VERKEHRSNACHRICHTEN AUS BERLIN UND BRANDENBURG

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

04
2023

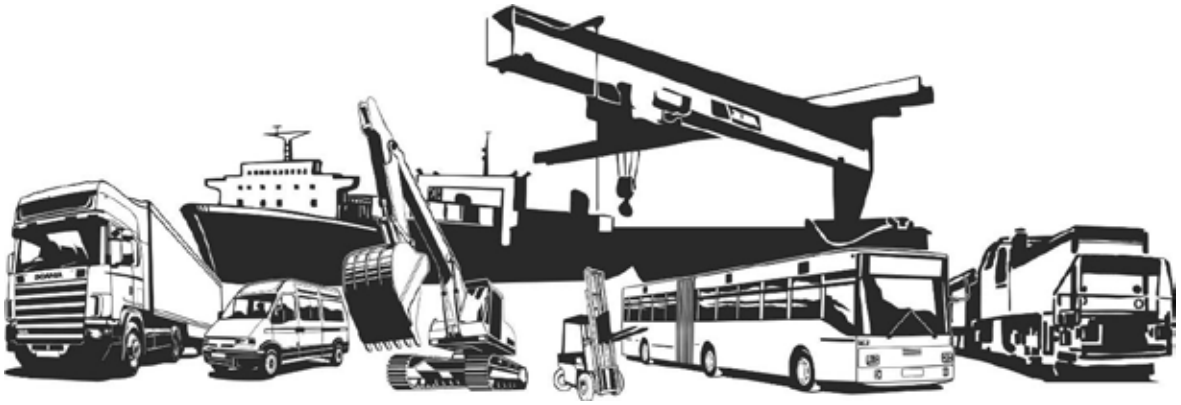
BUSTOURISTIK 4.0: NACHHALTIG UND DIGITAL

Weitere Gesprächsrunden zu Großraum- und Schwerlasttransporten in Berlin und Brandenburg S. 11

Gleitende Mittelfristprognose: Aussichten im Güterverkehr in den Jahren 2024 und 2025 S. 14

Rat entschärft Kommissionsvorschläge zu CO2-Flottengrenzwerten bei Bussen S. 20

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

Liebe Kolleginnen und Kollegen,
sehr geehrte Damen und Herren,

waren wir noch vor zwölf Monaten der Meinung, wir würden mit 2022 auf ein Jahr zurückblicken, dass krisenbehafteter nicht hätte sein können, wurden wir 2023 eines Besseren belehrt: nach dem Ukrainekrieg im Osten Europas, der 2022 den Krieg nach Europa zurückbrachte, verzeichnen wir mit dem Überfall der Hamas auf Israel und der israelischen Reaktion seit Oktober dieses Jahres einen weiteren Kriegsherd an der südöstlichsten Grenze des Kontinents zum Nahen Osten. Die internationalen Folgen, aber auch die national zu verzeichnenden Konsequenzen bilden enorme gesellschaftliche Herausforderungen, die zu den ohnehin schon bestehenden noch hinzukommen.

Aber auch damit war es noch nicht genug: das Bundesverfassungsgericht hat mit seinem Beschluss zur „kreativen Haushaltsführung“ Ende November der Bundesregierung deutlich aufgezeigt, wo die verfassungsmäßige Grenze gezogen ist. Die Reaktion: die Regierung, die – wenn es ums Klima und die Energie geht – immer gern von der Verantwortung für die künftigen Generationen spricht, schmeißt diese einfach kurzerhand über Bord, um mit neuen Tricks – Notlage ausrufen, Schuldenbremse aussetzen – den eben genannten künftigen Generationen zu den schon beachtlichen Schulden weitere aufzubürden. Damit aber nicht genug: obwohl die Ampel-Koalition im Bund 2021 Steuererhöhungen ausgeschlossen hatte, wurde im Frühjahr des Jahres in einer Nacht- und Nebelaktion die faktische Verdoppelung der LKW-Maut beschlossen. Was nichts anderes heißt als: eine Steuererhöhung. Nur mit dem Unterschied, dass nicht das Finanzamt diese Steuer eintreibt, sondern die Toll Collect GmbH, die sich wiederum des Transportgewerbes als Eintreiber wider Willen bedient. Von den zynisch in Kauf genommenen Kollateralschäden, dass ein Teil überwiegend kleiner Fuhrbetriebe aufgrund der Marktbedingungen und der Liquiditätsbelastungen diese allein politisch zu verantwortende Mauterhöhung nicht überleben wird, abgesehen. Aus der Wahrnehmung des Gewerbes ist übrigens die Gelassenheit der verladenden Wirtschaft, mit der die Mauterhöhung zur Kenntnis genommen wurde, bemerkenswert. Wenn die Fahrzeugkapazitäten demnächst vielleicht wieder mal knapper werden sollten, wollen wir auch daran noch einmal erinnern, bevor wieder der Ruf nach Freigabe der Kabotage erschallt ….

Ein wenig Licht gab es im zu Ende gehenden Jahr dennoch: die Berliner Wiederholungswahl und die in deren Folge neu gebildete Landesregierung lassen signifikante Prioritätenänderungen in der Verkehrspolitik erkennen, die sich hoffentlich auch positiv auf die Bedingungen für die Transport- und Busunternehmen in der Hauptstadt auswirken werden. Mit der endlich wirksam gewordenen Ergänzung des Mobilitätsgesetzes um das Kapitel Wirtschaftsverkehr und der Absage einiger ideologiegetriebener Projekte der Vorgängerregierung wurden dazu erste Schritte vollzogen.

Bleibt uns – wenngleich nicht unbedingt mit rosigen wirtschaftlichen Aussichten und dem Ausblick auf sicher spannende EU-, Brandenburger Landtags- und Kommunalwahlen im kommenden Jahr - Ihnen, Ihren Mitarbeitern und Familien ein besinnliches Weihnachtsfest zu wünschen und gemeinsam auf ein hoffentlich friedlicheres Jahr 2024 zu hoffen.

Mit freundlichen Grüßen
Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e. V.

Karl-Heinz Deubel
Vorsitzender

Claudio Kastner
stellv. Vorsitzender

Bernhard Lemmè
Vorstandsmitglied

Michael Eichen
Ehrenvorsitzender

Frohe Weihnachten und ein gutes neues Jahr

INHALT

EDITORIAL

3 Grüße zum Jahreswechsel

TITELTHEMA

6 Bustouristik 4.0: nachhaltig und digital - bdo-Jahreshauptversammlung 2023

AKTUELLES

10 Jahresmitgliederversammlung der Innung

11 Gespräch mit Berlins Verkehrssenatorin Manja Schreiner

11 Weitere Gesprächsrunden zu Großraum- und Schwerlasttransporten in Berlin und Brandenburg

12 Verkehrssicherheitsveranstaltungen zu den "Gefahren des toten Winkels am LKW" in Berlin

12 EUBA Logistic nimmt weitere Elektro-LKW in Betrieb

13 Herbstattraktion für Mitglieder der Fuhrgewerbe-Innung - Festival of Lights

GÜTERKRAFTVERKEHR

14 Gleitende Mittelfristprognose: Aussichten im Güterverkehr in den Jahren 2024 und 2025

16 Daimler: Mercedes eActros 600: E-Truck für den Fernverkehr

18 Verkauf des neuen MAN eTruck gestartet: MAN eTGX für den Fernverkehr, MAN eTGS für Distribution

PERSONENVERKEHR

19 EU-Entwurf Pauschalreise-Richtlinie

19 BGH-Urteil zur Stornierung bei Buchung unter Reisewarnung

20 Rat entschärft Kommissionsvorschläge zu CO2-Flottengrenzwerten bei Bussen

UMWELT + ENTSORGUNG

21 ESA-Weihnachtsfeier 2023

21 Die SBB informiert: Verbringung von Bauabfällen ins Ausland (z.B. nach Polen)

22 Keine Angst vor der EBV - bvse-Mineraliktag

23 Termine für 2024: Fortbildungslehrgänge im Abfallrecht

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: 05.12.2023

Erscheinungsdatum: 07.12.2023

Bustouristik 4.0: nachhaltig und digital - bdo-Jahreshauptversammlung 2023

Rund 200 private und mittelständische Busunternehmen aus dem gesamten Bundesgebiet folgten am 07. November der Einladung des Bundesverbands Deutscher Omnibusunternehmen (bdo) e.V., um sich auf der bdo-Jahreshauptversammlung in Berlin über die digitale und nachhaltige Zukunft der Bustouristik zu informieren und auszutauschen.

Entgegen allen Prognosen hat sich die Bustouristik im laufenden Geschäftsjahr erfolgreich behauptet. Im gemeinsamen Eröffnungsgespräch mit **Daniela Kluckert (FDP), Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister** für Digitales und Verkehr, stellte **bdo-Präsident Karl Hülsmann** klar: *„Im Bereich Nachhaltigkeit kann der umweltfreundliche Reisebus den Anspruch an das nachhaltige Reisen der jungen Generation erfüllen und damit neue Zielgruppen erschließen.“*

Dazu ergänzte **Daniela Kluckert**: *„Die Transformation zu klimafreundlichen Antrieben und die Digitalisierung erlauben es uns, die Mobilität von morgen effizienter, flexibler und nachhaltiger zu gestalten. Diese Chancen müssen wir noch stärker ergreifen und smarte Technologien auch wirklich in die Umsetzung bringen. Besonders der kluge Einsatz von Künstlicher Intelligenz und die Nutzung unserer Verkehrsdaten ermöglichen verbesserte Abfahrts- und Auslastungsprognosen, optimale Routenplanungen sowie schnelle Reaktionen auf aktuelle Ereignisse wie Unfälle oder Staus. Mit dem Ausbau unserer digitalen und verkehrlichen Infrastruktur legen wir das Fundament für eine digital vernetzte, autonom fahrende Mobilität der Zukunft. Davon profitiert auch die Busbranche enorm.”*

❖ Digitalisierung in der Bustouristik

Der zweite Schwerpunkt der Veranstaltung lag auf der Digitalisierung, die nicht nur die Mobilität, sondern auch die Erwartungen und das Verhalten von Reisenden massiv verändert. Die Bustouristik hat das bereits erkannt und nutzt bereits KI-basierte Lösungen, um effizienter zu werden, Chancen für mehr Geschäft zu schaffen und gleichzeitig Mitarbeitende zu entlasten.

Finn-Ole Peters von Peters-Reisen präsentierte passend dazu seine Vision des **"BusBot",** der individuelle Reisesuchen im Dialog ermöglicht. In der abschließenden Expertenrunde mit Sebastian Schulte von der Pressmind GmbH und dem Start-up-Gründer **Viktor Waal** ging es um die Bustouristik 4.0. Um diese zu erreichen, braucht es ein Zusammenspiel digitaler Technologien und Innovationen: Automatisierung, Künstliche Intelligenz (KI), Big Data sowie Standardisierung und Interoperabilität.

Ein besonderes Highlight der Veranstaltung war die offizielle Vorstellung der ersten Studie zu „Busreisen in Deutschland - Nachfrage, Potenziale und Nachhaltigkeit“, die vom Deutschen Institut für Tourismusforschung und der FH Westküste im Auftrag von bdo und KRAVAG erstellt wurde.

Prof. Dr. Bernd Eisenstein, Direktor des Deutschen Instituts für Tourismusforschung an der Fachhochschule Westküste, gab dazu Einblicke in die wichtigsten Ergebnisse dieser wegweisenden Studie.

❖ Mitglieder bestätigen bdo-Vorstand

Im Rahmen der Versammlung wurden **Vizepräsident Ulrich Rau (WBO), Vizepräsidentin Dr. Sandra Schnarrenberger (LBO) sowie die Vorstandsmitglieder Dirk Hänsgen (NWO) und Klaus Schmidt (OVN)**

im Amt bestätigt. Damit stimmten die Mitglieder für eine verlässliche Kontinuität und Stärke, um die Belange der privaten und mittelständischen Busunternehmen in Deutschland weiter erfolgreich voranzubringen.

bdo-Hauptgeschäftsführerin Christiane Leonard brachte im Anschluss an die Wiederwahl ihre große Zufriedenheit zum Ausdruck: *„Die Bestätigung von **Ulrich Rau, Dr. Sandra Schnarrenberger, Dirk Hänsgen und Klaus Schmidt** durch die Mitgliederversammlung würdigt ihre hervorragende Arbeit der letzten Jahre und ist ein Vertrauensbeweis für die anstehenden Herausforderungen. Ich freue mich sehr über die Fortführung unserer großartigen und stabilen Zusammenarbeit.“*

bdo-Präsident Hülsmann würdigte die wiedergewählten Präsidial- und Vorstandsmitglieder: *„Wir freuen uns sehr, dass wir mit **Ulrich Rau, Dr. Sandra Schnarrenberger, Dirk Hänsgen und Klaus Schmidt** überaus engagierte Unternehmerpersönlichkeiten die erfolgreiche Vorstandsarbeit kontinuierlich fortgesetzen können. Ich sehe der weiteren Zusammenarbeit im Vorstand unseres Verbandes mit großer Zufriedenheit entgegen und bin mir sicher, dass wir weiterhin gemeinsam die richtigen Impulse setzen werden. Gemeinsam werden wir viel erreichen!“*

Hülsmann nahm die Gelegenheit auch zum Anlass, um dem gesamten Vorstand für seinen bisherigen engagierten Einsatz in schwierigen Zeiten zu danken.

Auch in Zukunft wird der bdo gemeinsam mit den Landesverbänden in enger Abstimmung auf Länder-, Bundes- und EU-Ebene alle notwendigen Möglichkeiten nutzen, um das private Busgewerbe auf der Überholspur weiter nach vorne zu bringen.

❖ Parlamentarischer Abend der Buswirtschaft

Den Abschluss des Tages bildete der traditionelle Parlamentarische Abend der Buswirtschaft. Neben zahlreichen privaten und mittelständischen Busunternehmen aus dem gesamten Bundesgebiet folgten erneut überdurchschnittlich viele Abgeordnete des Deutschen Bundestages sowie zahlreiche Vertreter der Ministerien und der Wirtschaft der Einladung zu diesem zentralen Branchenevent. Highlight der politischen Diskussion aber war die hochkarätig besetzte tourismuspolitische Podiumsdiskussion. (v.l.): b**do-Präsident Hülsmann, MdB Matthias Gastel , MdB Henning, bdo-Hauptgeschäftsführerin Leonard, PStS Michael Theurer, MdB Nico Tippelt und MdB Stefan Zierke.**

Forschungsprojekt präsentiert Busreisenachfrage

Auf der bdo-Pressekonferenz am 7.11.2023 legte Prof. Dr. Eisenstein, Direktor des Deutschen Instituts für Tourismusforschung, die Ergebnisse des kooperativen Forschungsprojekts zur Busreisenachfrage in Deutschland offiziell vor. Die Studie wurde in Zusammenarbeit mit dem bdo und der KRAVAG-LOGISTIC Versicherungs-AG erstellt und fasst durch umfassende Analyse von Marktforschungsdaten die aktuellen und langfristigen Entwicklungen des deutschen Busreisemarkts detailliert zusammen. Zielsetzung des Projektes ist es, die Ergebnisse zu Nachfrage, Potenzialen und Nachhaltigkeit der Busreisebranche zugänglich zu machen.

Potenziale sind da, aber mit Luft nach oben – so lässt sich die Studie zusammenfassen, die die aktuelle und langfristige Entwicklungen des deutschen Busreisemarkts beschreibt.

Die Studie belegt, dass viele Deutsche ein grundsätzliches Interesse an einer Busreise haben. Hauptargumente hierfür sind vor allem das gute Preis-Leistungs-Verhältnis, der hohe Sicherheitsstandard, der hohe Reisekomfort und die Umweltfreundlichkeit.

Das bestätigt auch **Prof. Dr. Bernd Eisenstein, Direktor des Deutschen Instituts für Tourismusforschung:** *„Beim Thema Nachhaltigkeit zeigt die Studie, dass die Umweltfreundlichkeit des Busses im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln bereits erkannt wird.“* Dennoch spiele dieses Kriterium bei der tatsächlichen Reiseentscheidung nach wie vor nur selten eine kaufentscheidende Rolle.

„Hier kann der Reisebus zum Game-Changer werden, wenn er sein enormes Potenzial zukünftig auf der Überholspur nutzt“, ergänzte **bdo-Hauptgeschäftsführerin Christiane Leonard.**

Fazit:

Nachfrage: Für längere Urlaubsreisen mit dem Bus zeigt sich tatsächlich ein rückläufiges Interesse, Kurzurlaubsreisen mit dem Bus verzeichnen dagegen hohe Zuwächse und haben sich nach Corona bereits wieder stark erholt.

Potenziale:

Es bestehen grundsätzlich durchaus gute Potenziale für Busreisen in Deutschland. Diese müssen aber u. a. durch eine gezielte Adressierung einzelner Zielgruppen noch stärker aktiviert werden.

Nachhaltigkeit:

Bei Kurz-Urlaubsreisen mit dem Bus spielt Nachhaltigkeit eine gewichtigere Rolle in der Reiseentscheidung als bei längeren Busreisen – und, sie spielt sogar eine größere Rolle als im Durchschnitt aller Kurz-Urlaubsreisen.

Download der Studie:

bdo
DIEBUSUNTERNEHMEN
IVECO BUS

Jahresmitgliederversammlung der Innung

Am 14.10.2023 fand die diesjährige Mitgliederversammlung der Innung statt, mit rund 130 Mitgliedern und Gästen wie üblich gut besucht. Im internen Teil wurden die satzungsgemäßen Aufgaben erledigt und eine ab Januar 2024 wirksame Änderung der Beitragsordnung beschlossen. Ferner wurden die früheren Fachgruppensprecher Michael Gräfe und Jörg Röhlicke sowie das aktive Vorstandsmitglied Bernhard Lemmé für langjähriges Engagement im Ehrenamt mit der silbernen Ehrennadel der Innung ausgezeichnet.

Im öffentlichen Teil der Mitgliederversammlung ging es um das Thema "Batterieelektrische und wasserstoffbetriebene LKW und Busse – die Alternativen für die Investitionsentscheidungen der nächsten Jahre (?)". **David Aumüller, Projektleiter der H2 MOBILITY Deutschland GmbH & Co. KG** informierte u. a. über den aktuellen Stand des Ausbaus des Tankstellennetzes, die verfügbaren Produkte (700 bar und 350 bar) und deren unterschiedlichen Anwendungsbereiche (Pkw, Busse, leichte Nfz und schwere Nfz).

Anhand eines Zeitstrahls informierte er zudem über den Weg zur Wasserstofftankstelle (Scoping Phase, Projektmanagement und Inbetriebnahme).

Da seitens der Agentur für Elektromobilität Berlin niemand der Einladung gefolgt war, hatte es **Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider** übernommen, die vielfältigen Fragestellungen im Zusammenhang mit der Einführung batterieelektrischer LKW und Busse in die Fuhrparks zu erläutern.

Johannes Küstner, Repräsentant der Iveco Group, bot in seinem Vortrag einen Einblick in den Technologiemix zur Klimaneutralität von Iveco. Der italienische Hersteller setzt dabei auf drei Säulen der alternativen Antriebe (BIO-CNG/BIO-LNG), Batterieelektrik und Wasserstoff. Küstner informierte zudem über den kreislaufwirtschaftlichen Ansatz durch den Einsatz von BIO-CNG und BIO-LNG. Im Anschluss standen die Referenten den Mitgliedern und Gästen in einer Podiumsdiskussion Rede und Antwort.

Den Abschluss der Veranstaltung bildete traditionell das gemeinsame Mittagsbuffet, bei dem sich dann noch viele Gelegenheiten zum Netzwerken boten.

Gespräch mit Berlins Verkehrssenatorin Manja Schreiner

Zu einem ersten intensiven Meinungsaustausch nach der wiederholten Berlin-Wahl traf der Innungsvorstand am 02.11.2023 mit Verkehrssenatorin Manja Schreiner zusammen.

Erörtert wurden neben einigen wesentlichen Punkten neu ausgerichteter Verkehrspolitik nach dem Führungswechsel in der Verkehrsverwaltung vor allem Themen wie die seit Mitte Oktober wirksame Einbindung des Wirtschaftsverkehrs ins Mobilitätsgesetz, die Einbindung privater Busunternehmen in den ÖPNV und die Schienenersatzverkehre, der Einsatz von Abbiegeassistenzsystemen bei LKW/Bussen und die Fortsetzung der Verkehrssicherheitsaktion ***„Die Gefahren des toten Winkels am LKW“*** an den Berliner Grundschulen. Aber auch die Thematik Containergestellung und Sondernutzung sowie das leidige Thema Haltestellen bei Stadtrundfahrten fanden Eingang in die Diskussion.

Aus aktuellem Anlass betonten die Innungsvertreter die Unterstützung Schreiners bei der Erhaltung der Leistungsfähigkeit des Straßenzugs Hallesches Ufer in Berlin Kreuzberg für den Schwerlastverkehr.

Die Probleme der Berliner Infrastruktur für Großraum- und Schwerlasttransporte im Speziellen, aber auch für den allgemeinen Straßengüterverkehr im Allgemeinen dürften nicht noch zusätzlich durch Umbauten verschärft und die Leistungsfähigkeit weiter eingeschränkt werden.

Beide Seiten vereinbarten die Fortsetzung des Dialogs, die Innung wiederholte ihre Bereitschaft, weiter aktiv in den Gremien zur Umsetzung des Mobilitätsgesetzes und des Integrierten Wirtschaftsverkehrskonzeptes wie beispielsweise der Austauschplattform Wirtschaftsverkehr mitzuarbeiten.

Weitere Gesprächsrunden zu Großraum- und Schwerlasttransporten in Berlin und Brandenburg

Am 06.10.2023 trafen sich die Mitglieder der vor längerem unter dem Dach der Berliner IHK gegründeten Arbeitsgruppe zu genehmigungspflichtigen Großraum- und Schwerguttransporten mit Repräsentanten der Niederlassung Nordost der Autobahn GmbH des Bundes in Hohen Neuendorf.

Erörtert wurden vor allem Fragestellungen im Zusammenhang mit derartigen Transporten in Berlin sowie von und nach Berlin. Besonderes Augenmerk galt dabei den voraussichtlich im kommenden Jahr beginnenden Arbeiten am Berliner Stadtautobahnnetz und die daraus resultierenden Folgen für das Transportsegment. Immerhin geht es um einen Zeitraum von rund 10 Jahren, in dem mit teils erheblichen Einschränkungen gerechnet werden muss.

Zu einer weiteren Dialogveranstaltung „in größerer Runde“ zur gleichen Thematik, aber hier bezogen auf die technischen Abläufe nach Umstellung des Anhörsystems im vergangenen Jahr, hatte die Niederlassung Nordost Vertreter des Gewerbes aus Berlin, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern für den 12.10.2023 eingeladen. Hier wurde über den Abbau der aufgelaufenen Genehmigungsanträge und die inzwischen deutlich verkürzte Bearbeitungsdauer der Anträge informiert. Zudem wurden verschiedene praktische Fragestellungen im Zusammenhang mit verschiedenen Beförderungen erörtert.

Für die Innung nahmen **Geschäftsführer Gerd Bretschneider** an beiden Zusammenkünften sowie **Burkhard Fromm für das Mitgliedsunternehmen Karl Altendorff** an der zweiten Zusammenkunft teil.

Verkehrssicherheitsveranstaltungen zu den „Gefahren des toten Winkels am LKW“ in Berlin

Nach Abschluss des diesjährigen, wieder in Kooperation mit der Landesverkehrswacht durchgeführten Verkehrssicherheitsprojektes „Die Gefahren des toten Winkels am LKW“ in Brandenburg im September konnten in Kooperation mit der Berliner Bildungsverwaltung im Zeitraum September/Oktober weitere schulische Veranstaltungen in Berlin durchgeführt werden.

Unter anderem war die VSBB Verkehrssicherheit Berlin-Brandenburg GmbH mit ihrem Kampagnen-Lkw beim letzten von insgesamt 15 Berliner Projekttagen an der Jugendverkehrsschule Reinickendorf im Märkischen Viertel im Einsatz.

Am Projektabschlusstag informierten sich der **Staatssekretär der Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Familie, Dr. Torsten Kühne, sowie der Bezirksstadtrat für Bildung, Sport, Kultur und Familie, Harald Muschner** über das Projekt und die Arbeit der Jugendverkehrsschule im Bezirk.

Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider und Projektkoordinatorin Anna Szyszka nutzen die Gelegenheit vor Ort, über die Verkehrssicherheitsarbeit der Innung und ihrer Tochtergesellschaft zu informieren.

EUBA Logistic nimmt weitere Elektro-LKW in Betrieb

Das Unternehmen EUBA Logistic GmbH hatte für den 10.10.2023 Vertreter aus Politik, Medien und Verwaltung zur offiziellen Übergabe seines dritten Elektro-Lkw eingeladen.

Peter Ström, Vice President VOLVO Trucks Deutschland, Henrik Appelbom, Vice President VOLVO Truck Sales and Marketing, und Lukas Müller, Regional Sales Director East VOLVO Trucks Deutschland, waren angereist, um die Übergabe nicht nur symbolisch, sondern auch tatsächlich vorzunehmen.

EUBA-Geschäftsführer Roland Garkisch nutzte die Gelegenheit, die bislang gesammelten Erfahrungen mit den bereits genutzten batterieelektrischen Fahrzeugen zu erläutern.

Er verwies auf die hervorragende Zusammenarbeit mit VOLVO Trucks, beklagte aber auch die noch unzureichende Ladeinfrastruktur in der Fläche, die aus seiner Sicht bislang ein Hindernis für eine breitere Nutzung batterieelektrischer LKW im Gewerbe darstellt.

Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider, der für die Fuhrgewerbe-Innung an dieser Veranstaltung teilnahm, appellierte an die Industrievertreter, die Forderungen des Gewerbes nach massiver Inten-

sivierung der Errichtung von Netzen und Ladeinfrastruktur zu unterstützen und ggf. selbst diese Prozesse zu forcieren, denn nur dann lassen sich die Flottenumstellungen im Transportgewerbe in der politisch gewünschten Dimension und im angestrebten Zeitrahmen verwirklichen.

Zudem – das betonte auch **Roland Garkisch** – sind zudem einige Rahmenbedingungen der Förderinstrumente kritisch zu bewerten, so z. B. die zwischen Bewilligung der Förderung/Fahrzeuganschaffung und Auszahlung der Fördersumme zu überbrückende Zeit, die eine Zwischenfinanzierung in nicht unbeträchtlicher Höhe notwendig macht.

Nebeneffekt der Veranstaltung für alle Teilnehmer: Ein von **VOLVO** bereitgestelltes Fahrzeug der Metal-Edition bot den Gästen der Veranstaltung Gelegenheit, selbst Eindrücke beim Fahren eines Elektro-LKW zu gewinnen – was diese auch gern nutzten …

Herbstattraktion 2023 für unsere Mitglieder: Festival of Ligths am 09.10.2023, einige Impressionen

Gleitende Mittelfristprognose: Aussichten im Güterverkehr in den Jahren 2024 und 2025

Im Rahmen der „Gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr“ hat Intraplan Consult im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV), vertreten durch das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM), die „Mittelfristprognose Sommer 2023“ erarbeitet. Sie erstreckt sich auf die Jahre von 2023 bis 2025 und gibt auch einen Überblick über die jetzt weitgehend als Ist-Werte vorliegende Entwicklung im Jahr 2022.

Hinsichtlich der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung bildet die Frühjahrsprojektion des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) vom 24. April 2023, die als offizielle Prognose der Bundesregierung gilt, die Grundlage. Sie wird durch die Prognosen der deutschen wirtschaftswissenschaftlichen Forschungsinstitute vom Juni 2023 ergänzt, die infolge der weiteren Abkühlung der Lage und der Frühindikatoren im Verlauf des zweiten Quartals ungünstiger ausfielen.

Im Güterverkehr haben sich die Aussichten für das Jahr 2023 im bisherigen Verlauf des Jahres deutlich verschlechtert und sind auch wesentlich ungünstiger als im Vorjahr. Das BIP nimmt im Jahresergebnis gemäß der BMWK-Projektion vom April noch leicht zu, gemäß den Prognosen der Institute vom Juni dagegen schon etwas ab. Der Außenhandel wird vor allem auf der Einfuhrseite schwächer expandieren. Von den branchenwirtschaftlichen Einflussfaktoren werden die Bauproduktion und die Stahlerzeugung spürbar sowie der Steinkohleabsatz massiv einbrechen. Zwar wird die gesamte Industrieproduktion nach dem letztjährigen leichten Rückgang zumindest etwas zulegen. Jedoch wird dies durch starke Rückgänge in mehreren transportintensiven Bereichen, allen voran der zweistellig sinkenden chemischen Industrie, überlagert.

Vor diesem Hintergrund und in Anbetracht der derzeit verfügbaren Daten, die in der Regel für das erste Halbjahr vorliegen, prognostizieren wir für den gesamtmodalen Güterverkehr im laufenden Jahr ein kräftiges Minus um 5,9 % (Aufkommen) bzw. 4,3 % (Leistung). Ersteres liegt sogar über dem Rückgang im Pandemiejahr 2020 (-3,6 %) und ist nach dem Finanzkrisenjahr 2009 (-11 %) das zweitstärkste seit der Vereinigung Deutschlands.

Die Veränderungsraten des Straßengüterverkehrs (-6,0 % (t) bzw. -4,2 % (tkm)) sind wie meistens fast identisch mit denen des gesamtmodalen Güterverkehrs. Hier bremsen neben der konjunkturellen Abschwächung auch die Baustofftransporte. Ein im Lkw-Verkehr (deutscher Unternehmen) zu beobachtender, außergewöhnlich hoher Gesamtkostenanstieg hatte auf die modale Teilung bisher keine spürbaren Auswirkungen.

Im Straßengüterverkehr werden im Jahr 2024 deutlich höhere Mautsätze gelten. Dies sollte aber nach Einschätzung von Intraplan die Transportnachfrage des Lkw-Verkehrs kaum beeinflussen. Wichtiger ist der Aufschwung in der Gesamt- und in der Bauwirtschaft. Daraus sollte ein Plus um 1,7 % (Aufkommen) bzw. 2,3 % (Leistung) resultieren. Im Eisenbahnverkehr wirken sich Verlagerungen vom Lkw-Verkehr aufgrund der Größenordnungen prozentual grundsätzlich vier Mal so stark aus. Dies gilt somit auch für die Substitutionen, die im kommenden Jahr aufgrund der Mauterhöhung zu erwarten sind. Andererseits werden sie auch bezogen auf den Schienengüterverkehr vergleichsweise gering sein.

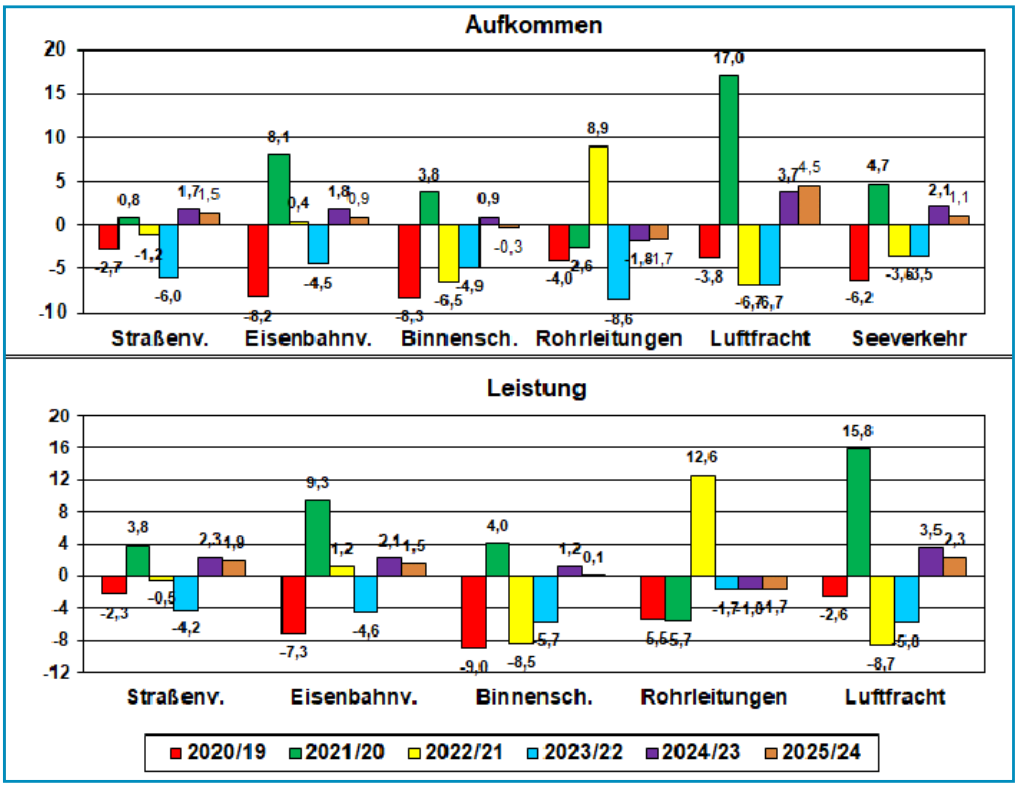


Abb.: Entwicklung des Güterverkehrs, Veränderungen in Prozent

(Quelle: Intraplan/ BALM)

Dennoch wird er auf den Wachstumspfad zurückkehren (1,8 % (t) bzw. 2,1 % (tkm)). Dazu tragen vor allem der Kombinierte Verkehr und die Fahrzeugtransporte bei.

Für die Binnenschifffahrt erwarten die Gutachter einen moderateren Anstieg (0,9 % (t) bzw. 1,2 % (tkm)), angeregt vor allem von der Stahl- und der Bauproduktion. Dem steht bei Kohle ein erneuter Rückgang gegenüber, der aber deutlich niedriger ausfallen wird als im, von Sonderfaktoren geprägten, Jahr 2023.

Für die Pipelinetransporte ist mit einem geringeren Minus (1,8 %) zu rechnen als im laufenden Jahr. Für den Luftfrachtverkehr wird eine Steigerung um 3,7 % erwartet. Im Seeverkehr zeichnet sich für den Containerverkehr ein leichtes Plus ab, das aber noch weit von der früheren Dynamik entfernt ist. Weitere Rückgänge bei Kohle werden durch Zunahmen bei Erdgas ausgeglichen. Für den Gesamtumschlag ergibt sich ein Anstieg um 2,1 %.

Im Jahr 2025 schließlich wird für das BIP ein etwas schwächeres Wachstum und für den Außenhandel eine annähernd unveränderte Dynamik erwartet. Von den branchenwirtschaftlichen Einflussfaktoren ist sowohl für die Bau- als auch für die Industrieproduktion mit einer Fortsetzung des moderaten Wachstums zu rechnen. Die Rohstahlerzeugung sollte annähernd stagnieren.

Lediglich der Steinkohleabsatz, der in den Jahren von 2021 bis 2023 von diversen Sonderfaktoren beeinflusst wurde, wird im Jahr 2025 wieder spürbarer sinken.

Unter diesen Voraussetzungen wird die gesamtmodale Transportnachfrage ein ähnlich moderates Wachstum wie im kommenden Jahr verbuchen, das auf 1,3 % (Aufkommen) bzw. 1,6 % (Leistung) zu quantifizieren ist. Damit wird das Vorkrisenniveau des Aufkommens im Jahr 2025 um gut 6 % verfehlt, nachdem es im Jahr 2021 nur 2 %, im Jahr 2023 jedoch fast 9 % waren.

Bei der Leistung werden dagegen die Rückgänge der Jahre 2020 und 2023 bis zum Jahr 2025 fast vollständig ausgeglichen, so dass der Stand von 2019 nur wenig unterschritten wird (0,6 %). An diesem Aufschwung werden nahezu alle Verkehrsträger partizipieren. Der Straßengüterverkehr (1,5 % (t) bzw. 1,9 % (tkm)) wächst wie fast immer annähernd im Ausmaß des gesamtmodalen Verkehrs.

Anzeige

Daimler: Mercedes eActros 600: E-Truck für den Fernverkehr

Mercedes-Benz Trucks hat im Oktober die Serienversion seines ersten batterieelektrischen Fernverkehrs-Lkw vorgestellt. Die Serienproduktion soll Ende 2024 beginnen. Die technischen Daten: über 600 Kilowattstunden Batteriekapazität, eine elektrische Antriebsachse aus eigener Entwicklung, die elektrische Reichweite liegt bei 500 Kilometern.

Die E-Achse ist auf 800 Volt ausgelegt. Zwei Elektromotoren sind an ein Vier-Gang-Getriebe gekoppelt. Die Motoren haben eine Dauerleistung von 400 Kilowatt, in der Spitze 600 Kilowatt. Bekannt aus dem Pkw lässt sich der elektrische Actros im One-Pedal-Modus fahren: Also beinahe ohne die mechanische Bremse zu nutzen.

Der „eActros“ 600 beherrscht ab Marktstart in diesem Jahr CCS-Laden mit bis zu 400 Kilowatt. Später soll Megawattladen (MCS) möglich sein. Zum Verkaufsstart gibt es eine Vorrüstung, der Standard soll nachrüstbar sein, *„sobald die MCS-Technik verfügbar und herstellerübergreifend standardisiert ist“*, teilt Mercedes mit.

Die Energie speichert der Truck in drei Batteriepaketen mit jeweils 207 Kilowattstunden Kapazität. Insgesamt möglich sind im Lkw 621 kWh. Die Akkus basieren auf der Lithium-Eisenphosphat-Zelltechnik, LFP.
Nach bis zu 1,2 Millionen Kilometern Laufleistung in zehn Betriebsjahren soll der Batteriezustand laut Mercedes noch über 80 Prozent betragen.

Der Lkw ist laut Hersteller auf ein kombiniertes Gesamtzuggewicht von bis zu 44 Tonnen ausgelegt. Mit einem Standardauflieger hat der E-Actros 600 in der EU eine Nutzlast von etwa 22 Tonnen.

Das Modell ist ab Start als Sattelzug- und Pritschenfahrgestell-Variante erhältlich. Aktuell baut Mercedes eine Flotte von rund fünfzig Prototypen.

Einige davon sollen erste Kunden praktisch erproben können.

Abb.: eActros 600 (Quelle: Daimler) Truck AG)

KEBA
Wallbox
ab **799 €***

Wallboxen für Ihr Unternehmen

Steigen Sie auf Elektromobilität um und profitieren Sie beim Aufbau Ihrer Ladeinfrastruktur von den Vorteilen unseres Wallbox-Angebots:

- Sicher und zuverlässig im Betrieb laden
- Beste Qualität vom Markenhersteller KEBA
- Top-Wallboxen mit bis zu 48 % Preisvorteil*

Mehr Infos erhalten Sie unter:
www.vattenfall.de/unternehmen-wallbox

*Dieser Preis ist exklusive Umsatzsteuer. Unverbindliche Preisempfehlung der KEBA AG.
Der Preisvorteil ergibt sich aus der Differenz zum UVP der KEBA AG.

VATTENFALL

Verkauf des neuen MAN eTruck gestartet: MAN eTGX für den Fernverkehr, MAN eTGS für Distribution

MAN Truck & Bus hat Ende Oktober den Verkauf des ersten schweren Elektro-Lkw seiner Unternehmensgeschichte gestartet und damit einen weiteren Meilenstein zur Dekarbonisierung des Güterverkehrs gesetzt. 600 Bestellanfragen liegen bereits vor. Erste 200 Exemplare sollen schon 2024 zu ausgewählten Kunden rollen, bevor ab 2025 mit hochlaufenden Bestellungen die Fertigung im MAN Werk München in größeren Stückzahlen anläuft.

Mit dem eMobility Center hatte MAN vor rund zwei Jahren im Werk München den Grundstein für die Entwicklung der neuen Großserien-Elektro-Lkw MAN eTGX und MAN eTGS gelegt und hohe Investitionen in die Vorbereitung der Mischproduktion von Diesel- und Elektro-Lkw getätigt. 50 Prototypen wurden seitdem gebaut, rund 4.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus Produktion und Vertrieb für den Umstieg auf die Elektromobilität geschult.

Am MAN-Standort Nürnberg investiert MAN rund 100 Mio € in den Aufbau der Batterieproduktion.

Für die MAN-Entwickler war von Anfang an klar, dass der flächendeckende Umstieg auf die Elektromobilität nur gelingt, wenn der neue eTruck einem Diesel-Lkw in der Praxis- und Anwendungstauglichkeit, aber vor allem auch in der Kombinierbarkeit mit verschiedensten Aufbaulösungen in nichts nachsteht.

Ebenso wichtig ist zudem die Beratungsphase vor dem Kauf als essentielle Grundlage für einen erfolgreichen Einsatz.

Abb.: MAN eTGX (Quelle: MAN Truck & Bus)

EU: Entwurf Pauschalreise-Richtlinie

Die EU-Kommission hat Ende November den lang erwarteten Entwurf der neuen Pauschalreise-Richtlinie vorgelegt und die Eckpunkte auf einer Pressekonferenz vorgestellt. Das erklärte Ziel: Mehr Rechte für Reisende.

Deshalb werden die Pflichten und Verantwortlichkeiten der Pauschalreise-Veranstalter "verdeutlicht", u.a. durch die Begrenzung der Anzahlung auf maximal 25%, der Pflicht zur Erstattung innerhalb von 7 Tagen und der Pflicht zur Aufklärung bei Gutscheinangeboten vs. dem Recht auf Erstattung. Falls dieser Entwurf tatsächlich umgesetzt würde, hätte das dramatische Folgen für Busunternehmen.

Der bdo wird sich daher intensiv in den Gesetzgebungsprozess einbringen.

BGH-Urteil zur Stornierung bei Buchung unter Reisewarnung

In einem Urteil aus dem September hat sich der Bundesgerichtshof (BGH) zu coronabedingten Stornierungen geäußert (Aktenzeichen: X ZR 103/22):

Die Klägerin buchte am 21. September 2020 während der Corona-Pandemie eine Pauschalreise in die Dominikanische Republik für 7.700 Euro. Bereits zum Zeitpunkt der Buchung bestand für die Dominikanische Republik eine Reisewarnung des Auswärtigen Amtes.

Diese wurde mehrfach über den Reisezeitraum hinaus verlängert. Im März 2021 stornierte die Klägerin dann ihre Reise eine Woche vor Reisebeginn unter Berufung auf die Risiken der COVID-19-Pandemie.

Der Reiseveranstalter erhob eine Stornorechnung über 5.775 Euro und forderte den Differenzbetrag zu der geleisteten Anzahlung.
Die Klägerin verlangte die vollständige Erstattung der Anzahlung über 1.540 Euro.

Die Vorinstanzen wiesen die Klage ab. Der BGH hat nun den Entscheid des Landgerichts Düsseldorf bestätigt: Die Klägerin habe keinen Anspruch auf Rückerstattung der Anzahlung. Zwar hätten am Urlaubsort unvermeidbare, außergewöhnliche Umstände gemäß § 651h Abs. 3 BGB vorgelegen, im vorliegenden Fall sei aber keine erhebliche Beeinträchtigung der Reise zu erwarten. Die Buchung sei nach Pandemie-Beginn erfolgt, wodurch die Reisenden absehbare Einschränkungen am Reiseziel in Kauf nehmen.

Zudem bestand schon bei der Buchung eine Reisewarnung, wodurch die Klägerin bewusst das Risiko in Kauf nahm, dass diese Warnung bis zum Beginn der Reise nicht aufgehoben werde. Auch eine Gesundheitsgefährdung sei schon bei der Buchung vorhersehbar gewesen.

Die Lage habe sich im Vergleich zum Buchungszeitpunkt nicht geändert. Einschränkungen am Reiseziel wie Maskenpflicht oder Leistungsbeschränkungen durch sonstige Hygienemaßnahmen sowie die nächtliche Ausgangssperre stellten ebenfalls keine Beeinträchtigungen dar, die über das im Buchungszeitpunkt erwartbare Maß hinausgingen.

Der Gerichtshof der Europäischen Union wird im betreffenden Fall nicht aufgerufen. Der Reiseveranstalter erhält seine erhobene Stornogebühr.

Rat entschärft Kommissionsvorschläge zu CO2-Flottengrenzwerten bei Bussen

Der EU-Umwelt-Rat der Mitgliedstaaten hat eine Einigung („allgemeine Ausrichtung“) über einen Vorschlag zur Aktualisierung und Verschärfung der Verordnung über CO2-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge erzielt.

Ziel des Kommissions-Vorschlags ist es, die CO2-Emissionen im Straßenverkehrssektor weiter zu verringern und neue Ziele für 2030, 2035 und 2040 einzuführen. Mit dem Vorschlag wird der Anwendungsbereich der Verordnung dahingehend ausgeweitet, dass beinahe alle neuen schweren Nutzfahrzeuge mit zertifizierten CO2-Emissionen – kleinere Lastkraftwagen, Stadtbusse, Reisebusse und Anhänger – Emissionsreduktionszielvorgaben unterliegen.

Für Reise- und Überlandbusse gelten neu die folgenden Zielvorgaben (die auch für Lkw gelten:

- 45 % Emissionsreduktion ab 2030
- 65 % Emissionsreduktion ab 2035
- 90 % Emissionsreduktion ab 2040

Für „Überlandbusse“ gelten die gleichen Emissionsminderungsziele wie für Reisebusse.

Für „Stadtbusse“ gilt für 2030 ein 85 % Emissionsreduktionsziel. Ab 2035 dürfen nur noch emissionsfreie Stadtbusse zugelassen werden.

Allen Zielen ist gemein, dass sie ausschließlich die Fahrzeughersteller betreffen (durchschnittliche Emissionen der Flotte eines Herstellers). Die Grenzwerte bedeuten nicht, dass Busunternehmen ab 2030 zu 85 % emissionsfreie Stadtbusse oder zu 45 % emissionsfreie Überland- oder Reisebusse beschaffen müssen. Busunternehmen können sich weiterhin, solange nicht ausschließlich emissionsfreie Neufahrzeuge zugelassen werden dürfen, jederzeit für einen „klassischen“ Dieselbus entscheiden. Mit der Positionierung des Rats ist es bdo und den Landesverbänden zusammen mit der IRU und den europäischen Schwesterverbänden gelungen, den Kommissionsvorschlag erheblich zu entschärfen. Dieser sah vor, dass bereits ab 2030 nur noch emissionsfreie Stadtbusse zugelassen hätten werden dürfen. Für Überlandbusse hätte das gleiche Ziel gegolten.

Durch eine Verschiebung des 100-Prozent-Ziels in die Mitte der 30er Jahre wurde verhindert, dass KMU von einer zu ambitionierten Antriebswende überfordert werden. Ein späterer Zeitpunkt, ab wann nur noch emissionsfreie Stadtbusse zugelassen werden, hat darüber hinaus quasi keine Relevanz für das Erreichen der Emissionsminderungsziele. Im Gegenteil. Wenn es durch einen Ausbau des Busangebots gelingt, mehr Menschen aus den Pkw zu bekommen, trägt dies mindestens im gleichen Maße zur Emissionsreduktion bei wie die Antriebswende. Denn Grundsätzlich gilt: Die Antriebswende gelingt am schnellsten, wenn Elektrobusse wirtschaftlich attraktiver sind als Dieselbusse. Dann würde jedes Unternehmen bei jeder Beschaffung ausschließlich auf Busse mit alternativen Antrieben setzen. Ein geeigneter Hebel wäre hier ein Fahrstrompreis. Durch deutlich niedrigere Betriebskosten würden Elektrobusse trotz höherer Anschaffungskosten mit einem Schlag eine wirtschaftlich sinnvollere Investition als Dieselbusse.

Trotz des Erfolgs bei Stadtbussen sieht der bdo die Grenzwerte für Busse der Klasse II (Überlandbusse) und Klasse III (Reisebusse) kritisch. Es werden am Markt bislang keine batterieelektrischen oder brennstoffzellenbetriebene Fahrzeuge angeboten. Hier ist frühestens Ende der Dekade mit den entsprechenden Fahrzeugen zu rechnen. Darüber hinaus existiert bislang keine (ausreichende) Lade- und Tankinfrastruktur. Und es ist anzunehmen, dass dies auch bis 2030 nicht der Fall sein wird. Denn Reisebusse sind insbesondere auch abseits der Hauptachsen unterwegs und benötigen öffentliche Ladeinfrastruktur gerade in ländlichen touristischen Regionen. Hier ist jedoch noch riesiger Nachholbedarf. Entsprechende Ausbauziele finden sich nicht in den öffentlichen Strategien.

Grundsätzlich ist der bdo skeptisch, dass die die Ziele des Kommissionsvorschlags ein realistisches Ambitionsniveau verfolgen – zum einen, wegen der Herausforderungen bei der Tank- und Ladeinfrastruktur und zum anderen, aufgrund des bislang geplanten Markthochlaufs beim Angebot von alternativ angetriebenen Bussen in diesem Segment. Der bdo plädiert dafür, das Ambitionsniveau bei den Reduktionszielen auf ein realistischeres Maß abzusenken. So schlägt der bdo die folgenden Werte vor:

- 15 Prozent ab 1. Januar 2030
- 40 Prozent ab 1. Januar 2035

Der Zielpfad für die vollständige Dekarbonisierung des Sektors sollte sich aus einer Evaluierung des 2035er Ziels ergeben.

Der bdo wird sich weiterhin für Verbesserungen einsetzen. Die allgemeine Ausrichtung dient lediglich als Mandat für Verhandlungen mit dem Europäischen Parlament über die endgültige Ausgestaltung des Rechtsakts. Das Parlament hat noch keine Position zur CO2-Regulierung bei Bussen beschlossen. Wenn dies erfolgt ist, werden Rat und Parlament über eine gemeinsame Position verhandeln.

Es ist also noch offen, wie die finale Gesetzgebung aussehen wird. Nichtsdestotrotz ist die aktuelle Positionierung des Rates ein wesentlicher Meilenstein im laufenden Verfahren.

Wir werden Sie über die weiteren Entwicklungen auf dem Laufenden halten. **Bei Fragen stehen wir Ihnen natürlich zu Verfügung.**

ESA-Weihnachsfeier 2023

Ganz winterlich war es Mitte November noch nicht, bei Glühwein, Eisstockschießen und Weihnachtsmenü kam allerdings schon Adventsstimmung auf, anlässlich der diesjährigen ESA-Weihnachtsfeier im Junes Winterworld an der Frankfurter Allee in Berlin-Mitte.

In guter Tradition waren etwas mehr als 30 Gäste der Einladung gefolgt, um sich zum Jahresausklang mit den ESA-Kollegen und dem Team der Geschäftsstelle auszutauschen.

Die SBB informiert: Verbringung von Bauabfällen ins Ausland (z. B. nach Polen)

Aus aktuellem Anlass weist die Sonderabfallgesellschaft Brandenburg/Berlin darauf hin, dass die seit 01.08.2023 geltende Ersatzbaustoffverordnung Regelungen zum Einbau von recycelten Baustoffen in technische Bauwerke betrifft. Die Ersatzbaustoffverordnung ist eine in Deutschland geltende Verordnung.

Sie trifft keinerlei Aussagen zum Ende der Abfalleigenschaft für Bauabfälle. Ob durch eine entsprechende Verordnung bundesweit einheitliche Vorgaben, die sich mit diesen Fragen beschäftigen, geschaffen werden, ist zur Zeit nicht absehbar. Es verbleibt daher insoweit bei den § 4 KrWG (Nebenprodukt) und § 5 KrWG (Abfallende).

Sofern eine Verbringung von Ersatzbaustoffen ins Ausland vorgesehen ist, sind diese Ersatzbaustoffe weiterhin als Abfall anzusehen und die Vorschriften der Abfallverbringungsverordnung (EU-VO 1013/2006) gelten uneingeschränkt.

Es sei hier nachdrücklich darauf hingewiesen, dass nur ein äußerst geringes Spektrum an nicht gefährlichen Bauabfällen „grün“ gelistet ist und damit mittels Anhang VII-Dokument verbracht werden darf.

Dazu gehören:

- **B2040:** Betonbruchstücke (Anmerkung SBB: … und nur Betonbruchstücke – ohne Anhaftungen oder Beimengungen)
- **B2040:** beim Abbruch von Gebäuden anfallende Gipskartonabfälle (Anmerkung SBB: ohne aufgeklebte Fliesen, ohne Bewehrungen etc.)
- **B2130:** Bituminöses teerfreies Material (Die Konzentration von Benzo(a)pyren sollte weniger als 50 mg/kg betragen) (Asphaltabfälle) aus Straßenbau und –erhaltung (siehe diesbezüglich Eintrag in Liste A, A3200)
- **B3050**: Abfälle aus nicht behandeltem Kork und Holz (Anmerkung SBB: das entspricht einem Holzsortiment der Altholzkategorie AI der Altholzverordnung)

➔ Sägespäne und Holzabfälle, auch zu Pellets, Briketts, Scheiten oder ähnlichem gepresst

➔ Korkabfälle: Korkschrot, Korkmehl und Korkplatten

Alle anderen Bauabfälle sind notifizierungspflichtig, weil sie nicht „grün“ gelistet sind, so z. B. alle als gefährlich eingestuften Bauabfälle.

- **170107**: Gemische aus Beton, Ziegel, Fliesen und Keramik mit Ausnahme derjenigen, die unter 170106 fallen
- **170302:** Bitumengemische mit Ausnahme derjenigen, die unter 17 03 01 fallen (Anmerkung SBB: sofern der Abfall nicht unter B2130 fällt)
- **170504:** Boden und Steine mit Ausnahme derjenigen, die unter 17 05 03 fallen
- **170506:** Baggergut mit Ausnahme desjenigen, das unter 17 05 05 fällt
- **170508:** Gleisschotter mit Ausnahme desjenigen, der unter 17 05 07 fällt
- **170604:** Dämmmaterial mit Ausnahme desjenigen, das unter 17 06 01 und 17 06 03 fällt
- **170802:** Baustoffe auf Gipsbasis mit Ausnahme derjenigen, die unter 17 08 01 fallen (Anmerkung SBB: sofern der Abfall nicht unter B2040 fällt)
- **170904:** gemischte Bau- und Abbruchabfälle mit Ausnahme derjenigen, die unter 17 09 01, 17 09 02 und 17 09 03 fallen

Die SBB weist in ihrer Information darauf hin, dass durch polnische Behörden gestoppte Transporte, die Abfälle geladen haben, die verordnungswidrig ohne Notifizierung nach Polen eingeführt werden, nach Deutschland zurückgeführt werden müssen, wenn Polen dafür die Rückholung fordert.

Die Abfälle sind dann hier zu entsorgen. Derartige Verbringungen erfüllen den Tatbestand der illegalen Abfallverbringung und werden zur Strafanzeige gebracht.

Keine Angst vor der EBV – bvse-Mineraliktag

Auch wenn das Stimmungsbild zur Praktikabilität der Ersatzbaustoffverordnung (EBV) derzeit oft noch uneinheitlich erscheint, bietet das bundeseinheitliche Regelwerk große Chancen für die Steigerung der Akzeptanz qualitätsgesicherter Sekundärbaustoffe.

Die Streichung des ausführlichen Säulenversuchs als kosten- und zeitintensives Analyseverfahren ohne erkennbaren Mehrwert für die Qualität von Ersatzbaustoffen steht allerdings ganz oben auf der Wunschliste an den Gesetzgeber, lautete das Resümee auf dem 9. bvse-Mineraliktag in Stuttgart.

„Wir vermuten, dass rund 2/3 der Branche die EBV haben kommen lassen, ohne sich im Vorfeld damit zu beschäftigen. Und das geht durch alle 3 Kategorien der beteiligten Akteure. Die Aufbereiter, die weitermachen, wie vor dem 01.08., und teilweise überrascht werden, wenn das Wort EBV fällt. Es sind die Bauherren, Architektur- und Ingenieurbüros, die nicht wissen, dass man heute rechtssicher und ohne Probleme Ersatzbaustoffe einbauen kann.

Und es sind am Ende auch die Verwender und Bauunternehmer, die sich noch nicht damit auseinandergesetzt haben, was die EBV im Alltag für sie bedeutet“, erklärte der **kommissarische Fachverbandsvorsitzende Michael von Malottky** auf der mit rund 170 Teilnehmern gut besuchten bvse-Fachtagung.

Eingetretene Pfade und damit die Komfortzone zu verlassen, sind erfahrungsgemäß das größte Hindernis dafür, sich mit der EBV zu beschäftigen, betonte **Geschäftsführer Stefan Schmidmeyer.**

Nun sei es für alle an der Zeit, umzudenken und sich schnellstmöglich einzuarbeiten.

„Wenn wir einen anerkannten und akzeptierten Sekundärbaustoff herstellen wollen, dann müssen wir die vorgegebenen Regelungen, denen im Übrigen auch gleichermaßen die Primärbaustoffhersteller unterliegen, einhalten.

Die zu beachtende Normen und Vorschriften sind nicht erst mit der EBV geschaffen worden, sondern bestehen teils seit vielen Jahrzehnten“, hob **Schmidmeyer** hervor.

2024

Fortbildungslehrgänge im Abfallrecht 2024

Die Fortbildungslehrgänge im Abfallrecht 2024 können Sie sich schon jetzt notieren:

- **14. und 15. März 2024**
- **13. und 14. Juni 2024**
- **17. und 18. Oktober 2024**

Die Lehrgänge finden im **Haus der Fuhrgewerbe-Innung, Hedemannstr. 13 in 10969 Berlin** jeweils in der Zeit von **08:00 - 16:15 Uhr** statt und werden parallel auch **online** angeboten.

Kosten für Mitglieder - Netto:

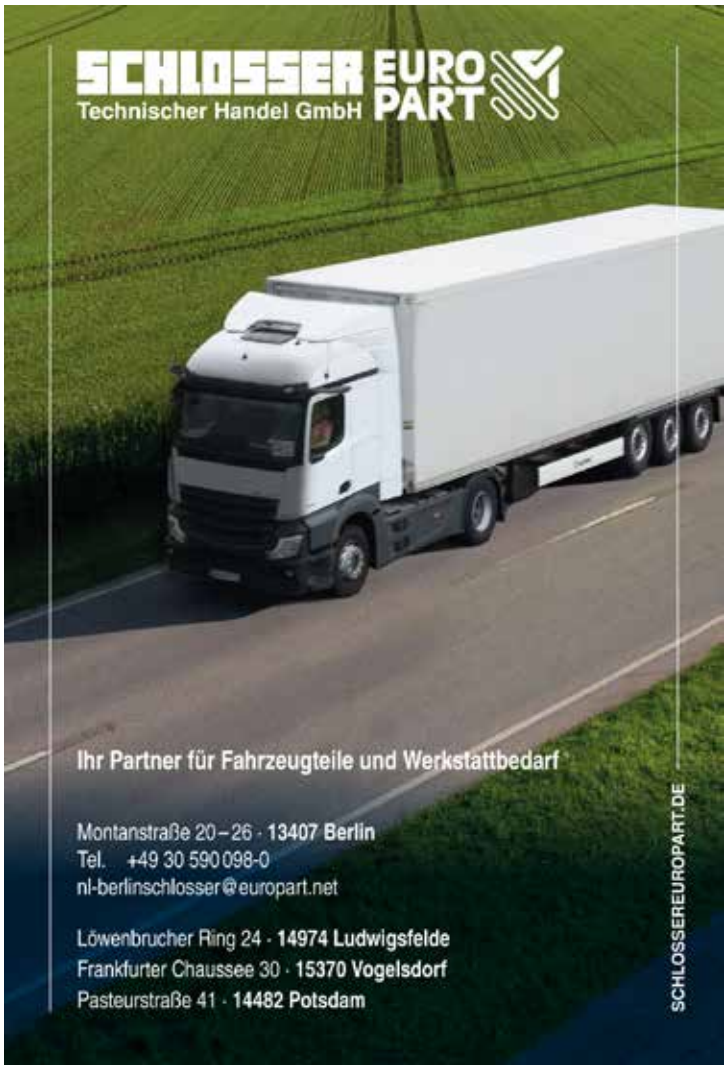
Präsenzteilnahme:	500,00 €
Onlineteilnahme:	480,00 €

Kosten für Nicht-Mitglieder - Netto:

Präsenzteilnahme:	560,00 €
Onlineteilnahme:	540,00 €

Zu den genannten Preisen kommt noch jeweils die MwSt. in Höhe von derzeit 19% dazu!

Anzeige



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!