten Arbeitstag an.***

Von Anfang an sammeln Angestellte Erfahrungen. Und auch neue Betriebsangehörige können Optimierungen anstoßen - manchmal hilft gerade ein „frischer Blick“ auf bestehende Prozesse, um Verbesserungspotentiale zu identifizieren. Zudem ist nie abzusehen, wie lange Mitarbeitende tatsächlich im eigenen Unternehmen bleiben. Deshalb ist ein Offboarding, im Sinne der Sicherung und Weitergabe von implizitem Wissen, mit der Einstellung eines neuen Kollegen oder einer Kollegin sinnvoll.

❖ Wie wählt man das passende Format für die Übergabe und nach den Bedürfnissen der Zielgruppe aus?

Die Sicherung von implizitem Wissen erfordert andere Formate bzw. Formen als dies für explizites Wissen der Fall ist. Festgelegte Arbeitsschritte, Anleitungen für Programme und Geräte, Zielgruppenanalysen und Ähnliches können leicht in Dokumenten festgehalten werden.

Erfahrungswissen hingegen ist zumeist schwierig in Schriftform zu bringen. Es geht eher darum, Situationen und Entscheidungen zu beschreiben, bestimmte Aspekte an Fahrzeugen, Machinen, Geräten oder in Programmen zu zeigen und mit visuellen Unterstützungen zu verdeutlichen.

Es müssen demnach neue Formen des Wissenstransfers für das implizite Wissen geschaffen werden!

Wenn man die Zielgruppe in Betracht zieht und parallel den text- und dokumentenbasierten Wissentransfer aus der Zeit der Babyboomer vergleicht, wird deutlich, dass man damit den Anforderungen und Erwartungen der Gen Z und Millennials nicht mehr oder nur unzureichend gerecht werden kann.

Die Art und Weise, wie Informationen gesichert und aufgenommen werden, ändert sich. Insgesamt ist das Konzept des „Wer schreibt, der bleibt“ mittlerweile überholt. Moderne Formate der Wissenssicherung, für das implizite Wissen geeignet, sind multimediale Formate, Audio und vor allem Video.

Videos erlauben die für die Weitergabe impliziten Wissens wichtige Visualisierung und Gestik, an den nötigen Stellen ausschweifendere Erklärungen und Situationsbeschreibungen sowie auch weniger strukturierbare Gedankengänge.

So kann das zu transferierende Wissen in einen sinnvollen Kontext gesetzt werden.

❖ Einheitliche Strukturen für Offboarding bzw. Wissensmanagement schaffen

Welche Inhalte relevant sind und welche Formate sich am besten für den Wissenstransfer eignen (und wie mit diesen umzugehen ist), ist nicht für alle Mitarbeitenden naheliegend.

Daher ist es wichtig, über Vorlagen und Standards Hilfestellungen und Sicherheit zu geben. Zum einen werden dafür Vorgaben von Unternehmensseite benötigt - etwa dazu, wann eine Datensicherung stattfinden soll, wie viel Zeit dafür eingeräumt werden darf, welche Formate sich für welche Art von Wissen am besten eignen, und Ähnliches.

Eine Schulung für alle Betriebsangehörigen bietet sich prinzipiell dafür an; nicht zuletzt auch, um die Wichtigkeit des Themas zu kommunizieren. Des Weiteren wird ein Wissenstransfer-Tool benötigt, das einfach zu bedienen ist.

Die Erstellung von Multimedia-Formaten und Videos etwa darf nicht zu kompliziert oder zeitintensiv sein, sonst wird das Wissensmanagement wieder hintenangestellt. Auch sollte es durch passende (und anpassbare) Vorlagen eine sinnvolle Strukturhilfe geben. So wird sichergestellt, dass alle Mitarbeitenden, unabhängig von Erfahrung oder Position, am Wissenstransfer teilhaben können.

❖ Tools helfen, das Wissen innerhalb eines Unternehmens am Leben zu halten und jederzeit zu finden

Wir kennen es alle: Dokument erstellt, ordnungsgemäß abgelegt, und dann ward es nie wieder gesehen. Wenn Wissensmanagement in Unternehmen stattfindet, ist das häufig die

traurige Realität, getreu dem Motto *„Wir hatten da doch mal etwas …“.*

Um das Wissen jedoch aktiv im Unternehmenskreislauf zu halten, ist sicherzustellen, dass es wieder auffindbar ist. Das Wissenssicherungs-Tool, auf das letztlich die Wahl fällt, sollte daher die leichte Durchsuchbarkeit der aufgebauten Wissensdatenbank ermöglichen - auch, wenn sie hauptsächlich aus Videos besteht.

Noch einfacher kann das Auffinden des Wissens werden, wenn in Zukunft vermehrt künstliche Intelligenz ins Spiel kommt. So könnten künftige Unternehmenswikis ähnlich zu ChatGPT agieren und auf konkrete Fragen die Antworten aus dem angelegten Wissensschatz der Mitarbeitenden zusammenstellen.

❖ Wichtig: Kontinuierlich Updaten und Kollaboration ermöglichen

Das gesicherte Wissen muss weiter verwertbar bzw. aktualisierbar sein. So sind etwa PDF-Vorlagen auf lange Sicht unbrauchbar, wenn sie nicht bearbeitet, werden können. Auch digitale Vorlagen bringen wenig, wenn sie nicht auf die speziellen Bedürfnisse des Unternehmens anpassbar sind.

Und letztlich ist dafür, Wissen lebendig zu halten, auch die gemeinsame Arbeit des ganzen Teams an der Wissensdatenbank essenziell - jeder/r hat schließlich eigene Erfahrungen zu ergänzen. Ein ideales Tool sollte daher auch das kollaborative Arbeiten ermöglichen. Zudem wird so vermieden, dass Wissen einfach nur in der Datenbank abgelegt wird in der Hoffnung, dass es ankommt. Nur über Kollaboration und Verknüpfung gelingt der nachhaltige Transfer!

❖ Fazit

Wissenssicherung in den Offboarding-Prozess von Unternehmen zu integrieren ist essenziell, um Prozesse zu optimieren, neue Mitarbeitende effizient einarbeiten zu können und das Tagesgeschäft am Laufen zu halten. Das Offboarding sollte dabei nicht in letzter Sekunde vor dem Verlassendes Unternehmens stattfinden - der Wissenstransfer sollte vielmehr ein kontinuierlicher Prozess sein, damit kein Wissen auf dem Weg verloren geht. Onboarding und Offboarding werden dadurch zu parallelen Prozessen.

Dabei gilt es, dass laufend generierte Erfahrungswissen sowie das „Legacy Wissen” der in den Ruhestand gehenden Generation so festzuhalten und aufzubereiten, dass es für die Neuankömmlinge im Unternehmen verarbeitbar, ansprechend, kontextualisiert und aktualisierbar ist.

Um das Wissensmanagement optimal zu unterstützen, wird eine entsprechende Offboarding-Software benötigt.

Offboarding-Checkliste auf Seite 9
➔ ➔ ➔

Offboarding-Checkliste

Für ein sinnvolles Offboarding, das Wissen transferiert

☑ ***Für den Aufbau des Offboarding-Prozesses:***

- Es wurde eine Wissensmanagement-Software angeschafft, die auf die Bedürfnisse meines Unternehmens passt.
- Mein Unternehmen hat festgelegt, welche Arten von Erfahrungswissen festgehalten werden sollen.
- Mein Unternehmen hat festgelegt, in welcher Form und mit welchem monatlichen Zeitbudget Wissen gesichert werden soll.
- Alle Mitarbeitenden sind über die Wichtigkeit von „kontinuierlichem Offboarding“ informiert.
- Alle Mitarbeitenden sind über die Prozesse der regelmäßigen Wissenssicherung informiert.
- Alle Mitarbeitenden sind in der Benutzung der Wissensmanagement-Software geschult.

☑ ***Für die Auswahl der Wissensmanagement Software:***

- Die Bedienung der Software ist intuitiv.
- Die Software ermöglicht die Einbindung moderner Wissenstransfer-Formate wie Video, Audio und Multimedia-Präsentationen.
- Die Software stellt eine Reihe sinnvoller und anpassbarer Vorlagen bereit.
- Die Software ermöglicht das kollaborative Arbeiten an der Wissensdatenbank. Die Software erlaubt das einfache Durchsuchen der Wissensdatenbank.

☑ ***Für den Offboarding-Prozess:***

- Alle aktuellen Aufgaben inkl. des notwendigen expliziten Wissens wurden so an Nachfolger/innen übergeben, dass sie nahtlos fortgesetzt werden können.
- Das für die aktuell anstehenden Aufgaben nützliche Erfahrungswissen wurde in der Wissensdatenbank festgehalten und an die Nachfolger/innen kommuniziert.
- Das Erfahrungswissen zu Prozessen, Methoden und Workflows wurde in der Wissensdatenbank strukturiert festgehalten.
- Das Erfahrungswissen zu Kunden- und Zielgruppen sowie anderen Geschäftspartnern wurde in der Wissensdatenbank strukturiert festgehalten.
- Das Erfahrungswissen zu Softwares, Fahrzeugen, Maschinen und Geräten wurde in der Wissensdatenbank strukturiert festgehalten.
- Spezielle Tipps & Tricks des Mitarbeitenden wurden strukturiert festgehalten.
- Es hat ein Offboarding-Gespräch stattgefunden, in dem ein letzter mündlicher Erfahrungsaustausch stattgefunden hat.
- Administration: Technisches Offboarding am letzten Arbeitstag (Lizenzen, Geräte, Schlüssel u.ä.).

Anzeige _____

BERLIN CITY TOUR

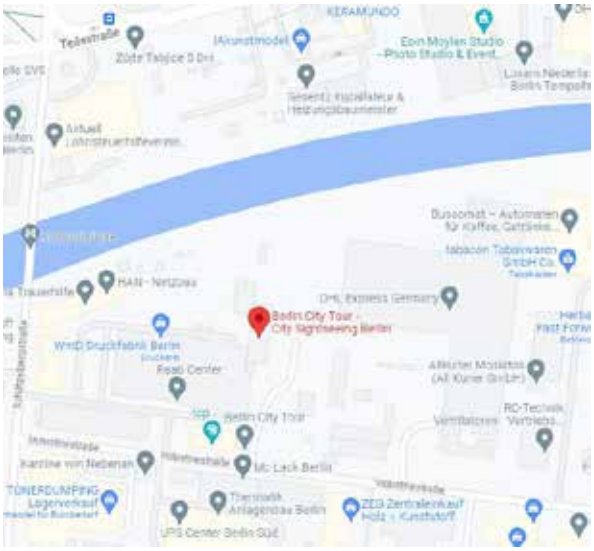
BCT Berlin City Tour GmbH • Industriestraße 36/37 • 12099 Berlin

Büroraum + Omnibusstellplätze zu vermieten

Ansprechender Büroraum ca. 20 m² mit guter Verkehrsanbindung im Herzen Tempelhofs
Stellplätze für Omnibusse auf dem Gelände / unter dem Carport

BCT Berlin City Tour GmbH
Industriestraße 36-37
12099 Berlin
Anbindung an die öffentlichen
Verkehrsmittel (170, M46, 277)

Bei Interesse kontaktieren Sie uns bitte
per Email an info@berlin-city-tour.de oder
telefonisch unter der 030 70171250.



BCT Berlin City Tour GmbH
Industriestraße 36/37 • 12099 Berlin • Tel.: +49 030 7017125-0 • Fax: +49 030 7017125-19
ABN Amro Bank • IBAN: NL16 ABNA 0849 9661 67 • SWIFT- BIC: ABNANL2A
HRB 83739 Amtsgericht Charlottenburg • Erfüllungsort und Gerichtsstand ist Berlin
Geschäftsführer: Axel Mißner, Harold Kluit, Jan Hendrik Philip

Lara Nehring ist neue Sprecherin der Fachgruppe Ver- und Entsorgungsverkehre/Bau

Im Mittelpunkt der Fachgruppenversammlung der Baustoff- und Bauabfalltransporteure der Innung am 03.05.2023 stand die zum 01.08.2023 in Kraft tretende Ersatzbaustoffverordnung.

Im Tagesordnungspunkt 1 ging es allerdings zunächst um die Nachfolge des langjährigen **Fachgruppensprechers Bernhard Lemmé** (NENN Entsorgung GmbH & Co. KG), der von der Mitgliederversammlung 2022 in den Vorstand der Innung gewählt worden war. Einstimmig sprachen sich die Fachgruppenmitglieder für **Lara Nehring (TRANS-CLEAN GmbH)** als neue Fachgruppensprecherin aus.

Dr. Tim Hahn (Oexle Kopp-Assenmacher Lück Partnerschaft von Rechtsanwälten mbB) gab in seinem Einführungsvortrag einen Überblick über die Regelungen der Ersatzbaustoffverordnung, wobei hierbei auf die für Transporteure wesentlichen Aspekte beschränkt wurde.

Anschließend erläuterte Ariane Blaschey (SBB Sonderabfallgesellschaft Brandenburg/Berlin mbH) die Besonderheiten der Einstufung gefährlicher mineralischer Abfälle im Hinblick auf die Regelungen der Ersatzbaustoffverordnung.

Unternehmerabende/-nachmittage der Innung 2023

Nach einigen Jahren coronabedingter Unterbrechungen hat die Innung in diesem Jahr ihre traditionellen Unternehmerabende/-nachmittage in Berlin und Brandenburg wieder aufleben lassen.

Start vor vollbesetzten Haus war am **15. März in Berlin**, die zweite Veranstaltung folgte am **23. März in der Prignitz (Pritzwalk)**. **Im April** folgten noch Veranstaltungen in **Lübbenau** und in **Brandenburg an der Havel**.

Gemeinsam mit verschiedenen Kooperations- und Rahmenvertragspartnern ***(IKKBB, SVG, Moving Intelligence u. a.)*** wurden Informationen zu aktuellen Themen geboten.

Und natürlich kam der Netzwerk- und Kommunikationseffekt mit den Mitgliedern auch nicht zu kurz!

Update zur Thematik Tachografen und Sozialvorschriften

Auf breites Interesse stieß eine neuerliche Veranstaltung zur Thematik Sozialvorschriften, zu der die Tochterunternehmung der Innung, die FGIBB Service GmbH für den 18. April in die Hedemannstraße eingeladen hatte.

Der langjährige Referent und Experte in dieser Thematik **Dipl.-Ing. Göran Kronberg** informierte wieder anschaulich über aktuelle Entwicklungen zu Lenk- und Ruhezeitvorschriften sowie zu Details der Beschaffenheit und zum Umgang mit den Geräten der neuesten Tachografengeneration.

Angesprochen waren neben Inhabern und Geschäftsführern von Verkehrsunternehmen vor allem Mitarbeiter, die innerbetrieblich mit der Schulung und Unterweisung des Fahrpersonals betraut sind.

Aufgrund der hohen Nachfrage zu diesem „Update für Unterweiser“ wird es eine weitere Veranstaltung am

05. Oktober 2023,
ebenfalls in der Zeit
von 13:00 bis 17:00 Uhr,

geben.

Meinungsaustausch mit Lagetsi-Vertreterinnen in Berlin

Zu einem Meinungsaustausch hatten der stellvertretende Innungsvorsitzende Claudio Kastner und Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider für den 03. März Mitarbeiterinnen des zuständigen Referats des Berliner Landesamtes für Arbeitsschutz, Gesundheitsschutz und technische Sicherheit (Lagetsi) in den Mitgliedsbetrieb Bus-Verkehr Berlin KG nach Berlin-Neukölln eingeladen.

Ziel war es, nach personellen Veränderungen in der Behörde ein persönliches Kennenlernen zu ermöglichen sowie sich zu aktuellen Entwicklungen bei Sozialvorschriften, Kontrollgeräten und der Überwachung der Einhaltung der geltenden Vorschriften auszutauschen. Auch Besonderheiten im Umgang mit Kontrollgeräten und bei den Softwareanwendungen zur Speicherung und Auswertung der erfassten Daten wurden erörtert.

Eine Fortsetzung des Dialogs wurde ins Auge gefasst.

BERLIN
LAGetSi

Meinungsaustausch mit Busunternehmen im Rahmen der Erstellung des Berliner Reisebuskonzeptes

Fachgruppensprecherin Sarah Willen, Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider und die Assistentin der Innungsgeschäftsführung Sandra Elsanowski waren – neben weiteren Unternehmern der Innung und der Tourismusreferentin des bdo – Teilnehmer der unter dem Dach der IHK Berlin am 15.03. durchgeführten Austauschrunde im Rahmen der Erarbeitung eines Reisebuskonzeptes für Berlin.

Die in den Erarbeitungsprozess eingebundenen Mitarbeiter der TU Berlin interessierten sich für die Erwartungen, Sichtweisen und Befürchtungen der Busunternehmer und anderer touristischer Dienstleister an ein solches Konzept. Diese wiederum verwiesen auf diverse Besonderheiten der Reisebusverkehre in Städten im Allgemeinen und in Berlin im Besonderen. Innung, IHK und bdo wiederholten ihre bereits mehrfach artikulierten Forderungen, im Reisebuskonzept die Regelungen zu verankern, die praktikabel und an den Interessen der Busunternehmen und vor allem der Reisegäste ausgerichtet sind.

Meeting zu Großraum- und Schwertransporten

Am 17. April hatte die Leitung der Niederlassung Nordost der Autobahn GmbH des Bundes zu einem weiteren Erfahrungsaustausch mit Unternehmern und Verbänden zur Organisation der genehmigungspflichtigen Großraum- und Schwertransporte eingeladen.

Für die Innung nahm **Geschäftsführer Gerd Bretschneider** an der Zusammenkunft teil. Seitens der Autobahn GmbH wurde über den Abbau der aufgestauten Genehmigungsanträge, die Entwicklung der personellen Situation bei der Antragsbearbeitung sowie technische Details der neu eingeführten Software informiert. Die anwesenden Unternehmer – Transporteure und Verlader – verwiesen exemplarisch auf noch immer bestehende Probleme wie z. B. bei der Aktualität von Informationen über genehmigungsrelevante Baustelleneinrichtungen oder bei geänderten Streckenführungen infolge von Autobahnbaustellen.

Übereinstimmend wurde die Wichtigkeit des Austauschs bestätigt und eine Weiterführung und Intensivierung der Kommunikation vereinbart.

DEGES-Projektbeirat tagte digital

Zur Begleitung der anstehenden massiven Baumaßnahmen am Berliner Autobahnnetz (ADr Funkturm, Rudolf-Wissell-Brücke, A 111) in den kommenden Jahren war ein Projektbeirat ins Leben gerufen worden, in dem die Innung durch Geschäftsführer Gerd Bretschneider repräsentiert wird. In regelmäßigen Abständen – i. d. R. halbjährlich – tagt der Beirat, um sich mit den aktuellen Sachständen zu beschäftigen.

Am 28.03.2023 war es wieder so weit: die Projektleiter der **DEGES** für die einzelnen Teilmaßnahmen informierten über die laufenden Planungsprozesse der einzelnen Projekte, den aktuellen Planungsstand und die zeitlichen Erwartungen an Beginn und voraussichtliche Dauer der Baumaßnahmen – letzteres natürlich mit noch erheblichen Unsicherheiten, da alle Einflussfaktoren zeitlich nicht komplett prognostizierbar sind.

Absehbar ist allerdings, dass – beginnend ab 2024/2025 für einen Zeitraum von ca. 10 Jahren Bauzeit mit erheblichen Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen auf der Stadtautobahn zu rechnen sein wird.

Ziel bleibt es aber, die Baumaßnahmen bei Erhalt des fließenden Verkehrs auf den einzelnen Bauabschnitten zu realisieren.

Verkehrssicherheitstag Steglitz-Zehlendorf und in Falkenberg/Elster

Am 09.05.2023 konnte die Innung bzw. ihr Tochterunternehmen VSBB Verkehrssicherheit Berlin-Brandenburg GmbH einmal mehr mit Unterstützung des Mitgliedsbetriebs Peter Bauer GmbH anlässlich des Verkehrssicherheitstags im Stadtteilzentrum Steglitz am Ludwig-Beck-Platz über die Gefahren des Toten Winkels am Lkw (aber auch bei anderen Verkehrsmitteln) informieren.

Für die Fuhrgewerbe-Innung haben **Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider und Anna Szyszka als Mitarbeiterin der VSBB Verkehrssicherheit Berlin-Brandenburg GmbH** die Veranstaltung begleitet.

Bereits im April hat die diesjährige Informationskampagne „Die Gefahren des toten Winkels am LKW“ in Brandenburg begonnen, die seit 2009 als Kooperationsprojekt zwischen Innung, VSBB Verkehrssicherheit Berlin-Brandenburg GmbH und Landesverkehrswacht Brandenburg durchgeführt wird.

Einen besonderen Stellenwert nahm in diesem Frühjahr die Veranstaltung an der Astrid-Lindgren-Schule in Falkenberg/Elster ein, die die Kampagnenmöglichkeit in ihren Verkehrssicherheitstag integrierte.

Innungsgeschäftsführer **Gerd Bretschneider und VSBB-Projektleiterin Anna Szyszka** begleiteten dabei die **Moderatorin Bianca Bilagk**, die seit diesem Jahr für das südliche Brandenburg das Moderatorenteam der Kampagne ergänzt.

Für das östliche Brandenburg konnte mit **Hartmut Daniel** ebenfalls ein zusätzlicher Moderator gewonnen werden. Bereits seit 2020 sind **Detlef Petersen** und **Reiner Rohde** aus Brandenburg an der Havel Mitglieder des Moderatorenteams.

Hauptstadtkonferenz Elektromobilität am 01.06.023

Zur diesjährigen „Hauptstadtkonferenz Elektromobilität“ hatten die Berliner Agentur für Elektromobilität (eMo), Berlin-Partner und die Senatsverwaltung für Wirtschaft und Betriebe für den 01.06.2023 ins Rote Rathaus eingeladen. Für die Innung waren der Ehrenvorsitzende Michael Eichen und Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider dabei.

Wirtschaftssenatorin Franziska Giffey betonte in ihrem Eröffnungsstatement die Bedeutung der Elektromobilität für Berlin im Gesamtrahmen der Verkehrs- und Mobilitätspolitik. Die neue **Verkehrssenatorin Dr. Manja Schreiner** erläuterte für ihr Ressort Schwerpunkte von Mobilitätspolitik und deren Verknüpfung zur Elektromobilität.

Verschiedene Vortrags- und Diskussionsforen beschäftigten sich mit verfügbarer Technik, Fragen zur Ladeinfrastruktur und mit Erfahrungen aus der Praxis.

youlab 2023

Am 25.05.2023 war es soweit und die youlab 2023 fand in der TURM Erlebniscity in Oranienburg statt. Es waren rund 1.800 Besucher vor Ort und 97 Unternehmen (neuer Rekord) und haben über sich und ihre Ausbildungsplätze informiert.

Auffallend viele Transport- und Logistikbetriebe waren gemeinsam mit dem Ausbildungsteam der Fuhrgewerbe-Innung vor Ort und haben die unterschiedlichsten Berufsbilder in dem Bereich Verkehr & Logistik vorgestellt.

Die hohe Anzahl der ausstellenden Unternehmen spiegelt klar die mittlerweile notwendigen größeren Anstrengungen wieder, die dabei helfen können, die offenen Ausbildungsstellen zu besetzen.

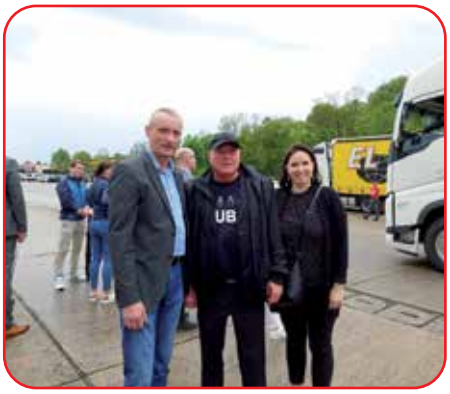
Gerne ist die Innung für und mit ihre(n) Mitgliedsunternehmen aus der Region auch im nächsten Jahr wieder dabei.

EUBA-Logistik startet Elektromobilität im Lkw-Fuhrpark

Das Innungsunternehmen EUBA Logistic GmbH hat am 15.05.2023 am Firmenstandort in Angermünde in der Uckermark seinen ersten Fernverkehrs-Elektro-Lkw in den Regelbetrieb aufgenommen und zahlreiche Partner zu diesem besonderen Anlass eingeladen.

Neben vielen anderen Gästen haben aus dem politischen Umfeld der **parlamentarische Staatssekretär des BMWK (Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz), Michael Kellner (MdB) und auch die Bürgermeisterin der Stadt Schwedt Annekathrin Hoppe** das Engagement des Unternehmens gewürdigt und es sich nicht nehmen lassen, auch selber mal mit dem Elektro-Lkw zu fahren.

Für die Innung nahmen Gerd Bretschneider und Sandra Elsanowski an der Veranstaltung teil und gratulierten dem Geschäftsführenden Gesellschafter des Unternehmens Ronald Garkisch und seinem Team zum Auftakt der Ära des nachhaltigen Transports.



Übrigens ist die EUBA Logistic GmbH das 1. Unternehmen im Land Brandenburg, das einen Elektro-Lkw für den Regelbetrieb zugelassen hat, weitere Zulassungen sollen folgen...

vocatium - Ausbildungsmesse 2023

Am 28./29. Juni öffneten sich wieder die Hallen der ARENA Berlin zur Ausbildungsmesse vocatium. Rund 155 teilnehmende Aussteller informierten die über 7.500 Besuchern und Besucherinnen die vielen verschiedenen Ausbildungs- und Studienplatzangebote.

Im Vorfeld wurden von den Organisatoren 91 vocatium Partner-Schulen aus dem Einzugsgebiet Berlin und Brandenburg besucht und die Schüler /-innen hatten die Möglichkeit, sich direkt für Termine bei den Ausstellern einzutragen.

Neben den terminierten Gesprächen wurden auch zahlreiche Spontangespräche geführt. Unsere Mitarbeiterinnen Sandra Elsanowski, Anna Szyszka und unsere Auszubildende Ronja Salzmann haben am Infostand der Fuhrgewerbe-Innung über die vielen verschiedenen Ausbildungsberufe informiert.

Auch Last-Minute-Angebote hatten sie noch im Gepäck, denn einige unserer ausbildenden Mitgliedsbetriebe suchen zum Beginn des neuen Ausbildungsjahres noch neue Auszubildende.

Neben den großen Playern die vor Ort waren, wie z. B. TESLA, BMW, Daimler, BVG sowie Bundesministerien etc. haben wir versucht die Vorzüge

von kleinen und mittelständischen Unternehmen gegenüber den Jugendlichen hervorzuheben und hoffen, dass dadurch auch unsere kleinen und mittelständischen Unternehmen ihre offenen Ausbildungsstellen besetzen können.

Jubiläum und neues Betriebsgelände bei Spedition Peter Pfaffe

Zwei Gründe gab es für Sebastian Pfaffe und seine Familie, für den ersten Juni-Samstag ins Brandenburgische Golzow einzuladen: zum einen das *45jährige Gründungsjubiläum*, zum anderen die Einweihung des neuen Betriebsgeländes.

Abb.: Inhaber Sebastian Pfaffe bei seiner Ansprache (Quelle: FGI)

„Wir leisten viel, aber wir machen es nicht billig." – ist so etwas wie der Leitspruch des Unternehmens, das 1978 in Brandenburg an der Havel von Peter Pfaffe gegründet wurde. Die Familientradition als Fuhrunternehmen reicht dabei noch viel weiter zurück bis in die Zeit vor den ersten Weltkrieg. Es war nicht einfach in der damaligen DDR, ein eigenständiges Unternehmen zu gründen und zu etablieren. An Erfahrung aus dem Elternbetrieb mangelte es nicht und selbst die Kraftstoffkrise im Jahr darauf tat ihm und seinem Unternehmen keinen Abbruch.

Kurzerhand wurden Möbel, Eier, Käse und Waffeln mit dem eigenen Pferdewagen ausgeliefert. Denn die Leidenschaft zu diesem Tier wurde Peter Pfaffe bereits in die Wiege gelegt. Seither ist das Pferd treuer Begleiter, auch optisch als bildliche Verschönerung des Fuhrparks. Die Pferdestärke blieb sozusagen bis heute. Motorisiert war das Unternehmen - wie unter den DDR-Verhältnissen üblich – mit Robur, Barkas und S4000.

In den 1990er Jahren begann die Modernisierung des Fuhrparks und die Ausweitung auf den Bereich der Autotransporte. Daneben konzentrierte sich das Unternehmen auf die Bereiche Lebensmitteltransporte und Lagerlogistik.

Die Autotransporte sind inzwischen Geschichte, Transporte und Lagerleistungen für Industrie und Handel bestimmen heute das Geschäft. Aus Kapazitätsgründen erfolgte im Jahr 2008 der Kauf eines Gewerbeobjektes mit Lagerhalle in Rietz (Gemeinde Kloster Lehnin); 2013 schloss sich der Erwerb von Lagerhallen in Golzow an.

Nach beinahe 40 Jahren Unternehmerdasein übergab der Gründer Peter Pfaffe 2017 die Geschäfte an seinen Sohn Sebastian, den heutigen Inhaber. Zusammen mit seinen beiden Brüdern und seiner Frau führt er heute einen Betrieb mit 20 Lastzügen, die tagtäglich in Deutschland und den angrenzenden europäischen Staaten mit Gütertransporten unterwegs sind.

In den letzten Jahren erfolgte schrittweise die Modernisierung des Standorts in Golzow, der seit Juni nunmehr der Hauptstandort des Unternehmens ist.

Sebastian Pfaffe nutzte die Einweihung und das Gründungsjubiläum, seinen Eltern, der Familie, den Mitarbeitern und den Kunden für die aktive Unterstützung der erfolgreichen Unternehmensentwicklung zu danken.

Abb.: Der „grüne Teil" der Flotte, es gibt auch noch einen weißen … (Quelle: FGI)

Die Gelegenheit wurde auch genutzt, das neue Flaggschiff des Fuhrparks – einen DAF mit XG+ -Fahrerhaus - zu präsentieren, natürlich im echten Pfaffe-Design!

Abb.: Das neue Flaggschiff der Flotte: DAF XG+ im „Pfaffe-Design" (Quelle: FGI)

Die Innung gratuliert herzlich und wünscht für die Zukunft alles Gute!

45 JAHRE
SPEDITION
PETER PFAFFE

100 Jahre Firma Lindner in Berlin-Buchholz

Mit zwei Pferden und dem Gewerbe „Fuhrbetrieb und Kohlenhandlung“ startete Hermann Lindner 1923 im 1920 nach Groß-Berlin eingemeindeten Buchholz in die Selbständigkeit. Geboren in Fraustadt in der damaligen preußischen Provinz Posen, war er über Spandau und Berlin-Wedding 1918 nach Buchholz gekommen, hatte bei der AEG angeheuert und eine Familie gegründet.

Sitz des kleinen Unternehmens war die Bahnhofstraße 23, in der es einen Holzschuppen und eine kleine Auto-Reparaturwerkstatt gab. Das Interesse für Motoren und Fahrzeuge war die Basis, dass es mit dem kleinen Betrieb voranging. Die Zeiten waren schwierig, dennoch gelang in den 30er Jahren die Anschaffung des ersten Motorfahrzeugs, dem 1938 eine PRIMUS P14-Straßenzugmaschine folgt.

Der 1913 geborene Sohn Kurt arbeitet bereits in der Firma mit, 1940 wird dessen Sohn Peter geboren. Kurt Lindner wird zur Wehrmacht eingezogen, übersteht Frankreich- und Rußlandfeldzug und landet in amerikanischer Kriegsgefangenschaft. Er zieht ins sicherere Coburg, wohin ihm Frau und Kind folgen, während Herrmann Lindner im Nachkriegs-Berlin mit den damals üblichen Schwierigkeiten zu kämpfen hatte. Ein Appell an seinen Sohn, zurückzukehren, fruchtet in doppelter Hinsicht: dieser bringt nicht nur die Familie, sondern gleich noch einen – wie auch immer beschafften – OM Taurus, einen in Italien für die Wehrmacht gebauten Dreitonner mit, der dem Unternehmen bis 1964 treue Dienste leistet.

Seit 1949 transportiert die Firma Lindner Gase des Sauerstoffwerks in Berlin-Weißensee, 1958 erwirbt Peter Lindner den LKW-Führerschein. 1952 beantragt Hermann Lindner beim Magistrat die Errichtung eines Lagers für technische Gase, das beschwerliche Kohlengeschäft wird 1956 eingestellt.

In den Jahrzehnten nach dem Krieg wird auch am Grundstück ständig gearbeitet. Zunächst wird eine notdürftige Wohnung für die Rückkehrer aus Coburg errichtet, ein Verkaufsbüro gleich daneben entsteht, Unterstellmöglichkeiten für die Fahrzeuge, eine Verladerampe sowie eine „richtige“ Werkstatt und ein Maschinen-, Abfüll- und Prüfraum für die Preßluftabfüllung kommen hinzu.

Mit Ideenreichtum und viel Talent bauen Kurt und Peter Lindner, unterstützt von Mitarbeiter Josef Klemt, schließlich noch eine komplette Preßluft-Abfüllanlage auf. Gearbeitet wird für die Medizintechnik, den Tauchsport, diverse kleinere und größere Betriebe, Theater und Sportvereine – zum Tackern, Sprühen und Lackieren bis zum Befüllen der Reifen der Ostberliner BVB-Busflotte. Kompressoren waren – wie vieles andere in der DDR – schließlich Mangelware …

In den 60er Jahren wird der Fuhrpark modernisiert und erweitert: ein Opel Blitz wird mit Ersatzteilen und Fahrerhaus eines Garant 30K wieder fit gemacht, ein H3A und ein Garant sowie einige Anhänger kommen hinzu. Die Fahrten führen zu und von den Technischen Gaswerken in Berlin-Schöneweide, das Acetylenwerk in Staaken sowie das Klinikum Buch und diverse Kliniken und Krankenhäuser. Ein „Bereitschaftsdienst zu jeder Tag- und Nachtzeit“ – so heißt es im Vertrag – rundet die Dienstleistungspalette ab.

Ebenfalls in den 60er Jahren wird ein Wohngrundstück erworben und ein Haus errichtet – das Wohnen auf dem Betriebsgelände war untersagt worden, auf dem Firmengelände werden Büro- und Sozialräume sowie die Werkstatt umgebaut.

1969 wird der heutige Inhaber Uwe Lindner geboren, 1978 übernimmt Peter Lindner das Unternehmen in dritter Generation, im Betrieb arbeiten inzwischen 10-12 Personen. Der Fuhrpark besteht aus zwei S4000-Zugmaschinen (mit jeweils zwei Anhängern im Betrieb) und einem W 50 der ersten Serie. Vom VEB Chemiehandel wird zusätzlich der Vertrieb von Trockeneis übernommen. Über die Jahre kommen einige Gabelstapler und Eigenbauten hinzu, Neu- und Umbauten auf dem Gelände und an den Gebäuden verbessern die Lade- und Lagersituation.

1986 verstirbt Kurt Lindner; Peter Lindners Frau Monika wechselt aus dem städtischen Klinikum als mithelfendes Familienmitglied in den Betrieb, Uwe Lindner absolviert Ende der 80er Jahre seine Ausbildung als Maschinen- und Anlagenmonteur, der LKW-Führerschein wird erworben; Wende 1989 und Wiedervereinigung 1990 prägen die nächsten Jahre.

Im Oktober 1991 tritt Peter Lindner (wie Jahrzehnte zuvor sein Großvater Hermann Lindner) wieder der Fuhrgewerbe-Innung bei, es folgen Vorbereitungslehrgang in der Hedemannstraße, IHK-Prüfung und die Erlaubnis für den allgemeinen Güternahverkehr. Seit Februar 1990 ist Peter Lindner Vertragspartner der Firma Linde.

Die Investitionen in den Fuhrpark erfolgen zunächst vorsichtig, um allzu hohe Verschuldung zu vermeiden: man beschränkt sich zunächst einmal auf – jetzt allerdings fabrikneue Barkas B1000 und L 60 – letzterer ergänzt um einen neuen HIAB-Heckkran.

Neben technischen Umrüstungen gibt es aber auch Schattenseiten: das Klinikum Buch geht als Kunde verloren, die Belegschaft wird aus Altersgründen und beruflichen Veränderungen kleiner. Doch auch aufwärts geht es: ein Propangasvertrieb kommt hinzu, die Kompressorenanlage wird komplett modernisiert, auch die Gebäude werden einer Modernisierung unterzogen.

Uwe Lindner kann sich das gesamte Stahllager des früheren VEB Wassertechnik sichern, wovon der der Betrieb über viele Jahre zehren kann. Aus familiären Gründen wird 1993 die „Peter Lindner GmbH – Vertrieb technischer Gase, Propan und Trockeneis“ gegründet, die Einzelfirma bleibt aber parallel bestehen.

Mitte der 90er Jahre gibt es auch wieder eine eigene Abfüllanlage, Abfüll- und Kontrollwaage werden eingebaut und mit dem Tank verrohrt. Ein Vertrieb für Koch-, Heiz und Campinggeräte sowie ein Depot für Bau-Heizgeräte ergänzen das Portfolio, der Fuhrpark wird modernisiert.

1999 stirbt Peter Lindner, es gibt personelle Veränderungen, eine Photovoltaikanlage und eine thermische Solaranlage werden errichtet, eine CO2-Abfüllanlage wird angeschafft. 2002 kommt eine Flüssiggastankstelle hinzu, 2004 um eine Werkstatt für Gasfahrzeuge ergänzt, die von einer Fremdfirma als Mieterin betrieben wird. Die Jahre gehen ins Land, es wird weiter um- und neugebaut, das Grundstück erweitert.

Die LPG-Tankstelle wird wieder aufgegeben, die Wartung, Prüfung und Reparatur von Gasanlagen in Gartenhäusern und an Wohnmobilen gewinnt an Bedeutung, hinzu kommt der Einbau von kompletten Gasanlagen in Wohnmobile und andere Freizeitfahrzeuge. 2017 endet die Zusammenarbeit mit Linde, Lieferanten für den Gasvertrieb sind nunmehr die Firmen Widmann und Tyczka Industriegase.

Die Coronaeinschränkungen sind verbunden mit Kundenrückgängen im Trockeneisbereich in Gastronomie und Kultur, andererseits aber mit spürbar gestiegener Nachfrage bei Campinggeräten und Wohnmobilen.

Fazit des heutigen Inhabers Uwe Lindner aus Anlass der Chronik zum 100jährigen: *„Es ist mit viel persönlichem Einsatz, immer neuen Ideen und Durchhaltevermögen nicht nur möglich, ein – wenn auch kleines – Unternehmen über lange Zeit zu führen, sondern es bereitet auch Freude, selbständig zu sein.“*

Die Innung gratuliert herzlich und wünscht für die Zukunft alles Gute!

100 JAHRE PETER LINDNER GMBH

Runder Tisch Groß- und Schwerlastverkehr auf Autobahnen einberufen

Auf Einladung von Oliver Luksic, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Digitales und Verkehr und Koordinator der Bundesregierung für Güterverkehr und Logistik, hat Anfang Mai auf Bundesebene erstmals ein Runder Tisch zum Thema Groß- und Schwerlastverkehr auf Autobahnen mit Vertretern der Logistik- und Baubranche stattgefunden.

➔ Folgende Maßnahmen werden umgesetzt:

Die Autobahn GmbH des Bundes, die im Rahmen des Genehmigungsverfahrens von den Ländern beteiligt wird, stellt die Weichen für eine schnellere und praxisgerechtere Anhörung im Genehmigungsprozess. So werden alle Niederlassungen sukzessive auf ein neues automatisiertes Prüftool umgestellt, das die Bearbeitungszeiten erheblich verkürzen wird. Die Umstellung wird in den kommenden Monaten in allen Niederlassungen erfolgen.

Darüber hinaus hebt die Autobahn GmbH unter anderem die geometrischen Grenzwerte für Fahrzeuge für Dauergenehmigungen an und reduziert zudem die Anzahl der angeordneten Begleitfahrzeuge auf das absolut notwendige Maß.

Erleichterungen Fahrauflagen: Bei zweiteiligen Bauwerken soll tagsüber die Überfahrung der Bauwerke in Schrittgeschwindigkeit erlaubt werden. Eine Absicherung soll über die Begleitfahrzeuge sichergestellt werden.

Neustrukturierung Genehmigungsbescheid: Die Dokumentation der Auflagen ist momentan viel zu umfangreich. Daher soll die Darstellung innerhalb der Autobahn GmbH insgesamt verbessert und die Auflagen zentral zusammengefasst werden.

Erlass der Straßenverkehr-Transportbegleitungsverordnung: Die Bundesregierung hat den Entwurf einer Straßenverkehr-Transportbegleitungsverordnung auf den Weg gebracht, welche die Möglichkeit der Begleitung von GST durch private Transportbegleiter regeln wird. Zu ihrem Inkrafttreten bedarf es noch der Zustimmung des Bundesrates.

Schon jetzt haben Antragsteller im Bau- und Energiesektor die Möglichkeit, Genehmigungen zu beschleunigen.

Zum einen können beantragende Unternehmen – innerhalb eines mit Rücksicht auf den Bauwerkzustand zeitlich befristeten Rahmens – die im Rahmen einer vorherigen Genehmigung erstellten Brückennachrechnungen weiternutzen, sofern der Bauwerkszustand sich nicht nachteilig verändert hat.

Voraussetzung ist, dass die Fahrzeugkonfiguration und Nutzlast annähernd gleich sind und die Infrastruktur nicht im größeren Maße belasten als der vormalig genehmigte Transport.

Zum anderen haben Unternehmen die Möglichkeit, die keiner pauschalen Masse- oder Gewichtsbeschränkung unterliegenden Instrumente der streckenbezogenen Kurzzeit- und Dauererlaubnisse zu nutzen, sofern nur eine Strecke beantragt wird.

LKW-Fahrverbot laut Ferienreiseverordnung

Aus gegebenen Anlass sei auf die auch in diesem Jahr geltende Ferienreiseverordnung und damit in Verbindung stehende Fahrverbote hingewiesen.

Hiernach dürfen Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 7,5 Tonnen sowie Lastkraftwagen mit Anhänger zur geschäftsmäßigen oder entgeltlichen Beförderung von Gütern einschließlich damit verbundener Leerfahrten vom **01. Juli bis zum 31. August an Samstagen in der Zeit von 7 bis 20 Uhr** auf einigen Autobahnen und Bundesstraßen nicht verkehren.

Mitgliedsunternehmen der Innung können eine Übersicht der Verbotsstrecken in der Innungsgeschäftsstelle anfordern.

Verdoppelung der LKW-Mautsätze beschlossen

Die Innung hatte in den zurückliegenden Wochen bereits mehrfach über die politischen Entscheidungen zur massiven Erhöhung der Mautsätze der LKW-Maut und die Verwendung der Mautmehrerlöse für die Schieneninfrastruktur informiert.

Am 14.06.2023 hat nun das Bundeskabinett dem durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr vorgelegten Entwurf zum Dritten Gesetz zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften zugestimmt. Eine Verabschiedung im Bundestag dürfte vermutlich nach der Sommerpause erfolgen.

Wie schon so oft in der Vergangenheit darf sich die Bundesregierung wieder auf einen breiten politischen Konsens für diese massive Mehrbelastung stützen, die das Verkehrsgewerbe einmal mehr zum faktischen Steuereintreiber des Staates macht. Denn letztlich geht es darum, eine Infrastrukturabgabe zu erheben, um dem Staat Mehrerlöse zu verschaffen.

Zum Inhalt des jetzt beschlossenen Regelwerks:

1. Das Gesetz sieht eine umfassende Erhöhung der Mautgebühren ab dem **01.12.2023** vor. Die Mautgebühren setzen sich bislang aus den Kosten für die Infrastruktur, Luftverschmutzung und Lärmbelästigung zusammen. Hinzu kommt nun als weiterer Mautteilsatz ein CO2-Aufschlag. Dieser besteht aus 200,00 Euro pro Tonne CO2. Je nach Art des Fahrzeuges führt dies zu einer Verdopplung der bisherigen Mautgebühren. Emissionsfreie Lkw werden bis Ende 2025 von der Maut befreit. Anschließend werden lediglich 25 Prozent des regulären Mautteilsatzes für die Infrastrukturkosten erhoben – zuzüglich der Mautteilsätze für Lärm und Luftverschmutzung.

   Diesem Beitrag ist eine vom bvse Bundesverband Sekundärrohstoffe und Entsorgung e. V. erstellte Tabelle beigefügt, aus der sich die zukünftigen Mautgebühren ergeben, und, zum besseren Verständnis, eine Gegenüberstellung zu den bisherigen Mautgebühren. *(s. Tabelle auf der nächsten Seite)*

2. Ab dem **01.07.2024** wird die Pflicht zur Entrichtung der Maut zudem erweitert auf Fahrzeugkombinationen, bei denen das Motorfahrzeug eine technisch zulässige Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen aufweist. Dabei wird die technisch zulässige Gesamtmasse einer Fahrzeugkombination im Rahmen dieses Gesetzes aus der Summe der technisch zulässigen Gesamtmasse der Einzelfahrzeuge berechnet.

(Fortsetzung Seite 20)

Anzeige

Für diese Fahrzeuge gilt dann aber eine sogenannte Handwerkerausnahme. Handwerker, die Fahrzeuge mit einer Gesamtmasse von weniger als 7,5 t, führen und mit den Fahrzeugen lediglich Material zu Baustellen transportieren, sind von der Mautpflicht nicht betroffen.

Übersicht Mautgebühren

Euro 1 und schlechter	bisherige Kosten pro km / €	Kosten ab 01.12.2023 pro km / €
7,5 t bis < 12 t	0,197	0,277
12 t bis 18 t	0,248	0,352
>18 t mit bis zu 3 Achsen	0,328	0,486
18 t mit 4 Achsen	0,354	0,512
18 t mit 5 Achsen und mehr	0,354	0,516

Euro 2	bisherige Kosten / €	Kosten ab 01.12.2023 / €
7,5 t bis < 12 t	0,196	0,276
12 t bis 18 t	0,246	0,350
>18 t mit bis zu 3 Achsen	0,323	0,461
18 t mit 4 Achsen	0,349	0,487
18 t mit 5 Achsen und mehr	0,349	0,511

Euro 3	bisherige Kosten / €	Kosten ab 01.12.2023 / €
7,5 t bis < 12 t	0,171	0,251
12 t bis 18 t	0,226	0,330
>18 t mit bis zu 3 Achsen	0,293	0,431
18 t mit 4 Achsen	0,316	0,454
18 t mit 5 Achsen und mehr	0,316	0,478

Euro 4	bisherige Kosten / €	Kosten ab 01.12.2023 / €
7,5 t bis < 12 t	0,142	0,222
12 t bis 18 t	0,188	0,288
>18 t mit bis zu 3 Achsen	0,239	0,373
18 t mit 4 Achsen	0,254	0,388
18 t mit 5 Achsen und mehr	0,254	0,414

Euro 5	bisherige Kosten / €	Kosten ab 01.12.2023 / €
7,5 t bis < 12 t	0,126	0,206
12 t bis 18 t	0,177	0,277
>18 t mit bis zu 3 Achsen	0,221	0,355
18 t mit 4 Achsen	0,229	0,363
18 t mit 5 Achsen und mehr	0,229	0,389

Euro 6	bisherige Kosten / €	Kosten ab 01.12.2023 / €
7,5 t bis < 12 t	0,098	0,178
12 t bis 18 t	0,140	0,240
>18 t mit bis zu 3 Achsen	0,181	0,305
18 t mit 4 Achsen	0,190	0,324
18 t mit 5 Achsen und mehr	0,190	0,348

Grün und günstig

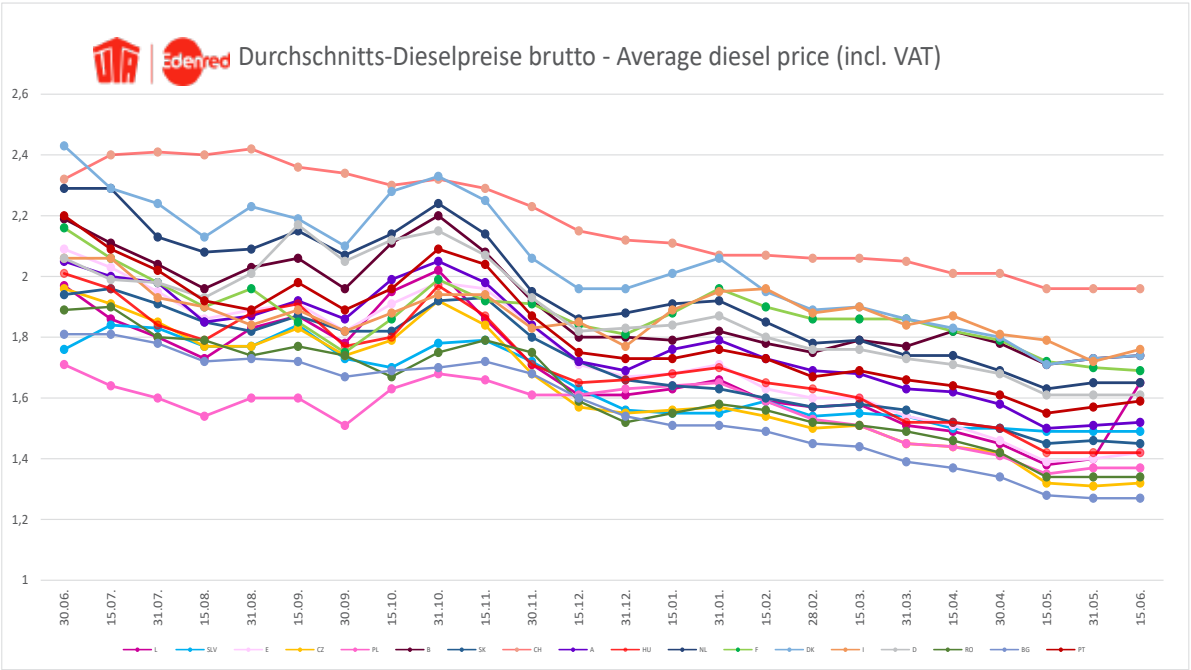
- Partnertarif für Innungsmitglieder
- 12 oder 24 Monate Vertragslaufzeit
- 100 % regenerativer Strom

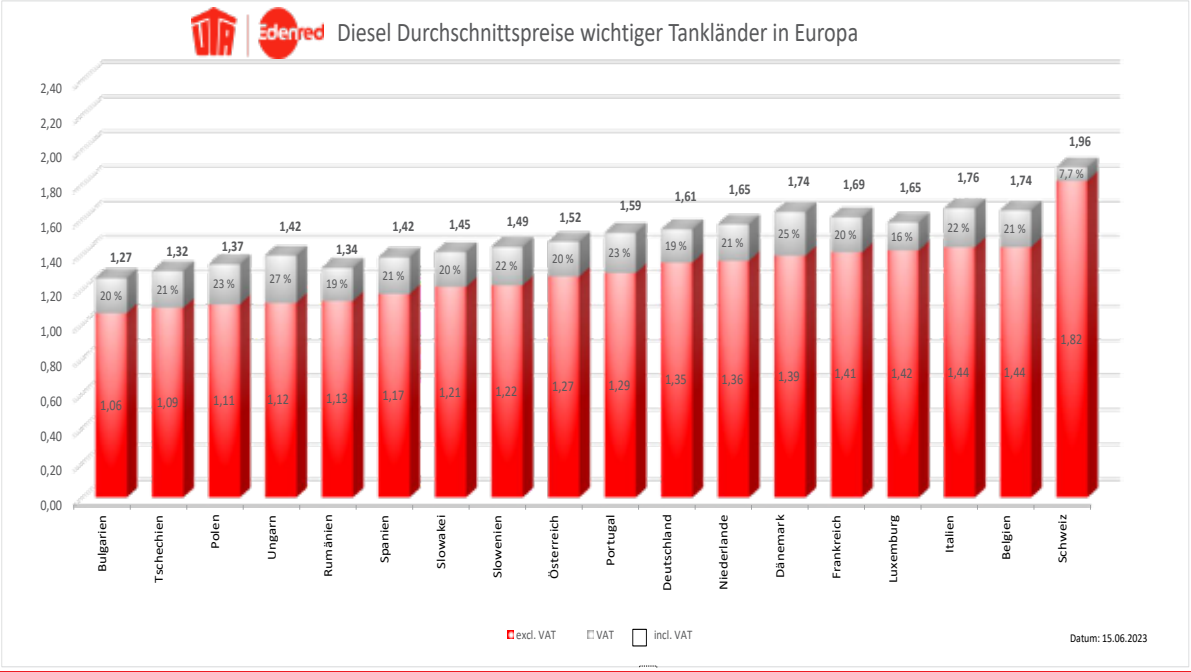
Mehr Infos erhalten Sie bei Ihrer Innung und auf vattenfall.de/partner-berlin

VATTENFALL

Dieseldurchschnittspreise

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





www.uta.de

Potenzial von Fahrpersonal aus Drittstaaten bleibt weiterhin ungenutzt

Bereits 94 % der mittelständischen Busunternehmen leiden unter einem massiven Mangel an Fahrpersonal. Steigende Fahrgastzahlen im öffentlichen Personennahverkehr durch das Deutschland-Ticket und die geplante Verkehrswende sowie ein enormer Bedarf an Ersatzverkehr mit Bussen bei der Generalsanierung der Bahn verstärken die Situation weiter.

„Der Arbeitsmarkt in Deutschland und den relevanten EU-Ländern ist leergefegt. Gleichzeitig können zu wenig Ausbildungsplätze besetzt werden. Die extrem kosten- und zeitaufwändige Ausbildung und insbesondere die komplizierte Umsetzung der europäischen Berufskraftfahrer-Richtlinie verschärfen den Mangel an Fahrpersonal nochmals“ erklärte **Christiane Leonard, bdo-Hauptgeschäftsführerin.**

Bei dem massiven Personalmangel im Omnibusgewerbe kommt der Fachkräftezuwanderung – insbesondere aus Drittstaaten − eine immer größere Bedeutung zu. Doch selbst gut ausgebildete Busfahrer mit langer Berufserfahrung aus Drittstaaten gelten aktuell nicht als Fachkräfte, da sie keinen EU-Führerschein und keine EU-Berufskraftfahrerqualifikation vorweisen können.Damit dürfen geeignete Bewerber aus Drittstaaten bislang nicht am beschleunigten Fachkräfteverfahren nach § 81a Aufenthaltsgesetz (AufenthG) teilnehmen.

Dieser Zustand soll auch durch den vorliegenden Regierungsentwurf nicht geändert werden. § 24a Abs. 2 BeschV, der den Zuzug von Busfahrpersonal eigentlich erleichtern soll, läuft damit ins Leere. Interessierte, qualifizierte und arbeitswillige Fahrerinnen und Fahrer aus Drittstaaten gehen daher dem Markt verloren.

„Obwohl der Beruf Busfahrer von der Bundesagentur für Arbeit offiziell als Mangelberuf geführt wird, verhindert die aktuelle Gesetzeslage den dringend notwendigen Zuzug von Fahrpersonal aus Drittstaaten. Für die Busbranche sind zeitnahe Reformen jetzt unerlässlich, sonst bleibt nicht nur die Verkehrswende auf der Strecke“, sagte **Christiane Leonard** vor der abschließenden Beratung über den Gesetzentwurf zur Weiterentwicklung der Fachkräfteeinwanderung.

Verbesserungen bei Lenk- und Ruhezeiten für Bustouristik

Die EU-Kommission hat Ende Mai ihren lang erwarteten Entwurf zu einer dringend erforderlichen Anpassung der Lenk- und Ruhezeiten im Gelegenheitsverkehr veröffentlicht. Damit kommt sie einem der Kernanliegen der Bustouristik nach, für das sich der bdo zusammen mit der IRU seit Jahren eingesetzt hat. Nachdem sich die EU-Abgeordneten bei den Verhandlungen zum „Mobility Package 1” Anfang der 20er Jahre dagegen entschieden haben, Verbesserungen bei den Lenk- und Ruhezeiten für den Gelegenheitsverkehr in das Gesetzespaket mit aufzunehmen, bedeutet der jetzige Entwurf, der sich ausschließlich um die Bustouristik dreht, einen großen Schritt in die richtige Richtung.

bdo-Hauptgeschäftsführerin Christiane Leonard zeigte sich erfreut über die Kommissions-Initiative: *„Unsere harte Arbeit der letzten Jahre hat sich gelohnt. Die Argumente des bdo und der Landesverbände wurden in Brüssel gehört. Die Vorschläge der Kommission sind nahezu deckungsgleich mit den bdo-Positionen zu den Lenk- und Ruhezeiten. Sie ermöglichen es den vielen mittelständischen Busunternehmen besser auf die Bedürfnisse und Wünsche ihrer Kundinnen und Kunden einzugehen. Das wird positive Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen der Fahrerinnen und Fahrer haben. Denn zufriedene Fahrgäste bedeuten weniger Stress. Und das alles, ohne Kompromisse bei der Sicherheit einzugehen. Denn die hat natürlich oberste Priorität für Busunternehmen. Jetzt kommt es darauf an, dass sich die Abgeordneten des Parlaments die Vorschläge der Kommission zu eigen machen, da wo nötig nachbessern und das Gesetz verabschieden. Die Anpassung der Lenk- und Ruhezeiten wird die Attraktivität von Busreisen steigern. Und das wäre eine gute Nachricht für den Klimaschutz. Denn umweltfreundlicher als mit dem Bus reist man nur noch mit eigener Muskelkraft.”*

Der Kommissionsvorschlag sieht Anpassungen bei der 12-Tage-Regelung vor, die endlich auch für nationale Busreisen gelten soll, ermöglicht den Fahrerinnen und Fahrern, die Pausen eigenständiger einzuteilen, so lange jeder Pausenabschnitt mindestens 15 Minuten lang ist und erlaubt es ihnen, besser auf unvorhergesehene Umstände zu reagieren. So kann künftig der Beginn – nicht die Dauer – der täglichen Ruhezeit verschoben werden.

Damit wäre es möglich, dass im Falle des Falles etwa ein Theaterbesuch länger als geplant dauern kann, ohne dass die Fahrgäste nach dem zweiten Akt das Theater verlassen müssen, damit der Busfahrer rechtzeitig zum planmäßigen Beginn seiner Ruhezeit im Hotel ist – obwohl er an diesem Tag nur wenige Stunden hinter dem Steuer saß.

Im nächsten Schritt werden das EU-Parlament und der Ministerrat den Kommissionsvorschlag jeweils beraten.

Der bdo wird den Prozess natürlich weiterhin eng begleiten sowie in Berlin und Brüssel dafür werben, dass der Entwurf zu einem Gesetz wird.

Entwurf zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes - Busspuren müssen Bussen vorbehalten bleiben

Die Bundesregierung hat einen Gesetzesentwurf zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes veröffentlicht, der auch Neuregelungen zur zukünftigen Nutzungserweiterung von Busspuren enthält. Demnach können allein städteplanerische Entwicklungen dazu führen, dass Busspuren umgewidmet, aufgehoben oder für weitere Nutzergruppen, insbesondere zur Erprobung neuer Mobilitätsformen genutzt werden. Damit können im Ergebnis nahezu alle bestehenden und künftigen Mobilitätsarten die Busspur nutzen.

Bereits heute dürfen bei entsprechender Zusatzbeschilderung Elektrofahrzeuge, Taxen, Fahrräder, Busse im Gelegenheitsverkehr und Krankenfahrzeuge Busspuren nutzen. Alleine durch den stark wachsenden Anteil an Elektrofahrzeugen wird die Kapazität der Busspuren immer mehr eingeschränkt. Dies führt zu einem höheren Stresslevel beim Fahrpersonal.

Die Freigabe für weitere Nutzergruppen würde die Kapazität der Busspuren gänzlich überlasten und massive Auswirkungen auf den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit haben.

„Sinn der Busspur ist im Interesse der Verkehrssicherheit, Störungen im Linienverkehr zu vermeiden und einen geordneten und zügigen Betriebsablauf zu ermöglichen. Die geplante Erweiterung des Nutzerkreises widerspricht dabei den verkehrspolitischen Zielen zur Entlastung und Stärkung des Öffentlichen Nahverkehrs im Sinne der angestrebten Verkehrswende. Die Freigabe der Busspur zur Erprobung neuer Mobilitätsformen birgt unvertretbare Risiken und Gefahren für die allgemeine Verkehrssicherheit.“ erklärte dazu **bdo-Hauptgeschäftsführerin Christiane Leonard.**

Deshalb dürfen keine weiteren Mobilitätsformen zur Nutzung der Busspur zugelassen werden und nur für Busverkehre, d.h. öffentlichen Nah- und Schülerverkehr, gebündelten Bedarfsverkehr in Bussen, Busse im Gelegenheitsverkehr, Fernbusse und weitere sinnvolle Nutzergruppen, wie zum Beispiel Rettungswagen oder Taxen, erlaubt sein.

Engpassanalyse: Beruf „Busfahrer“ neu ein Mangelberuf

Aktualisierte Engpassanalyse der Bundesagentur für Arbeit. Busfahrer:innen gelten jetzt als Mangelberuf. Wichtig für Stellenvermittlung und politische Arbeit. Dank an Busbetriebe für intensive Meldung offener Stellen. Statistik erfasst Fahrpersonal in vier Berufsgruppen.

Die Bundesagentur für Arbeit hat auf Drängen des bdo ihre Engpassanalyse aktualisiert: Der Beruf „Busfahrer“ gilt nun offiziell als Mangelberuf.

Hintergrund ist, dass die Bundesagentur für Arbeit (BA) neue Daten für ihre Statistik erhalten hat. Dadurch sprang der Beruf „5.213 Bus- und Straßenbahnfahrer“ von 1,2 Punkten auf 2,2 Punkte (Mangelberufe müssen mindestens 2,0 Punkte erreichen).

Dieser rasante Anstieg ist insbesondere der zahlreichen Aufrufe von bdo und Landesverbänden und der tatkräftigen Meldung offener Stellen durch die Busunternehmen zu verdanken.

Die Einstufung als Mangelberuf bringt zwei Vorteile:

- Arbeitsagenturen berücksichtigen Mangelberufe bei der Stellenvermittlung bevorzugt. Das birgt Hoffnung, dass mehr Arbeitssuchende an die Busbetriebe vermittelt werden.

- Die Politik zieht die Engpassanalyse für arbeitsmarktpolitische Entscheide heran. Dadurch rücken der Fahrpersonalmangel und unsere Reformvorschläge, unterstützt durch die intensive Öffentlichkeitsarbeit von bdo und Landesverbänden, stärker in den politischen Fokus.

Wir möchten uns daher herzlichst bei allen Busunternehmen bedanken, die mit der Meldung ihrer offenen Stellen die Einstufung als Mangelberuf ermöglicht haben. Gleichzeitig bleibt es unerlässlich, dass weiterhin alle offenen Stellen an die Arbeitsagenturen gemeldet werden. Nur so können wir die Einstufung als Mangelberuf halten und verbessern.

Zum Verständnis: Mit der aktualisierten Statistik gibt es für das Fahrpersonal nun vier Kategorien. Der Grund ist, dass für einige Berufsgruppen zeitweise keine Daten vorlagen. Weil nun wieder Daten vorliegen, werden diese Berufsgruppen wieder in der Statistik aufgeführt. Neue Berufe wurden nicht aufgenommen. Diese vier Fahrpersonal-Kategorien werden außerhalb der Engpassanalyse erläutert:

1. **5.212 Berufskraftfahrer (Güterverkehr/LKW) (Mangelberuf)**

Hierunter fallen klassische Lkw-Fahrer und Lkw-Fahrerinnen und Baustellenfahrzeugführer und Baustellenfahrerinnen.

2. **5213 Bus- und Straßenbahnfahrer sowie Bus- und Straßenbahnfahrerinnen (Mangelberuf)**

Hierunter fallen klassische Busfahrer und Busfahrerinnen. Wie bisher, werden diese zusammen mit den Straßenbahnfahrer und Straßenbahnfahrerinnen erfasst.

Dies ist aufgrund der unterschiedlichen Berufsfelder irritierend, verzerrt die Statistik aber nur geringfügig, da die Straßenbahnfahrer und Straßenbahnfahrerinnen nur einen geringen Anteil ausmachen.

Der bdo setzt sich dennoch für eine Trennung der Berufe in der Statistik ein und steht dazu seit Februar 2022 im intensiven Kontakt mit der BA. Die Berufskategorien werden jedoch nur alle zehn Jahre überarbeitet. Dies wird voraussichtlich in 2030 der Fall sein. Die BA hat die vom bdo geforderte Trennung der Berufe vorgemerkt und wird den bdo vor der Überarbeitung anhören.

3. **5.211 Berufskraftfahrer (Personentransport/PKW) (Kein Mangelberuf)**

Hierrunter Fallen z.B. Taxi- und Dienstwagenfahrer sowie Taxi- und Dienstwagenfahrerinnen oder Berufe unter der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung. Busfahrer und Busfahrerinnen sind hier nicht erfasst.

4. **5.218 Fahrzeugführer im Straßenverkehr (s.s.T.) (Kein Mangelberuf)**

Erfasst sind weitere Fahrberufe, z.B. Kuriere oder Ambulanzfahrer und Ambulanzfahrerinnen, aber keine Busfahrer oder Busfahrerinnen.

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

bvse begrüßt Gründung der EuRIC-Sparte Bau- und Abbruchabfälle - Branche braucht starke Stimme in Europa

Nach starken Impulsen vonseiten des bvse-Bundesverband Sekundärrohstoffe und Entsorgung e.V. hat der Dachverband European Recycling Industries´ Confederation (EuRIC) die neue Fachsparte Bau- und Abbruchabfälle gegründet.

„Der bvse begrüßt ausdrücklich die Gründung der neuen EuRIC-Fachsparte und wird sich mit seiner Expertise tatkräftig in diesem Gremium einbringen“, erklärt **bvse-Hauptgeschäftsführer Eric Rehbock.**

Vor dem Hintergrund des Europäischen Green Deal werden bald zahlreiche Gesetzestexte überarbeitet. Rehbock verweist hier beispielsweise auf die Bauprodukteverordnung. *„Wir müssen in dieser Phase in Europa präsent sein und mit einer starken Stimme die Interessen der mittelständischen Unternehmen in der Mineralik- und Baustoffrecyclingbranche vertreten“,* betont **Rehbock.**

Mit einem Anteil von 10 % an der Gesamtwertschöpfung der EU-Wirtschaft treibt der Bausektor das Wirtschaftswachstum voran, beschäftigt rund 25 Millionen Menschen und repräsentiert etwa 5 Millionen Unternehmen, die vorwiegend mittelständisch geprägt sind. Allerdings ist er auch einer der ressourcenintensivsten Sektoren, der laut Europäischer Kommission 30 % des jährlichen Abfallaufkommens der EU und 9,4 % des gesamten CO2-Fußabdrucks verursacht.

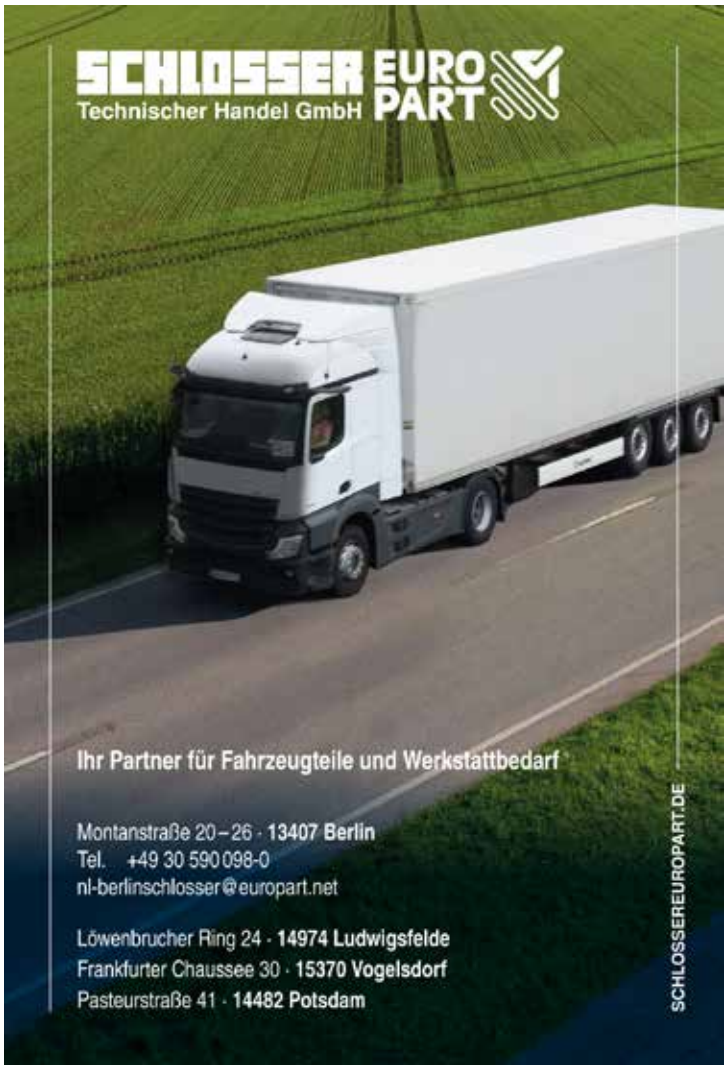
Die Aufbereitung mineralischer Bau- und Abbruchabfälle ist einer der Schlüsselsektoren, um das europäische Ziel der Klimaneutralität zu erreichen. *„Ohne eine nachhaltigere Verwendung von Baumaterialien schaffen wir das nicht“*, erläutert **Eric Rehbock.** Dies könne ohne qualitätsgesicherte und güteüberwachte Sekundärbaustoffe und entsprechende Kriterien zum Ende der Abfalleigenschaft nicht erreicht werden.

„Das sind für uns essenzielle Themen, die der bvse gemeinsam mit EuRIC auf allen politischen Ebenen voranbringen wird. Die neue EuRIC-Fachsparte Bau- und Abbruchabfälle bietet dazu eine wichtige branchenpolitische Plattform, damit wir uns in Brüssel Gehör verschaffen können“, ist sich der **bvse-Hauptgeschäftsführer** sicher.

Abb. Eric Rehbock; bvse-Hauptgeschäftsführer

bvse
Bundesverband Sekundärrohstoffe und Entsorgung e. V.

Anzeige



Warum nutzen die Reifenhersteller nach wie vor PAK belastete Ruße?

Zur prekären Situation des Reifenrecyclings in Deutschland äußerte sich Bernd Franken, bvse-Vizepräsident und Vorsitzender des Fachverbandes Recycling von Reifen & Gummi im Mai dieses Jahres in folgendem Interview in bemerkenswerter Offenheit.

Er kritisiert, dass die Reifenindustrie nach wie vor PAK belastete Ruße für die Herstellung von Reifen nutzt und so das Altreifenrecycling massiv gefährdet wird. Polyzyklische Aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK) sind nach Aussage des Umweltbundesamtes für Mensch und Umweltorganismen eine besorgniserregende Stoffgruppe. Viele PAK, so das UBA, haben krebserregende, erbgutverändernde und/oder fortpflanzungsgefährdende Eigenschaften (Crone and Tolstoy, 2010).

Abb. Bernd Franken, bvse-Vizepräsident

Herr Franken, das Reifenrecycling ist in Deutschland gut etabliert. Und dabei werden die unterschiedlichsten Recyclingalternativen erfolgreich genutzt. Was ist der aktuelle Stand?

Bernd Franken: Dem Eindruck, dass das Reifenrecycling in Deutschland gut aufgestellt ist, muss ich leider deutlich widersprechen. Der aktuelle Stand zeigt, dass der gesamte Bereich der Granulierung von Altreifen stark gefährdet ist. Gerade die werkstoffliche Nutzung der Gummibestandteile droht in großen Teilen wegzubrechen. Sollte dieser Absatzweg aufgrund neuer stoffrechtlicher Vorgaben entfallen, sind davon bis zu 230.000 Tonnen an Reifen betroffen.

Was genau verursacht denn die Hemmnisse bei der werkstofflichen Verwertung? Kann man die Hemmnisse nicht umgehen?

Bernd Franken: Um es ganz klar zu sagen, die Verursacher der Problematik sind die Reifenhersteller – die Reifenhersteller alleine! Reifenhersteller verwenden seit Jahren hochbelastete Ruße. Die Ruße sind mit giftigen Polyzyklischen Aromatischen Kohlenwasserstoffen, kurz PAK, so sehr belastet, dass die vorgegebenen Grenzwerte in Recyclingprodukten immer wieder überschritten werden. Und das Besondere an der bestehenden Situation ist, dass die Reifenhersteller kein Interesse haben, diese Situation zu verändern. Um es auf den Punkt zu bringen: Die Reifenhersteller scheren sich nicht um Kreislaufwirtschaft und verweigern sich dem längst überfälligen Design for Recycling. Es werden hier bewusst Produkte in den Markt gebracht, die nicht mehr recyclingfähig sind. Dem muss ein Riegel vorgeschoben werden.

Die PAK-Grenzwerte sollen auch noch weiter verschärft werden. Ist das nun das Aus für die Altreifenrecycler?

Bernd Franken: In der Tat. Wenn es zur geplanten Verschärfung der Grenzwerte kommt, haben Reifenverwerter und Granulierbetriebe kaum noch eine Chance, umweltgerechte Gummigranulate herzustellen. Im Sinne von Ökodesign und Produktverantwortung ist das absurd.

Wenn die chemikalienrechtlichen Vorgaben verschärft werden, bleibt doch wohl nur noch die thermische Verwertung als Alternative?

Bernd Franken: Das kann nicht die Lösung sein! Zur Erinnerung: Im Jahr 2019 haben EU-Kommission und EU-Parlament den Umbau zur Nachhaltigkeit beschlossen – Green Deal. Instrumente, um den Green Deal umzusetzen, sind die Ökodesignrichtlinie und die erweiterte Produktverantwortung (EPR). Und damit sind die Ziele ganz klar definiert: Mehr Recycling, um Rohstoffeffizienz und Energieeffizienz zu gewährleisten. Darüber hinaus trägt das Recycling entscheidend dazu bei, die Umweltbilanz der eingesetzten Stoffe zu verbessern.

Wie kann denn eine Lösung aussehen?

Bernd Franken: Die Reifenhersteller müssen zur Verantwortung gezogen und verpflichtet werden, nur noch Produkte in Umlauf zu bringen, die recyclingfähig sind.

Die thermische Nutzung bietet doch auch Potenzial – warum regen Sie sich denn so auf?

Bernd Franken: Weil die thermische Nutzung hinsichtlich Klimaschutz, Ressourcen- und Energieeffizienz ganz klar schlechter abschneidet als das werkstoffliche Recycling. Vonseiten der Recyclingunternehmen wurde einerseits in Techniken und Anlagen zur Herstellung von Gummigranulaten investiert und anderseits entstehen aus diesen Materialien hochwertige Produkte, die weltweiten Absatz finden. Stattdessen lässt man diejenigen Unternehmen, die in hochwertige Technologie am Standort Deutschland investiert haben, im Regen stehen. Wenn unser Ziel die Kreislaufwirtschaft ist, muss hier ganz schnell umgesteuert werden, sonst zieht das den Recyclern den Boden unter den Füßen weg. Im Ergebnis würde das Abfallexport in Staaten außerhalb der EU, besonders in die Türkei und nach Nordafrika, bedeuten, denn in Deutschland und Europa stehen nicht genügend Verbrennungskapazitäten zur Verfügung.

Erfahrungsaustausch der Zertifizierer am 02.06.2023

Über viele Jahre seit Inkrafttreten der ersten Entsorgungsfachbetriebeverordnung Mitte der neunziger Jahre war es fast schon eine Tradition, dass sich die zuständigen Umweltbehörden Berlins und Brandenburgs mit den in der Region anerkannten Entsorgergemeinschaften und den hier ansässigen Technischen Überwachungsorganisationen regelmäßig über die Umsetzung der Regelwerke austauschten.

Coronabedingt war das in den zurückliegenden Jahren nicht möglich, so dass erst in diesem Jahr wieder ein Anlauf unternommen werden konnte. Und so kamen am 02.06. auf Einladung der **Entsorgergemeinschaft Abfall Berlin-Brandenburg e. V., der Entsorgergemeinschaft BAU Berlin-Brandenburg e. V. und der Entsorgergemeinschaft Transport+Umwelt e. V.** ca. 40 Vertreter aus Behörden, Entsorgergemeinschaften und Technischen Überwachungsorganisationen zu einem Erfahrungsaustausch über aktuell interessierende Themen in der ESA-Geschäftsstelle in der Hedemannstraße in Berlin zusammen.

Erörtert wurden Fragestellungen des sogenannten Benehmensverfahrens, zum Handling der elektronischen Formulare im Zertifiziererportal, des elektronischen Fachbetrieberegisters u. a.

Vereinbart wurde, mit den Meetings wieder in einen Jahresturnus zurückzukehren, um aktuell auftretende Fragen von allgemeinem Interesse auch zeitnah erörtern zu können.

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!

Sommerfest der ESA am 08. Juni 2023

Wie jedes Jahr fand auch 2023 das traditionelle Sommerfest der Entsorgergemeinschaft Abfall Berlin-Brandenburg e. V. am 08. Juni wieder sehr guten Zuspruch.

Eingeladen waren Mitglieder und Gäste in diesem Jahr ins Hönow-Hotel östlich von Berlin, eine Location, die von der Inhaberfamilie **des ESA-Mitglieds Container-Habicht** (Altlandsberg) betrieben wird.

Bei allerschönstem Sommerwetter gab es kühle Getränke sowie Leckeres vom Grill und vom Buffet.

Bis weit in den Abend wurde erzählt und gelacht, und selbst der Aufbruch gegen 22.00 Uhr war kein Anlass, die gute Stimmung zu verlieren, denn ...

... im kommenden Jahr gibt es ja wieder ein ESA-Sommerfest …

Die Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e.V.

wünscht Ihnen,

Ihren Familien und Teams

eine erholsame

Urlaubs- und Ferienzeit!

Kommen Sie gut durch den Sommer!

FUHRGEWERBE-INNUNG

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!