



über  
130 Jahre



# VERKEHRSNACHRICHTEN AUS BERLIN UND BRANDENBURG

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

01

2024



## Verkehrsinfrastruktur in der Hauptstadtregion - Wirtschaft der Flughafenregion zunehmend durch Engpässe ausgebremst

EU: Neue CO<sub>2</sub>-Grenzwerte für schwere Nutzfahrzeuge beschlossen

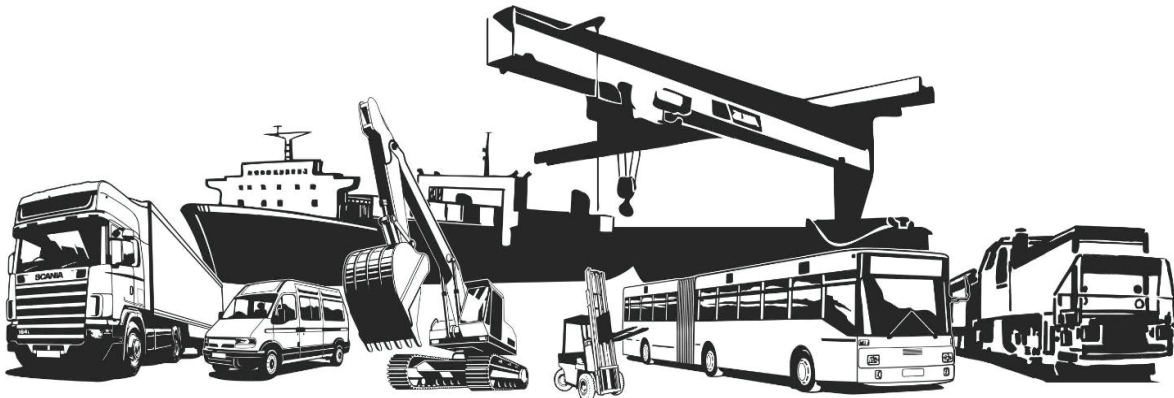
S. 11

Das BALM informiert: Lkw-Maut ab 3,5 t und Handwerker ausnahme

S. 18

Gestellung von Schuttcontainern in Berlin

S. 23



- ❑ Gefahrgutfahrer – alle Klassen
- ❑ ADR 1.3 Beteiligte an der Gefahrgutbeförderung
- ❑ Gefahrgutbeauftragte ADR-RID-ADN-IMDG
- ❑ Gefahrstoffe – Umgang und Lagerung
- ❑ Vorbereitung auf die Fachkundeprüfung (*Güter- und Personenverkehr, Taxi Mietwagen*)
- ❑ 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](http://www.atv-mobil.de)

✉ [info@atv-mobil.de](mailto:info@atv-mobil.de)



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

Cottbus ▪ Eisenhüttenstadt ▪ Hoyerswerda ▪ Niesky ▪ Dresden ▪ Wildau ▪ Oranienburg ▪ Inhouse

## Nur mattes Leuchten am konjunkturellen Himmel

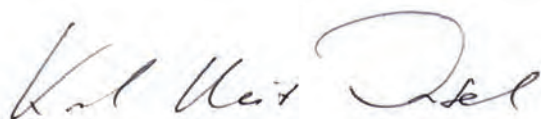
Die ersten Wochen des Jahres 2024 waren nicht von Jubelmeldungen geprägt. Begonnen hatte es mit den Protesten der Landwirte, die auch von vielen Transportunternehmern unterstützt wurden. Erinnert sei an das "Aus" der Förderung für die Anschaffung batterieelektrischer PKW und LKW sowie des KSNI-Förderprogramms, die den Umstieg auf alternative Antriebe und die Errichtung von Ladeinfrastruktur unterstützen sollten, das Schließen des Antragsportals für das De-Minimis-Programm (unter neuem Namen) im Güterverkehr kurze Zeit nach Start, weil alle Mittel ausgeschöpft waren, Abwanderungsmeldungen aus der Industrie, Einbruch der Baugenehmigungen und schließlich der Bundesrechnungshofbericht über die sicherlich korrekte, gleichwohl katastrophale Situation der „Energiewende“. Selbst die Bundesregierung musste ihre Wachstumsprognose für 2024 deutlich nach unten korrigieren, wobei das Wort „Wachstum“ der Sache nicht so richtig gerecht wird.

Und obwohl permanent von Bürokratieabbau die Rede ist – jeder spürt im Prinzip täglich das Gegenteil – soll mit der Novellierung des Güterkraftverkehrsrechts und der Verordnung über die Verkehrsunternehmensdatei den Transport- und Busunternehmen gleich noch eine neue bürokratische Last aufgebürdet werden: Geplant ist die Schaffung eines Portals, in das alle Lizenzinhaber die amtlichen Kennzeichen der von ihnen eingesetzten Fahrzeuge ein- und auszutragen haben – als ob es kein KBA gäbe, bei dem all diese Daten für in Deutschland zugelassene Fahrzeuge bereits vorliegen. Und als ob die Unternehmen in Personal „schwimmen“, das sehnlichst auf Beschäftigung wartet, die dann zwar keinen Erlös bringen, aber Kosten verursachen würde. Haben wir nach Mauterhöhung und CO<sub>2</sub>-Bepreisung nicht schon genug Kostenerhöhungen zu bewältigen? Irrsinniger geht es nicht!

Das bedeutet für uns und unsere Betriebe: dieses Jahr wird kein leichtes. Gleichwohl ist ein Kopf-in-den-Sand-stecken keine Lösung. Vielmehr sollten all diese Aspekte – und hier möchte ich den Rechnungshofbericht zum Stand der Energiewende exemplarisch hervorheben – genutzt werden, neben einer kritischen Bestandsanalyse die Schlussfolgerungen neu zu definieren, wo das nötig ist. Oder wie es heute immer so schön heißt: die „nötigen Stellschrauben zu identifizieren und neu zu justieren“. Das gilt auf allen Ebenen, im politischen, im volkswirtschaftlichen, aber eben auch im betrieblichen Sinne. Das ist bis zu einem gewissen Grad ja Ihr Tagesgeschäft als Unternehmerin oder Unternehmer: Lage bewerten, Situationsänderungen prüfen, Entscheidungen treffen, Veränderungen wagen. Wir stehen als Innung hier an der Seite unserer Betriebe, um sie mit den nötigen Informationen zu unterstützen und – wo nötig – politisch und medial den Finger in die Wunde zu legen.

Auch ein mattes Leuchten am Konjunkturm Himmel kann zu mehr Licht führen, wenn die Stellschrauben richtig gedreht werden

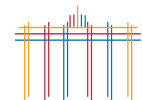
meint Ihr




Karl-Heinz Deubel  
Vorsitzender



über  
130 Jahre



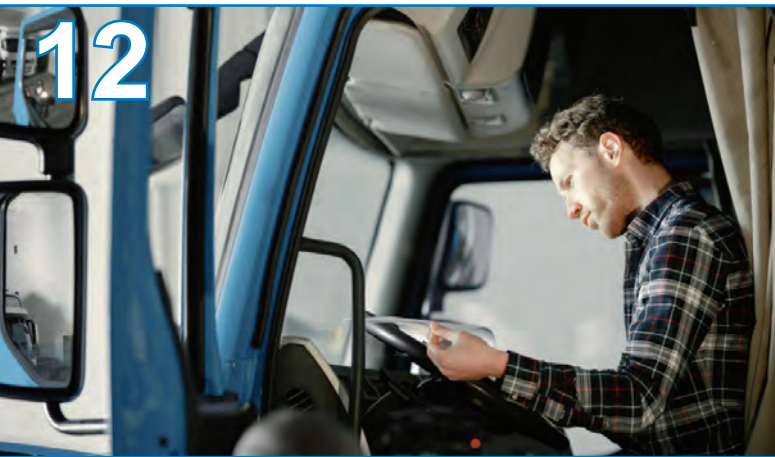


# INHALT

3



12



18



23



## EDITORIAL

- 3 Nur ein mattes Leuchten am konjunkturellen Himmel

## TITELTHEMA

- 6 Verkehrsinfrastruktur in der Hauptstadtregion - Wirtschaft der Flughafenregion zunehmend durch Engpässe ausgebremst

## AKTUELLES

- 10 2. Wirtschaftskonferenz der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg
- 10 Gespräch beim Fahrlehrerverband
- 10 Gespräch bei der BG Verkehr
- 10 Save The Date Mitgliederversammlung
- 11 Berlin: Haltestellenkatalog für Stadtrundfahrten veröffentlicht
- 11 EU: Neue CO2-Grenzwerte für schwere Nutzfahrzeuge beschlossen
- 12 EU: Novellierung der Lenk- und Ruhezeiten
- 12 Bundesrechnungshof: Energiewende nicht auf Kurs - Deutschland hinkt seinen ambitionierten Zielen hinterher
- 16 Berufsorientierungstag Paul-Löbe-Schule am 22.02.2024
- 16 Informationsveranstaltung Fachkräftegewinnung am 21.03.2024

## GÜTERKRAFTVERKEHR

- 17 Deutlich weniger tödliche Unfälle im Güterkraftverkehr
- 18 "Digitaler Beifahrer" bei Großraum- und Schwerguttransporten
- 18 Das BALM informiert: Lkw-Maut ab 3,5 t und Handwerkererausnahme
- 19 Fahrleistung auf mautpflichtigen Strecken im Jahr 2023 1,9 unter dem Niveau der letzten fünf Jahre

## ☐ PERSONENVERKEHR/ TOURISTIK

- 20 Kai Neumann ist neuer stellvertretender Hauptgeschäftsführer des bdo
- 20 bdo- und VDV-Geschäftsführertreffen in Berlin
- 20 BUS2BUS: Politik-Talk - die Panelisten stehen fest!

## ☐ UMWELT + ENTSORGUNG

- 22 EVGE-Arbeitsausschuss und Sachverständigenschulung in Gotha
- 23 Sachverständigenschulung für Entsorgungsfachbetriebe
- 23 Meeting der Vorstände und Überwachungsausschüsse der regionalen Entsorgungsgemeinschaften
- 23 Gestellung von Schuttcontainern in Berlin



### 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:

Druckerei Speck  
Industriestr. 8  
35716 Dietzhöhlztal-Ewersbach  
www.printhome.de

Grundaufgabe dieser Ausgabe:  
1.500 Exemplare

### Titelbild/Titelthema:

picture alliance/dpa

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.

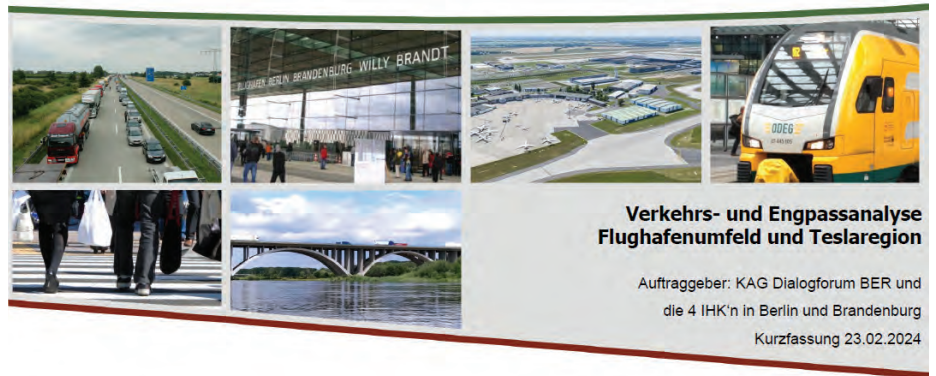
Redaktionsschluss: 20. März 2024

Erscheinungsdatum: 30. März 2024



## Verkehrsinfrastruktur in der Hauptstadtregion - Wirtschaft der Flughafenregion zunehmend durch Engpässe ausgebremst

Es gibt dringenden Handlungsbedarf bei der Planung der Verkehrsinfrastruktur rund um die Flughafen- und Tesla-Region. Südlich und südöstlich von Berlin. Das zeigt die gemeinsame „Verkehrs- und Engpass-Analyse Flughafenumfeld und Teslaregion“ der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft Dialogforum Airport Berlin Brandenburg und der Berlin-Brandenburger Industrie- und Handelskammern, die Ende Februar in Potsdam vorgestellt wurde.



### ❖ Die Analyse

Autobahnen und Knotenpunkte entlang der Bundesstraßen stehen zunehmend unter Druck aufgrund veränderter Rahmenbedingungen. Steigende Fluggastzahlen, eine dynamische Umfeldentwicklung infolge wachsender Einwohnerzahlen und neuer Gewerbeansiedlungen wie Tesla führen zu einem weiteren starken Anstieg von Pendler- und Güterverkehren.

Wo genau es bereits heute zu Problemen kommt bzw. bis zum Jahr 2040 kommen wird und wo notwendige Handlungsschwerpunkte bei Straße, Schiene und öffentlichen Verkehr jetzt liegen sollten, stellt die Studie samt Maßnahmenkatalog aufschlussreich dar.

Die Verkehrsmengen nehmen seit 2021 wieder stark zu. Aktuelle Zählungen liegen bereits um 20 bis 70 Prozent höher als die bislang von der Landes- und Bundesregierung herangezogene Datenbasis.

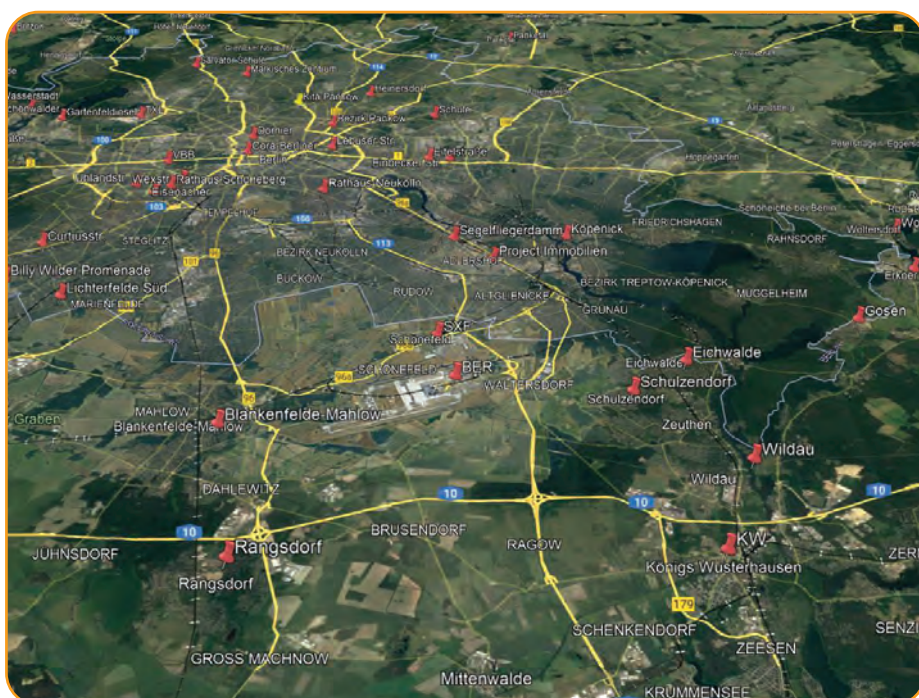
„Insgesamt ist schon heute ein Verkehrsniveau erreicht, das verstärkte Maßnahmen der Steuerung, Vermeidung und Verlagerung auf andere Verkehrsträger verlangt, um die im rasant wachsenden Tempo zukünftigen Engpässe in der Airport- und Tesla-Region managen zu können“, betont **Bertram Teschner, Geschäftsführer des Verkehrsplanungsbüros SPV Spreepfan Verkehr Berlin GmbH**, der mit der Erstellung der Studie beauftragt war.

Eine Überlastung ist z. B. auf der A 10 östlich des Schönfelder Kreuzes durch Überlagerungen im Wirtschafts- und Pendlerverkehr – insbesondere durch die Tesla-Fabrik oder bei den Verkehrsknoten Schönfeld Nord, Rangsdorf Kienitzer Straße, auf der B 96a und bei Teltow erkennbar. Steigerungsraten bis zum Jahr 2040 auf der A 10 (Ost) um 42 Prozent oder auf der A 113 (Nord) um 61 Prozent verdeutlichen, dass sich die Verkehrslage dramatisch verschärfen wird.

„Die Landesstraßen können die hohen Verkehrsmengen auf den Autobahnen nur bedingt aufnehmen“, sagt **Teschner**. Auch die enorm steigenden LKW-Verkehre auf der A 13 zwischen Schönfelder Kreuz und der Lausitz erfordern einen schnellen Planungsbeginn für eine weitere Autobahnspur.

„Bis 2040 spitzt sich die Verkehrslage deutlich zu. Weiteres Wachstum braucht Investitionen in die Infrastruktur. Ein Zukunftsplan zur Steuerung der Verkehre in der Airport- und Tesla-Region ist dringend notwendig, damit die Wirtschaft nicht ausgebremst und die Anrainer-Kommunen nicht überfordert werden“, sagt **Hauptgeschäftsführer André Fritsche von der IHK Cottbus stellvertretend für die Brandenburger IHKs**.

**Robert Rückel, Vize-Präsident der IHK Berlin** betont: „Die enorme wirtschaftliche Anziehungskraft des Flughafenumfelds kann sich nur dann richtig entfalten, wenn jetzt in

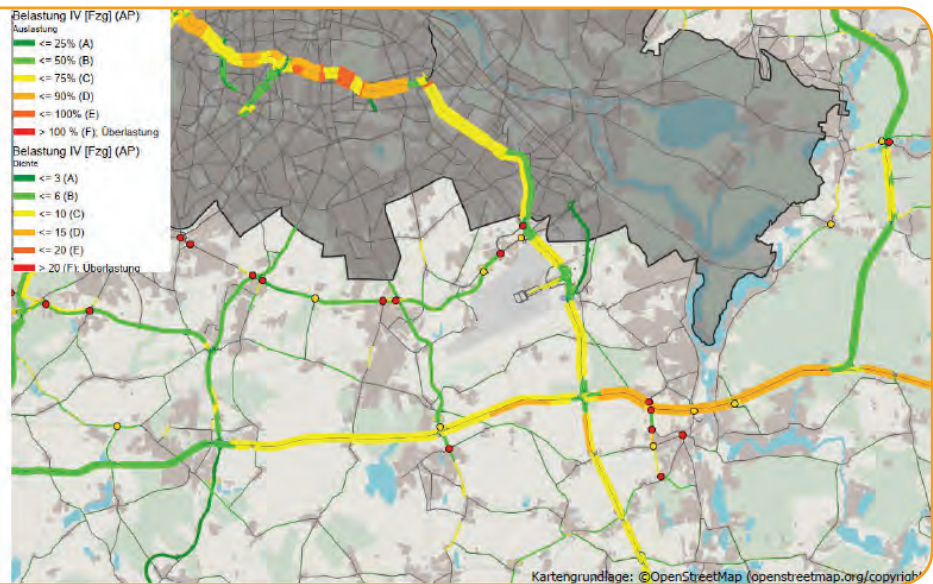




## Verkehrsprognose Straßenverkehr

### Auslastung 2023

- ⊕ Auslastungssituation in Teilen bereits heute angespannt.
- ⊕ A10 östlich Kreuz Schönefeld mit Tesla-bedingter Zunahme der Verkehre
- ⊕ Knotenauslastung bereits heute in den Spitzenstunden angespannt
- ⊕ Beispiele sind: Schönefeld Nord, Rangsdorf Kienitzer Str., B96a, Teltow



### Auslastung 2030

- ⊕ Auslastungssituation spitzt sich in 2030 zu
- ⊕ Auf den Autobahnen rund um das Kreuz Schönefeld hohe Auslastungen
- ⊕ A10 (Ost)
- ⊕ A10 (West)
- ⊕ A12
- ⊕ A13
- ⊕ A113
- ⊕ Zusätzlich weitere Knotenpunkte mit hoher Auslastung



### Auslastung 2040

- ⊕ Qualitätsstufen auf Autobahnen verschlechtern sich in 2040 durch steigende Verkehrsmengen
- ⊕ Überlastungen in den Spitzenzeiten sind zu erwarten
- ⊕ Hochbelastete Abschnitte sind:
- ⊕ A10 (Ost)
- ⊕ A10 (West)
- ⊕ A12
- ⊕ A13
- ⊕ A113





eine adäquate Verkehrsinfrastruktur investiert wird. Die Flughafenregion ist schließlich keine Insel. Es wäre geradezu widersinnig, nach der milliardenschweren Investition in einen Flughafen für die Metropolregion nicht den logischen nächsten Schritt zu gehen, um das Potential für die Region voll auszuschöpfen. Zu den vordringlichen Projekten gehören dabei die Verlängerung der U-Bahnlinie 7 von Rudow zum BER, vor allem für Berufspendler sowie der Ausbau der Ostbahn, damit der wachsende Transitverkehr vom LKW auf die Schiene verlagert werden kann.“

„Für die Kommunen in der Flughafenregion sind die Verkehrsbelastungen schon heute deutlich zu spüren, dennoch muss es in unserem Interesse liegen, den Personen- und Wirtschaftsverkehr lauffähig zu halten“, sagt Andreas Igel, Bürgermeister von Ludwigsfelde und Vorsitzender des Dialogforums Airport Berlin Brandenburg. „Als Kommunen sind wir besonders gefragt, starke Mobilitäts- und Quartierskonzepte umzusetzen und Pendlern ein attraktives ÖPNV-Angebot anzubieten, um für Entlastung beim Pendlerverkehr auf den Straßen zu sorgen. Es ist wichtig, dass alle Beteiligten diese Analyse kennen und in ihre Aufgaben verbindlich einbeziehen. Vorbeugende Maßnahmen und Investitionen in die Infrastruktur müssen jetzt mit dem Land und Bund und den Verkehrsbetriebern geplant werden, damit keine 15 Jahre ins Land gehen und die Situation für alle überfordernd wird.“

## ❖ Forderungen und Vorschläge

Gefordert wird u.a. die schnellstmögliche Ertüchtigung und der Ausbau der A 10 auf dem gesamten südlichen Berliner Ring vom Dreieck Potsdam über das Schönefelder Kreuz bis hin zum Dreieck Spreeau sowie der gesamten A 12 östlich des Dreiecks Spreeau bis nach Frankfurt (Oder).

Der Aufbau elektronischer Schilderbrücken über der Autobahn A 10 und A 12 zur Verkehrsbeeinflussung und als Voraussetzung für eine temporäre Freigabe der Seitenstreifen in Stausituationen wäre kurzfristig umsetzbar und hätte schnelle Effekte.

Oberstes Augenmerk sollte zudem die Stärkung der Schiene haben. Dafür notwendig ist die Beschleunigung des Infrastrukturausbaus auf den wichtigen Eisenbahntrassen von und nach Berlin, wie die gerade entstehende Dresdner Bahn zwischen Berlin Südkreuz und Rangsdorf.

Darüber hinaus ist ein Ausbau der Anhalter Bahn von Berlin Richtung Jüterbog und der Görlitzer Bahn von Berlin nach Königs Wusterhausen zwingend erforderlich. Wenn es ein leistungsfähiges Schienenverkehrsangebot im Personenverkehr gibt, ist laut Verkehrsstudie mit einer Verdreifachung der Fahrgastzahlen in den Bahnen bis zum Jahr 2040 zu rechnen. Der Ausbau der Ostbahn ist ein Schlüsselprojekt, um den Güterverkehr auf der Schiene zu stärken.

## ❖ Empfohlene Maßnahmen Straßenverkehr

1. Fortlaufendes Monitoring wiederherstellen (Dauerzählstellen auf Autobahnen instandsetzen)
2. Optimierung/Aufbau einer Verkehrsbeeinflussung auf Autobahnen (Schilderbrücken, Steuerung Geschwindigkeit, Warnungen)
3. Ertüchtigung A 10 um Kreuz Schönefeld 4-streifig (evtl. Freigabe Seitenstreifen in Spitzenzeiten)
4. Ausbau A 12, 3-streifig (östlich Dreieck Spreeau)
5. Ausbau A 13, 3-streifig (südlich Kreuz Schönefeld)
6. Herstellung AS Kiekebusch (zur Entlastung der Kommunen östlich A 113)
7. Optimierung des Verkehrsflusses auf der A 100/A 113 (Vermeidung Tunnelsperrung)
8. Optimierung identifizierter Knotenpunkte (Schönefeld Süd, Schönefeld Nord, Waltersdorf, Rangsdorf, KW, Großbeeren u.w.)
9. AS Schönefelder Seen als Grundbaustein der Gewerbeerschließung und Flughafenschließung

10. Beseitigung beschränkter Bahnübergänge

## ❖ Empfohlene Maßnahmen Schienen- und Busverkehr

1. Angebotsausweitung im Regionalverkehr, um Verkehrsanteile von der Straße aufnehmen zu können
2. Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs erhöhen (Pünktlichkeit, Anschlüsse, Information)
3. Infrastrukturelle Voraussetzungen im Bahnverkehr herstellen (Anhalter Bahn, Bahnhof KW)
4. Verlängerung der U 7 über Schönefeld bis zum BER bauen
5. Aufstellen und Umsetzen von Mobilitätskonzepten in den Kommunen (Rad/Bus/Verleihsysteme)
6. Angebotsausweitung im Busverkehr: Neuerschließung der Gewerbegebiete und verbesserte Bedienung der Bahnhöfe (kurze Umsteigezeiten, direkte und vertaktete Linien wie PlusBus sowie Finanzierbarkeit für Landkreise herstellen)
7. Attraktivitätssteigerung durch Park&Ride Angebote an Brandenburger Bahnhöfen
8. Neue Mobilitätsformen entwickeln/testen/umsetzen
9. Schwerverkehr auf die Schiene verlagern, Ostbahn ausbauen zur Aufnahme von Transitverkehren im Güterverkehr

Die aktuelle Studie im Internet: Die länderübergreifende IHK-Verkehrs- und Engpassanalyse BER und Umfeld aus dem Jahr 2019 wurde mit der aktuellen Studie fortgeschrieben und auf eine breitere Datenbasis gestellt.

Sie ist unter diesen Links zu finden:

[www.dialogforum-ber.de/seite/518274/verkehrsanalyse.html](http://www.dialogforum-ber.de/seite/518274/verkehrsanalyse.html)

und

[www.cottbus.ihk.de/verkehrsanalyse-flughafenumfeld-teslaregion](http://www.cottbus.ihk.de/verkehrsanalyse-flughafenumfeld-teslaregion)





# 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](http://vattenfall.de/partner-berlin)

## 2. Wirtschaftskonferenz der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg

Um eine gemeinsame Fachkräftestrategie für Berlin und Brandenburg ging es am 12. Januar 2024 in Potsdam für die brandenburgischen IHKs auf der 2. Wirtschaftskonferenz der Hauptstadtregion.

Brandenburgs Ministerpräsident Dr. Dietmar Woidke und Kai Wegner, Regierende Bürgermeisterin von Berlin, hielten Impulsvorträge zu ihren Plänen zur gemeinsamen, länderübergreifenden Fachkräftebewältigung.

In einer Talkrunde diskutieren Brandenburgs Wirtschaftsminister Prof. Dr. Jörg Steinbach und



Berlins Wirtschaftssenatorin Franziska Giffey mit Vertreterinnen und Vertretern aus Wirtschaft und Wissenschaft über die Herausforderungen des Fachkräftemangels und der Fachkräfteeinwanderung, über die

derzeitige Ausbildungssituation sowie über neue und innovative Lösungen, die die Hauptstadtregion attraktiver machen.

Weitere Vorträge und Podiumsdiskussionen zur Fachkräftethematik rundeten die Veranstaltung ab.

Für die Innung nahm Geschäftsführer Gerd Bretschneider, der in verschiedenen Ausschüssen der IHK'n Berlin, Potsdam und Ostbrandenburg (Frankfurt/Oder) mitarbeitet, an der Konferenz teil.

## Gespräch beim Fahrlehrerverband



Fragestellungen zur LKW-Fahrer Ausbildung standen im Mittelpunkt eines Gesprächs zwischen Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider, dem Vorsitzenden

des Fahrlehrer-Verbandes Berlin e. V., Stephan Ackerschewski, sowie zwei Mitgliedern des Arbeitskreises Nutzfahrzeuge des Fahrlehrer-Verbandes am 06.02.2024.

Konkret ging es um die Qualität der Fahrschulung (dazu für die Innungsmitglieder mehr im nächsten Rundschreibendienst), Fragestellungen der Berufskraftfahrerqualifikation und Initiativen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in Berlin. Auch

über Möglichkeiten einer Einbindung interessierter Fahrschulen in die Verkehrssicherheitskampagne zu den Gefahren rechtsabbiegender LKW, die nach einigen Jahren Unterbrechung in diesem Jahr auch in Berlin wieder durchgeführt wird, wurde gesprochen.

Eine Fortsetzung des Dialogs, insbesondere mit dem Arbeitskreis Nutzfahrzeuge, wurde vereinbart.

## Gespräch bei der BG Verkehr

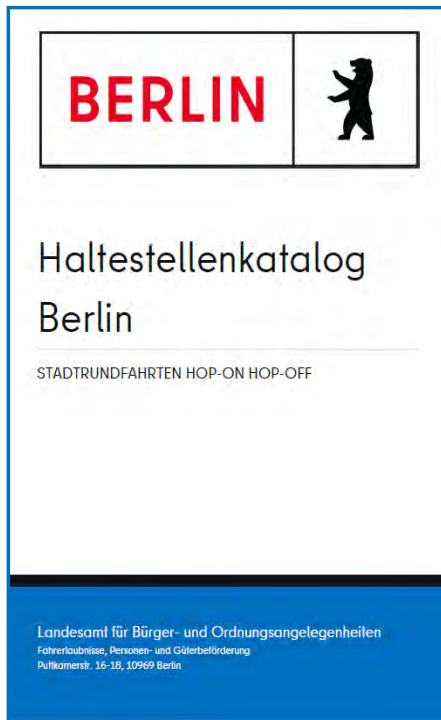
Über die Möglichkeiten einer stärkeren Einbindung der BG Verkehr in die Informations- und Lehrgangsangebote der Innung und der FGIBB Service GmbH zur Thematik Arbeitsschutz tauschten sich Gerd Bretschneider und Sandra Elsanowski mit Repräsentanten der der Berufsgenossenschaft am 13.02.2024 in der Berliner Niederlassung der BG aus.

Konkret ging es um die Themen regelmäßiger Prüfung von Fahrzeugen, Behältern und Geräten, Schulungen zur betrieblichen Prävention und zur Thematik Verantwortlichkeiten und fachliche Fragen zu Themen wie Ladungssicherung und Qualifizierung von Sachkundigen zur Prüfung von Absatz- und Abrollcontainern.





**Berlin: Haltestellenkatalog für Stadtrundfahrten veröffentlicht**



Im Dezember 2019 hatten Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider und Dr. Lutz Kaden von der IHK Berlin den von allen in Berlin tätigen Stadtrundfahrtenunternehmen (damals 10 an der Zahl) gemeinsam erstellten Vorschlag eines Haltestellenkatalogs bei der Genehmigungsbehörde im Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten (Labo) zur Prüfung und Bestätigung als Grundlage für die Genehmigungen der Unternehmen nach § 43 PBefG (Sonderform des Linienverkehrs) eingereicht.

Nach nunmehr über vier Jahren und diversen Malen des Nachfassens wurde dann im Februar dieses Jahres der Katalog in offizieller Fassung gegenüber den betroffenen Unternehmen bestätigt.

Für Innung und IHK sowie die beteiligten Unternehmen ein gewerbepolitischer Erfolg, gab es doch bislang keine verbindlichen Grundlagen für die Einrichtung derartiger Haltepunkte im Stadtrundfahrtensegment. Nunmehr muss im Dialog mit den betroffenen Bezirken die Einrichtung der Haltestellen in Angriff genommen werden, was hoffentlich nicht weitere vier Jahre in Anspruch nimmt.

Am 18. März trafen sich die künftig als Arbeitskreis Stadtrundfahrten in der Fachgruppe Personenverkehr handelnden Unternehmen gemeinsam mit Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider, Dr. Lutz Kaden Hans-Jörg Schulze (beide IHK Berlin) und Sandra Elsanowski (Innung/FGIBB Service GmbH) in der Innung, um die nächsten Schritte abzustimmen, die es nunmehr zu gehen gilt.

**EU: Neue CO2-Grenzwerte für schwere Nutzfahrzeuge sind beschlossen**

Die Verhandlungsführer des Europaparlaments und der EU-Mitgliedsstaaten haben eine Einigung über die neuen CO2-Grenzwerte für Lkw bis zum Jahr 2040 erzielt. Dieser Kompromiss entspricht exakt den Vorschlägen der EU-Kommission, die vor etwa einem Jahr präsentiert wurden.

Gemäß diesem Kompromiss sollen die CO2-Flottenwerte der Lkw-Hersteller bis 2030 um 45 Prozent unter den CO2-Werten von 2019 liegen, bis 2035 um 65 Prozent und bis 2040 um 90 Prozent.

Ab 2035 sollen auch Berufsfahrzeuge wie Müllfahrzeuge und Betonmischer in die Berechnung der Grenzwerte einfließen, obwohl die EU-Kommission vorgeschlagen hatte, diese Fahrzeuge von den CO2-Grenzwerten auszuschließen.

Die neuen Grenzwerte gelten auch für Busse, wobei für Stadtbusse die CO2-Grenzwerte bis 2030 bereits um 90 Prozent und bis 2035 auf null Prozent sinken sollen.

Lkw-Anhänger sollen bis 2030 ihre CO2-Werte um 7,5 Prozent und Auflieger um zehn Prozent reduzieren. Der Kompromiss muss nun noch formell von den EU-Mitgliedsstaaten und dem Europaparlament angenommen werden, was als Formalie betrachtet wird.

Die Internationale Straßentransport Union (IRU) kritisiert die Einigung als "unrealistisch" und "enttäuschend", während der europäische Dachverband

der Lkw-Hersteller Acea die Ziele für schwer erreichbar hält. Acea betont, dass mehr als 400.000 batteriebetriebene E- und Wasserstoff-Lkw bis 2030 auf den Straßen fahren müssten, und mindestens ein Drittel aller neu zugelassenen Lkw emissionsfreie Modelle sein sollten.

Hierfür seien jedoch mindestens 50.000 E-Ladestationen und 700 Wasserstoff-Tankstellen erforderlich, was Europa noch nicht erreicht hat.



## EU: Novellierung der Lenk- und Ruhezeiten



Der Rat, das Europäische Parlament und die EU-Kommission haben am 29.01.2024 im Trilog eine vorläufige Einigung über den Vorschlag zur Überarbeitung der Vorschriften über Lenk- und Ruhezeiten im Gelegenheitsverkehr erzielt.

Damit ist jetzt der Weg frei für Regelungen, die auf die Bedürfnisse der Reisenden und auch die der Fahrerinnen und Fahrer eingehen.

Die Kernpunkte der Einigung: Busfahrerinnen und Busfahrer im Gelegenheitsverkehr sollen die Möglichkeit haben, ihre obligatorische Pause von 45 Minuten in zwei Pausen von jeweils mindestens 15 Minuten aufzuteilen.

Zudem soll den Fahrerinnen und Fahrern, die an einer 6-tägigen Reise teilnehmen, die Möglichkeit eingeräumt

werden, den Beginn der täglichen Ruhezeit um eine Stunde zu verschieben. Zudem wird die 12-Tage-Regelung künftig auch für innerstaatliche Reisen gelten.

Als Nächstes werden die technischen Arbeiten fortgesetzt, um dem Rat und Parlament in den kommenden Wochen einen Kompromisstext für die überarbeitete Verordnung zur Annahme vorzulegen. Dies sowie die finale Bestätigung des Kompromisses im EU-Parlament sind jedoch nur noch Formalien.

## Bundesrechnungshof: Energiewende nicht auf Kurs - Deutschland hinkt seinen ambitionierten Zielen hinterher

Für eine sichere, bezahlbare und umweltverträgliche Stromversorgung muss die Bundesregierung umgehend und zielgerichtet umsteuern, heißt es in einem Anfang März vorgelegten Bericht des Bundesrechnungshofes (BRH).

lich hinterher. Ein Scheitern hätte gravierende Folgen, denn der Erfolg der Energiewende ist zentral für ihre Akzeptanz in der Bevölkerung, den Wirtschaftsstandort Deutschland und das Erreichen der Klimaschutzziele“, fasst der **Präsident des Bundesrechnungshofes Kay Scheller**

regierung muss dringend umsteuern, damit die Transformation erfolgreich ist. Um Klimaneutralität bei gleichzeitiger sicherer, bezahlbarer und umweltverträglicher Versorgung mit Strom zu erreichen. Das Generationenprojekt Energiewende muss zielgerecht umgesetzt werden.“

### Energiewende nicht auf Kurs

Auf dem Weg zu einer sicheren, bezahlbaren und umweltverträglichen Versorgung mit erneuerbaren Energien steht die Bundesregierung vor großen Herausforderungen. Diese werden bislang kaum bewältigt.



Grafik: Bundesrechnungshof.

Die Energiewende zielt auf eine grundlegende Umstellung der Energieversorgung in Deutschland auf erneuerbare Energien und mehr Energieeffizienz ab. Der Bundesregierung sind dabei energiepolitische Ziele vorgegeben: Die Energieversorgung soll sicher, bezahlbar und umweltverträglich sein (§ 1 EnWG).

„Aktuell hält der Bundesrechnungshof für den Bereich Strom fest: Die sichere Versorgung ist gefährdet, der Strom teuer, während die Bundesregierung die Auswirkungen der Energiewende auf Landschaft, Natur und Umwelt nicht umfassend bewerten kann“, sagte **Scheller**.

Zuletzt hatte der Bundesrechnungshof im Jahr 2021 über Versäumnisse der damaligen Bundesregierung bei der Energiewende informiert. Seitdem hat der völkerrechtswidrige russische Angriffskrieg auf die Ukraine weitere Schwachpunkte und Heraus-

„Das Gelingen der Energiewende ist von herausragender Bedeutung für Deutschland. Ihre Ziele sind ambitioniert. In der Umsetzung hinkt Deutschland diesen Zielen aber deut-

zusammen. Anlass ist die Veröffentlichung eines Sonderberichts über die Umsetzung der Energiewende bei der Stromversorgung. „Die Energiewende ist nicht auf Kurs. Die Bundes-



forderungen der deutschen Energieversorgung offenbart. Daraufhin hat die Bundesregierung einen massiven weiteren Ausbau der erneuerbaren Energien angekündigt. Im Jahr 2030 sollen sie 80 % des Bruttostromverbrauchs decken.

Das soll nicht nur zum Klimaschutz beitragen, sondern auch die Importabhängigkeiten bei fossilen Energien verringern. Zudem sieht die Bundesregierung die Nutzung erneuerbarer Energien im überragenden öffentlichen Interesse. Sie hat ihrem Ausbau in der Abwägung mit anderen Schutzgütern Vorrang eingeräumt, bis „**die Stromerzeugung im Bundesgebiet nahezu treibhausgasneutral ist**“.

❖ **Versorgung sichern**

Parallel zum Ausbau erneuerbarer Energien wird der Bruttostromverbrauch in den nächsten Jahren deutlich steigen. Durch die zunehmende Elektrifizierung in den Sektoren Verkehr und Wärme geht die Bundesregierung von einem Anstieg um 33 % auf 750 TWh in 2030 aus (von 565 TWh in 2021). Gleichzeitig hält die Bundesregierung am vorgezogenen Kohleausstieg im Jahr 2030 fest, den Ausstieg aus der Kernenergie hat sie bereits im April 2023 vollzogen.

Die Energiewende stellt daher eine Herausforderung für die Deckung des Strombedarfs dar. Um die angestrebte Versorgung mit Strom weitestgehend aus volatilen erneuerbaren Energien zu sichern, muss der Bund dringend die notwendigen Rahmenbedingungen schaffen. Hier ist die Energiewende nicht auf Kurs:

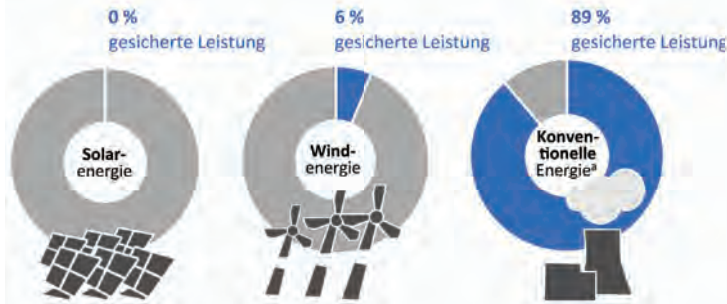
**Unzureichende Kapazitäten ...**

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) muss die erneuerbaren Energien entsprechend den gesetzlich festgelegten Zielpfaden ausbauen.

Allerdings ist absehbar, dass die Ausbauziele nicht erreicht werden. So konnte die Bundesnetzagentur (BNetzA) im Jahr 2023 lediglich 50 % des Zielvolumens für Windenergieanlagen an Land vergeben: statt 12,84 GW nur 6,38 GW.

**Geringe gesicherte Leistung durch Solar- und Windenergie**

Solar- und Windenergie unterliegen tages- und jahreszeitlichen sowie wetterabhängigen Schwankungen. Konventionelle Kraftwerke unterliegen diesen Schwankungen nicht.



Erläuterung: <sup>a</sup>Kohle, Erdgas, Erdöl.

Grafik: Bundesrechnungshof. Quelle: Büro für Technikfolgenabschätzung beim Deutschen Bundestag; Consentec und r2b.

Anzeige \_\_\_\_\_

**SCHLOSSER EUROPART**  
Technischer Handel GmbH

Ihr Partner für Fahrzeugteile und Werkstattbedarf

Montanstraße 20-26 · 13407 Berlin  
Tel. +49 30 590 098-0  
nl-berlinschlosser@europart.net

Löwenbrucher Ring 24 · 14974 Ludwigsfelde  
Frankfurter Chaussee 30 · 15370 Vogelsdorf  
Pasteurstraße 41 · 14482 Potsdam

SCHLOSSEREUROPART.DE

## Ziele für Netzausbau weit verfehlt

Ende September 2023 lag der Ausbau der Übertragungsnetze sieben Jahre und 6 000 km hinter dem Zeitplan.



Grafik: Bundesrechnungshof. Quelle: BNetzA: Monitoringbericht 2010, Netzausbaumonitoring 2013 – 2023.

scheinlich. Es weicht von den tatsächlichen Entwicklungen erheblich ab“, so Scheller. „So nimmt das BMWK hin, dass Gefahren für die sichere Versorgung mit Strom nicht rechtzeitig sichtbar und Handlungsbedarfe zu spät erkannt werden. Der Zweck des Monitorings als Frühwarnsystem zur Identifizierung solcher Handlungsbedarfe wird faktisch ausgehebelt.“

**... gefährden die Versorgungssicherheit.**

Das Ziel einer sicheren Versorgung mit Strom kann so langfristig nicht gewährleistet werden.

Die Bundesregierung muss daher:

- verschiedene Eintrittswahrscheinlichkeiten betrachten und auch ein „Worst-Case“-Szenario einbeziehen,
- Maßnahmen ergreifen, um den Ausbau erneuerbarer Energien und jederzeit gesicherter, steuerbarer Kraftwerksleistung sicherzustellen und
- den Akteuren Planungssicherheit geben, um in die notwendigen Erzeugungskapazitäten und Stromnetze zu investieren.

Um den Zielpfad zu erreichen, müsste sie im Jahr 2024 nunmehr 16,46 GW vergeben. Das ist nicht realistisch.

Die Stromerzeugung durch Photovoltaik und Windanlagen unterliegt Schwankungen, sodass es zu Versorgungslücken kommen kann. Deshalb ist der Zubau ausreichender gesicherter, steuerbarer Backup-Kapazitäten bis zum Jahr 2030 von zentraler Bedeutung.

Diesen muss das BMWK gewährleisten. Mit der Kraftwerksstrategie 2026 wird ihm das aber nicht gelingen, denn die darin vorgesehenen 10 GW H2-ready-Gaskraftwerke werden nicht ausreichen. Auch die Ausgestaltung eines zusätzlich geplanten Kapazitätsmechanismus für weitere Leistung ist noch offen. So ist nicht sichergestellt, dass die erforderlichen Backup-Kapazitäten rechtzeitig verfügbar sind.

Außerdem ist ein erheblicher Ausbau der Stromnetze nötig. Der Netzausbau liegt aber erheblich hinter der Planung zurück. Der Rückstand beträgt mittlerweile sieben Jahre und 6 000 km.

**... und ein wirklichkeitsfremdes Monitoring ...**

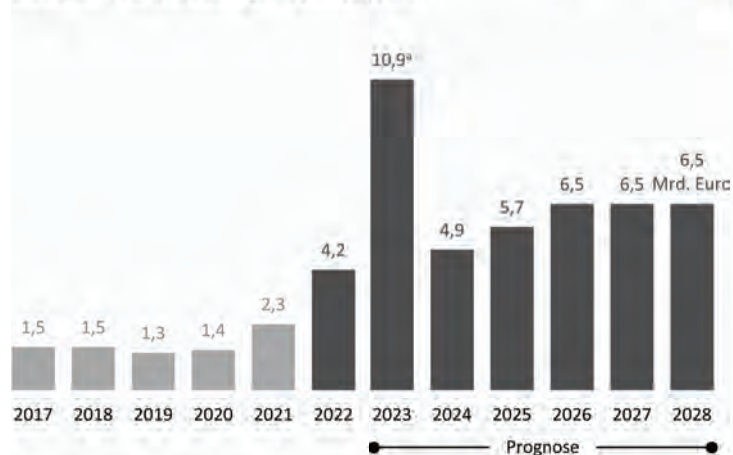
Gleichzeitig bewertet der Bundesrechnungshof die Annahmen der

Bundesregierung beim Monitoring der Versorgungssicherheit als wirklichkeitsfremd. Die BNetzA betrachtet in ihrem Monitoringbericht für die Jahre 2025 bis 2031 lediglich ein „Best-Case“-Szenario: danach werden die Ausbauziele sicher erreicht.

Alternative Szenarien betrachtet das Monitoring nicht – obwohl der Ausbau weder bei den erneuerbaren Energien noch den Stromnetzen auf Kurs ist. „Das Szenario ist sehr unwahr-

## Kosten für Netzengpassmanagement steigen

Im Jahr 2022 betrug die Kosten 4,2 Mrd. Euro. Bis ins Jahr 2028 sollen sie auf 6,5 Mrd. Euro ansteigen – ein Vielfaches der früheren Werte.



Erläuterung: \* Die Prognose aus dem Jahr 2022 basierte auf krisenbedingt sehr hohen Brennstoff- und Strompreisen. Für das erste Halbjahr 2023 ermittelte die BNetzA inzwischen 1,66 Mrd. Euro vorläufige Gesamtkosten.

Grafik: Bundesrechnungshof. Quelle: Monitoringbericht 2022 von BNetzA und Bundeskartellamt; Bericht der BNetzA zum Netzengpassmanagement; Gesamtjahr 2022 sowie Prognose des Umfangs und der Kosten der Maßnahmen für Engpassmanagement nach § 13 Absatz 10 EnWG (2022 sowie 2023).



## ❖ Bezahlbarkeit gewährleisten

Hohe Strompreise sind ein erhebliches Risiko für den Wirtschaftsstandort Deutschland und die Akzeptanz der Energiewende. Die Preise für Strom sind in Deutschland in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen. Sie gehören zu den höchsten in der EU. Weitere Preissteigerungen sind absehbar. Bis zum Jahr 2045 fallen allein für den Ausbau der Stromnetze massive Investitionskosten von mehr als 460 Mrd. Euro an.

Das BMWK berücksichtigt diese Systemkosten bisher nicht bei seiner Darstellung der Kosten für Strom aus erneuerbaren Energien. Um den sehr hohen Strompreisen entgegenzuwirken, hat die Bundesregierung diese wiederholt mit staatlichen Mitteln punktuell bezuschusst. „Dadurch entsteht ein falsches Bild der tatsächlichen Kosten der Transformation“, macht **Scheller** deutlich.

Die Bundesregierung muss die Systemkosten der Energiewende klar benennen. Darüber hinaus sollte sie endlich bestimmen, was sie unter einer bezahlbaren Stromversorgung versteht. Die von ihr geregelten Strompreisbestandteile muss sie konsequent auf ihre energiepolitischen Ziele ausrichten.

## ❖ Umweltverträglichkeit umfassend berücksichtigen

Der Ausbau erneuerbarer Energien ist für eine treibhausgasneutrale Energieversorgung von überragender Bedeutung. Zugleich sind damit auch negative Auswirkungen auf die Umwelt verbunden. Knappe Flächen und Ressourcen werden in Anspruch genommen, die Biodiversität beeinträchtigt.

Umweltschutzrechtliche Verfahrensstandards hat die Bundesregierung im Zuge der Energiekrise abgesenkt, um Genehmigungsverfahren zu beschleunigen. Sie hat es aber bis heute versäumt, ein wirksames Ziel- und Monitoringsystem für eine umweltverträgliche Energiewende einzuführen. Dabei ist dies notwendig, um unerwünschte Wirkungen der Energiewende auf einzelne Schutzgüter frühzeitig zu erkennen und angemessen nachsteuern zu können. Grundlage der Entscheidungen muss ein wirksames Monitoring sein.

## ❖ Fazit

„Unser Bericht zeigt: Die bisherigen Maßnahmen zur Umsetzung der Energiewende sind ungenügend und bergen deshalb gravierende Risiken für die energiepolitischen Ziele“

le“, warnt **Scheller**. „Die Bundesregierung ist im Verzug beim Ausbau der erneuerbaren Energien und der Stromnetze sowie beim Aufbau von Backup-Kapazitäten. Hinzu kommen Wissenslücken über die Umweltwirkungen der Transformation und kein Konzept gegen hohe Strompreise. Zugleich fehlt ihr ein integriertes Monitoring der Energiewende, das alle energiepolitischen Ziele in den Blick nimmt.“

So läuft die Bundesregierung Gefahr, dass mögliche Konflikte zwischen den energiepolitischen Zielen ungelöst bleiben. Sie sollte schnellstmöglich Kurskorrekturen vornehmen. Die Risiken für die Energiewende und damit für unseren Wohlstand sind groß. Die Bundesregierung sollte unsere Prüfungsfeststellungen nutzen, um die aufgezeigten Defizite abzustellen.“

Der Bundesrechnungshof ist eine oberste Bundesbehörde und als unabhängiges Organ der Finanzkontrolle nur dem Gesetz unterworfen. Die Stellung des Bundesrechnungshofes, die richterliche Unabhängigkeit seiner Mitglieder und seine wesentlichen Aufgaben sind im Grundgesetz verankert.



## Berufsorientierungstag Paul-Löbe-Schule am 22.02.2024

Am 22.02.2024 fand der 4. Berliner Berufsorientierungstag an der Paul-Löbe-Schule statt. Gemeinsam mit mehr als 30 anderen Ausstellern informierten Sandra Elsanowski und Anna Szyszka für die Innung über die vielen verschiedenen Berufsbilder unserer ausbildenden Mitgliedsbetriebe.

Der Fokus der Schüler und Schülerinnen der 9. und 10. Klassen lag dabei auf den Berufsbildern Kfz-Mechatroniker/in und Kaufleute für Büromanagement.

Insbesondere auch der Ausbildungsberuf der Fachkraft im Fahrbetrieb stieß bei den Jungen und Mädchen auf gleichermaßen großes Interesse.



## Informationsveranstaltung Fachkräftegewinnung am 21.03.2024

Am 21.03.2024 fand in den Räumlichkeiten der ingeus GmbH am Siemensdamm die Informationsveranstaltung zur Fachkräftegewinnung für Interessierte in dem Bereich Verkehr und Logistik statt.

Unser großer Dank geht an die unterstützenden Mitgliedsbetriebe und das Team der ingeus GmbH.

Für die Fuhrgewerbe-Innung waren Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider und seine Assistentin Sandra Elsanowski vor Ort und informierten Interessierte über die verschiedenen Jobmöglichkeiten im Bereich der Güter- und Personenbeförderung.

Komplettiert wurden die Gespräche durch die direkt vor Ort durchgeführten Beratungen durch die Agentur für Arbeit, die u. a. auch über die Möglichkeiten der Kostenübernahme für die erforderlichen Führerscheine der Klassen C, CE und D, DE informierten.

Bei den Gesprächen wurde wieder einmal deutlich, dass gerade die Fahrerberufe (egal ob Bus oder Lkw)

für viele Arbeitssuchende auf den ersten Blick nicht sonderlich attraktiv wirken, was sicherlich auch mit dem allgemeinen Image der Busfahrer/Busfahrerinnen und der Lkw-Fahrer/Lkw-Fahrerinnen zu tun hat. Dem versuchen wir entgegenzutreten und gerade die Vielfältigkeit der unterschiedlichen Tätigkeiten in den Fokus zu stellen.

Ob es gelungen ist, über diese Informationsveranstaltung neue Fachkräfte zu gewinnen, wird sich allerdings erst im Nachgang zeigen. Wir sind gespannt, werden aber auch in Zukunft nichts unversucht lassen, um unseren Unternehmen bei der Suche nach geeigneten Fachkräften behilflich zu sein.





## Deutlich weniger tödliche Unfälle im Güterkraftverkehr

**2023 sind in Deutschland 2830 Menschen bei Unfällen im Straßenverkehr ums Leben gekommen. Dies teilt das Statistische Bundesamt auf Basis vorläufiger Ergebnisse mit.**

Demnach waren das 1,5 Prozent oder 42 Todesopfer mehr als im Jahr 2022 und 7,1 Prozent weniger als 2019, dem Jahr vor der Corona-Pandemie.

Auch die Zahl der Verletzten stieg laut Unfallstatistik 2023 gegenüber dem Vorjahr leicht an, und zwar um 1,0 Prozent auf gut 364.900 Personen. Im Vergleich zum Vor-Corona-Jahr 2019 waren das 5,0 Prozent oder 19.500 Verunglückte weniger.

Deutliche Rückgänge im Vergleich zum Vorjahreszeitraum wurden bei den getöteten Insassen von Güterkraftfahrzeugen mit minus 13,3 Prozent (minus 16 Getötete) und bei den Fahrradfahrenden mit minus 7,6 Prozent (minus 35 Getötete) ermittelt. Dagegen gab es einen starken Anstieg bei den ums Leben gekommenen Fußgängerinnen und Fußgängern mit 12,3 Prozent - das waren 40 mehr als im Vorjahr.

Gemessen an der Einwohnerzahl gab es die meisten Todesopfer im Straßenverkehr in Sachsen-Anhalt mit 59 Getöteten und in Niedersachsen mit 52 Getöteten je 1 Million Einwohnerinnen und Einwohnern.

Weit unter dem Bundeswert von 34 Getöteten je 1 Million Einwohnerinnen und Einwohner liegen aufgrund ihrer Siedlungsstruktur die Stadtstaaten (Bremen: 18, Hamburg: 15, Berlin: 9) und Nordrhein-Westfalen (24).



Anzeige

SCHMITZ  
CARGOBULL

## Wirtschaftliche Lösungen für nachhaltigen Transport.

**Mit smarten Trailern und digitalen Services Wirtschaftlichkeit und Klima verbessern**

Der vollelektrische und emissionsfreie Kühlkoffer S.KOe COOL mit Kältemaschine S.CU ep85 bietet die gleiche Kühlleistung wie ein Kühlkoffer mit dieselbetriebener Kältemaschine, spart aber Kraftstoff und CO<sub>2</sub>. Auch die aerodynamischen Sattelcurtainsider der EcoGeneration reduzieren Kraftstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen.

Verfügbar für alle Trailer ist der Servicevertrag „Full Service Retread Tyres“. **Runderneuerte Reifen** sparen gegenüber Neureifen bis zu 80 % der Rohstoffe, und das bei annähernd gleicher Laufleistung. Mit wirtschaftlichen Lösungen für nachhaltigen Transport gewinnen alle: **Unsere Kunden und die Umwelt.** Mehr auf [www.cargobull.com](http://www.cargobull.com)

## „Digitaler Beifahrer“ bei Großraum- und Schwerguttransporten

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) startete am 01. März das Pilotprojekt "digitaler Beifahrer" auf Autobahnen.

In einer Welt, in der Effizienz und Sicherheit im Straßenverkehr oberste Priorität haben, freuen wir uns, Ihnen unsere innovative Lösung vorstellen zu dürfen, die die Art und Weise, wie Schwergüter transportiert werden, verändert. ERNA - Original Navigation ist hier, um Ihr verlässlicher digitaler Beifahrer zu sein.

ERNA ist das Ergebnis aus jahrzehntelanger Erfahrung und dem neuesten Stand der Technologie, entwickelt, um die Durchführung von Schwergütertransporten nicht nur sicherer, sondern auch kosteneffizienter zu gestalten. Mit ERNA an Ihrer Seite gehören das Lesen von Genehmigungsbescheiden und der Fahrermangel Probleme der Vergangenheit an.

Die Vorteile auf einen Blick:

- 24/7 Service Excellence - ERNA kann man nach einer einmaligen



Registrierung im Shop, rund um die Uhr auch an Sonn- und Feiertagen buchen. Nur 1x ERNA für alle am Transport Beteiligten kaufen. Ohne zusätzliche monatlichen Grundgebühren. man zahlt nur das, was man braucht.

- Flexibilität auf Knopfdruck - mit der Expressbestellung reagieren Nutzer schnell auf Neubestellungen oder Änderungen. Ein spezialisiertes Supportteam

setzt individuelle Bedürfnisse kurzfristig um.

- Mit GPS-Unterstützung (kein Internet erforderlich) erfolgt die Visualisierung und Ansage der Auflagen und Auflagenbereiche in 13 möglichen Sprachen (bald auch Ukrainisch und Russisch) sorgt ERNA für eine störungsfreie Kommunikation und Navigation.
- Sicherheit für alle Beteiligten
- Intelligente Navigation und Kommunikation ohne Ablenkung

Weitere Informationen und Buchungen gibt es im Webshop:

[www.sommer-store.com](http://www.sommer-store.com)

oder unter

[www.e-beifahrer.de](http://www.e-beifahrer.de)

## Das BALM informiert: Lkw-Maut ab 3,5 t und HandwerkerAusnahme

Das Bundesfernstraßenmautgesetz (BFStrMG) sieht vor, dass ab 1. Juli 2024 auch Fahrzeuge mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse (tzGm) von mehr als 3,5 und weniger als 7,5 Tonnen, die für den Güterkraftverkehr bestimmt sind oder dafür verwendet werden, mautpflichtig werden. Fahrzeuge, die von Handwerksbetrieben eingesetzt werden, sind unter bestimmten Voraussetzungen von der Mautpflicht befreit. Ob die Voraussetzungen erfüllt sind, hängt von der konkreten Fahrt und den beförderten Gütern ab.

Die HandwerkerAusnahme gilt, wenn das Fahrzeug von einer Mitarbeiterin oder einem Mitarbeiter des Handwerksbetriebs gefahren wird und Material, Ausrüstungen oder Maschinen transportiert, die zur Erbringung von Dienst- und Werkleistungen des

Handwerksbetriebs notwendig sind, oder wenn es handwerklich gefertigte Güter transportiert, die im eigenen Handwerksbetrieb hergestellt, weiterverarbeitet oder repariert werden.

Die Voraussetzungen für die HandwerkerAusnahme erfüllen alle in den Anlagen A und B der Handwerksordnung aufgeführten Berufe sowie in Deutschland anerkannte Ausbildungsberufe, deren Tätigkeitsprofil mit dem eines Handwerksberufs vergleichbar ist. Die HandwerkerAusnahme gilt auch für ausländische Handwerksbetriebe.

Auf der Toll Collect-Website können Handwerksbetriebe Fahrzeuge mit mehr als 3,5 und weniger als 7,5 Tonnen tzGm melden, die unter den Voraussetzungen der HandwerkerAusnahme unterwegs sind.

Mit diesen Informationen können Mautkontrollen so ausgerichtet werden, dass Ausleitungen und behördliche Verfahren minimiert werden.

Mit der Einführung der Maut für die Gewichtsklasse über 3,5 Tonnen tzGm sinken ab 1. Juli 2024 die Mauttarife für einige Fahrzeugklassen leicht.

Weitere Informationen zur Maut für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen tzGm und zur HandwerkerAusnahme (u. a. auch die Übersicht der betroffenen Branchen, die die Handwerkerregelung in Anspruch nehmen können) stellt Toll Collect unter

[www.toll-collect.de](http://www.toll-collect.de)

zur Verfügung.



## Fahrleistung auf mautpflichtigen Strecken im Jahr 2023 1,9 % unter dem Niveau der letzten fünf Jahre

Seit 2013 steigt im Bundesgebiet der Anteil, der durch Euro-6-Fahrzeuge erbrachten Fahrleistung und liegt im Jahr 2023 bei rund 95 %. Im Vergleich zum Jahr 2022 ist dieser um rund 3 Prozentpunkte gestiegen.

Der Anteil der Fahrleistung von gebietsfremden zu gebietsansässigen Fahrzeugen ist 2023 marginal gestiegen. Der Fahrleistungsanteil gebietsfremder Fahrzeuge liegt nun bei 50,5 %.

In 2023 sind somit erstmalig die Fahrleistungen gebietsfremder Fahrzeuge größer als die der gebietsansässigen Fahrzeuge.

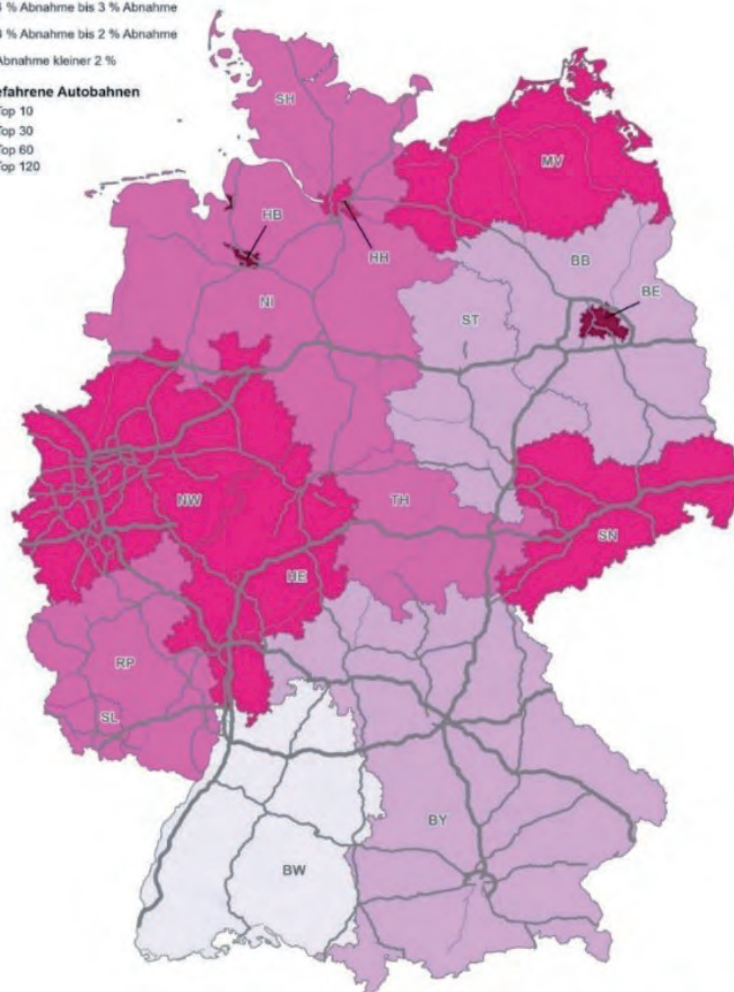
Etwa die Hälfte der Fahrleistung entfällt im Jahr 2023 auf die drei Bundesländer Bayern (19,9 %), Nordrhein-Westfalen (17,6 %) und Niedersachsen (12,8 %). Im Vergleich zum Vorjahr weist die Mehrheit der Bundesländer keine oder nur eine marginale Veränderung des Fahrleistungsanteils auf.

Die Fahrleistung ist im Vergleich zum Vorjahr besonders in den Stadtstaaten Hamburg, Bremen und Berlin zwischen 4,7 % und 6,8 % gesunken.

Die geringste Abnahme haben die Bundesländer Sachsen-Anhalt (-2,4 %), Brandenburg (-2,1 %) und Baden-Württemberg (-1,9 %).

Der Grenzfahrtenindex ist im Vergleich zum Vorjahr bei fast allen Ländern gesunken. Die Ausnahme bildet der grenzüberschreitende Verkehr zu Tschechien mit einer Zunahme von 2,3 %.

Die anderen Grenzübergänge weisen einen Rückgang zwischen 3,5 % und 6,1 % auf. Die größten Rückgänge haben die Grenzen zu Dänemark (-6,4 %), Schweiz (-7,6 %) und Luxemburg (-8,4 %) zu verzeichnen. (Quelle: BALM)



© Bundesamt für Logistik und Mobilität / ZIS 2024  
© GeoBasis-DE / BKG (2023)

## Kai Neumann ist neuer stellvertretender Hauptgeschäftsführer des bdo

Anfang Januar wurde Kai Neumann zum stellvertretenden Hauptgeschäftsführer des bdo ernannt.

Er wird in Zukunft die Belange des Busmittelstandes in allen Bereichen mitgestalten und damit einen noch größeren Beitrag leisten, die Rahmenbedingungen für den mit großem

Potential versehenen Verkehrsträger Bus weiter zu verbessern.

Kai Neumann (42) ist seit 2016 für den bdo tätig; seit 2021 in der Funktion des Leiters „Politik, Umwelt und Europa“ und daher bereits bestens vernetzt und bekannt in Berlin und Brüssel.



## bdo- und VDV-Geschäftsführertreffen in Berlin

Die Geschäftsführer der bdo-Landesverbände und der VDV-Landesgruppen haben sich am 26.02. erstmals „in großer Runde“ zu einem Meinungsaustausch in Berlin getroffen. Für die Innung als Berliner bdo-Landesverband nahm Gerd Bretschneider an der Zusammenkunft teil.

Der bdo repräsentiert die privaten Busunternehmen in Deutschland, der VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen die kommunalen.

Anlass des auf Einladung der bdo-Hauptgeschäftsführerin **Christiane Leonard** und des VDV-Geschäftsführers **ÖPNV Alexander Möller** war die Erkenntnis, dass es eine Reihe gemeinsam interessierender Themen gibt, über die auch gemeinsam beraten werden sollte: **Yvonne Hüneburg (wbo)**, **Martin Schmitz (VDV)** und **Patrick Orschulko (bdo)** haben zu den Themen Fahrpersonal und Ausbildung vorgetragen.



Infrastruktur und die Folgen für den Schienenersatzverkehr der Hochleistungskorridore und den „Basis“-SEV standen im Mittelpunkt der Vorträge von **Frank Zerban** und **Christopher Schulze** jeweils aus Sicht der Aufgabenträger und der Deutsche Bahn Regio Bus.

**Und:** #Deutschlandticket durfte auch nicht fehlen, in den allermeisten Punkten von Finanzierung über Tarifbestimmungen bis Aufbau der Governance gab es große Übereinstimmung.

Vereinbart wurde, diesem ersten Treffen wenigstens einmal jährlich weitere folgen zu lassen.

## BUS2BUS: Politik-Talk – die Panelisten stehen fest!



Das Highlight der Branchenveranstaltung für alle Busunternehmerinnen und Busunternehmer in Deutschland und weit darüber hinaus kann auch in diesem Jahr mit seinem einzigartigen Konzept überzeugen.

Als Fachaussstellung mit Bühnenprogramm, Workshops, Testfahrten und Networking-Event verspricht die BUS2BUS in Berlin vom 24. bis 25.04.24 umfassenden Wissenszuwachs, Inspiration und neue Kontakte.

Nirgends sonst in Deutschland trifft hochkarätige Politik aus Bund und Ländern auf die Buswirtschaft – ob **Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing**, die Bundestagsausschüsse Tourismus und Verkehr oder weitere wichtige Vertreterinnen aus den Bun-

des- und Landesministerien sowie der Politik – alle werden da sein.

\*\*Der bdo - Politik Talk im Überblick\*\*

**Datenschutz Deutschlandticket – Aufbruch durch Digitalisierung, wie kann der Datenschutz Deutschlandticket gehoben werden?**

**Die Panelisten:**

- **Michael Theurer** - (FDP), MdB, Parl. Staatssekretär beim Bun-



desminister für Digitales und Verkehr

- **Ulrich Lange** - (CDU/CSU), MdB, stellv. Vors. der CDU/CSU-Fraktion & stellv. Mitglied im Verkehrsausschuss
- **Detlef Müller** - (SPD), MdB, stellv. Vors. der SPD-Fraktion & stellv. Mitglied im Verkehrsausschuss
- **Christiane Leonard**, bdo-Hauptgeschäftsführerin
- **Dr. Jan Schilling** - Vorstand Marketing bei DB Regio AG

Trotz aller Herausforderungen, das Deutschlandticket ist aus Kundensicht ein großartiger Erfolg. Mehr als 10 Millionen Menschen erwerben es jeden Monat über digitale Kanäle.

Gleichzeitig nutzen die Kundinnen und Kunden des Deutschlandtickets den ÖPNV häufiger als andere Gruppen. Doch das volle Potenzial des digitalen Tickets wird bislang nicht ansatzweise ausgeschöpft.

Neben einem digitalen Ticketing für die Verbraucher und Verbraucherinnen könnte auch eine leistungsgerechte Einnahmeaufteilung digital und damit schnell und fair erfolgen. Ein enormes Potenzial, das hier noch schlummert.

- *Wie kann es nun gehoben werden?*
- *Was spricht für eine vollständige, datenschutzkonforme digitale Fahrtenerfassung?*
- *Was muss dafür getan werden?*
- *Welche Herausforderungen müssen gemeistert werden?*

Das sind einige der Fragen, die wir mit unseren Gästen diskutieren wollen.

**KI und/oder Mensch: Mit autonomem Fahren gegen den Fachkräftemangel?**

### Die Panelisten:

- **Oliver Luksic** - (FDP), MdB, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Digitales und Verkehr
- **Dr. Manja Schreiner** - (CDU/CSU), Senatorin für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt des Landes Berlin.
- **Dr. Anjes Tjarks** - (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN), Senator für Verkehr und Mobilitätswende der Freien und Hansestadt Hamburg
- **Isabel Cademartori** - (SPD), MdB, Mitglied im Verkehrsausschuss und verkehrspolitische Sprecherin der SPD-Bundestagsfraktion
- **Henrik Falk**, Vorstandsvorsitzender bei den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG)
- **Christiane Leonard**, bdo-Hauptgeschäftsführerin

Es ist das bestimmende Problem für die Busunternehmen: Der Fahrpersonal-mangel. Reisen können nicht angeboten werden und angefragte Fahrten müssen abgelehnt werden.

Die Busunternehmen haben zunehmend Probleme, das Bestands-geschäft zu fahren – von einem Angebotsausbau ganz zu schweigen.

- *Kann autonomes Fahren den Fachkräftemangel zeitnah ausgleichen?*
- *Wenn ja, welche Schritte müssen unternommen werden?*

- *Was muss begleitend geschehen?*
- *Was kann im Bereich des Führerscheinerwerbs und der Berufskraftfahrer-Qualifikation reformiert werden, um kurzfristig gegenzusteuern?*

**Parlamentskreis Bus, Fahrplan 2030: Wohin fährt der Bus?**

### Die Panelisten:

- **Valentin Abel** - (FDP), MdB, Mitglied im Verkehrsausschuss
- **Thomas Lutze** - (SPD), MdB, Obmann im Verkehrsausschuss sowie Tourismusausschuss
- **Henning Rehbaum** - (CDU/CSU), MdB, Mitglied im Verkehrsausschuss und Vorsitzender des Parlamentskreises Bus
- **Nyke Slawik** - (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN), MdB, stellv. Vorsitzende im Verkehrsausschuss

Kein anderes öffentliches Verkehrsmittel befördert in Deutschland mehr Menschen als der Bus. Die Umweltwerte sind hervorragend. Er ist flexibel einsetzbar und kann schnell die Kapazität des öffentlichen Verkehrs erhöhen.

Nur mit dem Bus wird die Verkehrswende gelingen. Trotzdem fristet er in der öffentlichen Diskussion ein Schattendasein. Im Wesentlichen fokussiert sich die Aufmerksamkeit auf die Bahn. Umso wichtiger ist es, dass sich eine Gruppe im Bundestag besonders auf den Bus konzentriert.

Mit dem Parlamentskreis Bus diskutieren wir, wie der Klimaprimus Bus gestärkt und sein Potenzial für die Mobilitätswende genutzt werden kann.

# BUS<sub>2</sub>BUS

SAVE THE DATE



24. – 25. APRIL 2024

MESSEGELÄNDE BERLIN

bus2bus.berlin

**Messe Berlin**  
200 Jahre Gastgeber von Welt

## EVGE-Arbeitsausschußsitzung und Sachverständigenschulung in Gotha



Nach vielen Jahren der Zusammenkünfte in Eisenach ist die EVGE Europäische Vereinigung der Gemeinschaften zur Zertifizierung von Entsorgungsfachbetrieben e. V. mit ihrer traditionellen Sachverständigenschulung im vergangenen Jahr nach Gotha gewechselt. Im dortigen Hotel Lindenhof fand auch in diesem Jahr am 06. März die Sachverständigenschulung und am Tag zuvor die turnusmäßige Zusammenkunft des Arbeitsausschusses statt. Für die Entsorgungsgemeinschaft Abfall Berlin-Brandenburg e. V. (ESA) nahm Geschäftsführer Gerd Bretschneider an beiden Veranstaltungen teil.

Im ersten Teil der Sachverständigenschulung gab traditionell RA Dr. Patrick Blümcke (Kanzlei envius, Hamburg) den Auftakt mit einem Überblick über aktuelle rechtliche

Entwicklungen in Rechtsetzung und Rechtsprechung. Los ging es dabei beim Europarecht, weiter mit Fragen des Genehmigungsrechts, der Gewerbeabfallverordnung (hier steht die Möglichkeit von Anlagenbetreibern, die sogenannte Kaskadenlösung zu nutzen, zur Disposition) bis hin zur Umsetzung der Ersatzbaustoffverordnung.

Dem Brennstoffemissionshandelsgesetz – BEHG – und seinen Auswirkungen auf die Entsorgungswirtschaft widmete sich Michael Rakete, Geschäftsbereichsleiter Abfallwirtschaft beim Zweckverband Ost-

holstein in seinem Vortrag, weitere Themen waren branchenspezifische Risiken und Haftungsregelungen in der Entsorgungswirtschaft sowie praktische Erfahrungen aus der Umsetzung der Ersatzbaustoff- und der Bundes-Bodenschutzverordnung.

Mit knapp 60 Sachverständigen aus dem gesamten Bundesgebiet – so resümierte die amtierende Sprecherin des EVGE-Arbeitsausschusses Sandra Berner (Entsorgungsgemeinschaft Transport+Umwelt) – war die Veranstaltung auch in diesem Jahr ein sichtbarer Erfolg der EVGE-Arbeit.







## Sachverständigenschulung für Entsorgungsfachbetriebe

Man kann es bereits als **Traditionsveranstaltung** bezeichnen, was schon dadurch zum Ausdruck kommt, dass es in diesem Jahr die **20. Veranstaltung** war: die alljährlich in der ersten Januarwoche – in diesem Fall am **04. und 05.01.2024** - stattfindende Schulung von Sachverständigen, die Entsorgungsfachbetriebe zertifizieren bzw. auditieren.

Seit vielen Jahren ist die von der Innung betreute Entsorgungsgemein-

schaft Abfall Berlin-Brandenburg e. V. Partner der von der GUT Umweltberatung organisierten Schulung, seit zwei Jahren ist die zweite regionale Zertifizierungsgemeinschaft, die Entsorgungsgemeinschaft BAU Berlin-Brandenburg e. V. ebenfalls Partnerorganisation.

Auf der Tagesordnung standen aktuelle Entwicklungen im Umwelt- und Abfallrecht, Erfahrungen aus der Umsetzung der Ersatzbaustoffverordnung für das Zertifizierungsgesche-

hen, die Verzahnung von Abfall- und Chemikalienrecht bei der Abfalleinstufung sowie der Ausblick auf sich abzeichnende Regelwerke auf EU-Ebene mit abfallwirtschaftlichem Bezug.

**Innungs-/ESG-Geschäftsführer Gerd Bretschneider** war an beiden Tagen Vortrags- bzw. Diskussionspartner zu Themen mit Efb-spezifischen Bezügen.

## Meeting der Vorstände und Überwachungsausschüsse der regionalen Entsorgungsgemeinschaften

Auf Vorschlag der Sprecherin der Fachgruppe Ver- und Entsorgungsverkehre/Bau der Innung Lara Nehring, die auch Vorsitzende der von der Innung betreuten Entsorgungsgemeinschaft Abfall Berlin-Brandenburg e. V. (ESA) ist, trafen am **15.02.2024** erstmals seit vielen Jahren wieder die **Vorstände und Überwachungsausschüsse** der beiden regionalen Entsorgungsgemeinschaften **ESA** und **Entsorgungsgemeinschaft BAU Berlin-Brandenburg e. V.** zu einem **Kennenlern- und Informationsaustausch** zusammen.

Hintergrund war u. a. die Neubesetzung in vielen Positionen der Gremien beider Gemeinschaften.

Als Vortragsgäste informierten **Sandra Giern** und **Maximilian Meyer** von der **Bundesvereinigung Recyclingbaustoffe e. V. (BRB)** über die Umsetzung der Ersatzbaustoffverordnung in den verschiedenen Bundesländern sowie über verschiedene Fragestellungen zur Umsetzung und Anwendung der LAGA Mitteilung M 23 beim Umgang mit Asbestabfällen.

Zugeschaltet aus der Schweiz informierten **Luis Schaub** und **Jonas Schneider** von der **Firma Neustark** über die Beaufschlagung von Betonrecycling mit CO<sub>2</sub> zum Einsatz als Zuschlagsstoff im Straßenbau und der Herstellung von Recyclingbeton.

**Lara Nehring, Innungsvorstand Bernhard Lemmé** und **der Vorsitzende der ESG Bau, Stefan Roll**, vereinbarten ein weiteres Treffen möglichst noch im ersten Halbjahr.

## Gestellung von Schuttcontainern in Berlin

In der Folge des Gesprächs bei Verkehrssenatorin Schreiner im November 2023 gab es am **21.02.2024** einen digitalen Informationsaustausch zwischen Innung und Mitarbeitern der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt über Änderungen im Verfahren zur Antragstellung/Genehmigung für die Gestellung von Schuttcontainern im Berliner Straßenland. Hintergrund ist der ab **2025** geplante Wechsel vom bisherigen sogenannten Vereinfachten Verfahren (Jahresgenehmigung für

den **Containerdienst mit Anzeige der Gestellungen im Einzelfall bis zu 10 Tagen/10 qm im Rahmen des Anliegergebrauchs bei den jeweiligen Bezirksämtern**) durch ein **digitales Genehmigungsverfahren**.

Die Teilnehmer der Innung, **Vorstandsmitglied Bernhard Lemmé**, **Fachgruppensprecherin Lara Nehring** und **Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider**, erläuterten in diesem Zusammenhang besondere Fragestellungen aus der Praxis, die auch künftig mit einem neuen Verfah-

ren erfüll- und abbildbar sein müssen. Ferner verweisen sie auf Fragen des Vollzugs, um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden.



# Passt genau!

**Versicherungslösungen**  
und **Spezial-Services**  
für Ihr Logistikunternehmen.



Lassen Sie sich von  
Ihrer SVG beraten.  
**Persönlich. Nah.**  
**Aus einer Hand.**