

DIE VERBANDSZEITSCHRIFT DER FUHRGEWERBE-INNUNG  
BERLIN-BRANDENBURG E. V.

# VERKEHRSNACHRICHTEN

aus Berlin und Brandenburg

#03/2026



Sonderteil der SVG  
Wirtschaftskriminalität  
in der Transport- und  
Logistikbranche  
S. 22

1.Brandenburger  
Verkehrskonferenz  
S. 30

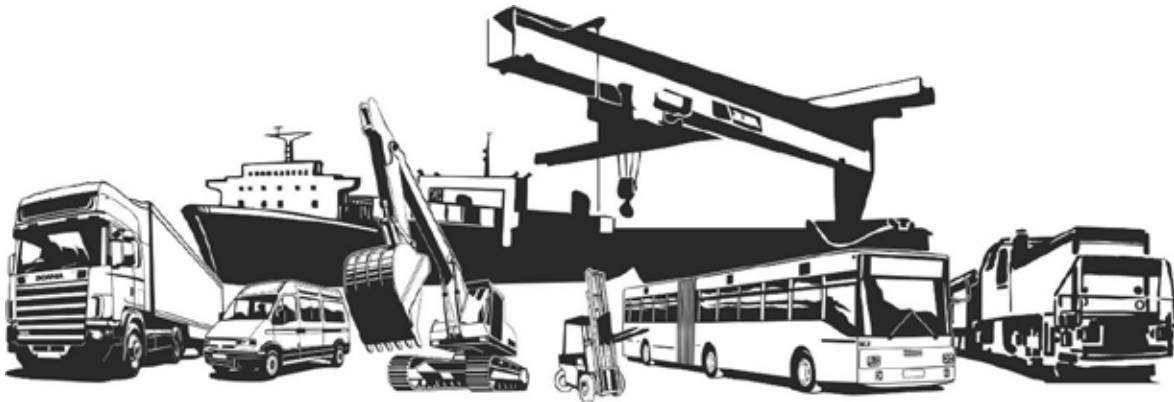
Erfahrungsaustausch  
der Zertifizierer  
S. 42

## » IAA TRANSPORTATION WE DELIVER

SEPTEMBER 15—20, 2026 IN HANNOVER

[iaa-transportation.com](https://iaa-transportation.com)





- ☐ Gefahrgutfahrer – alle Klassen
- ☐ ADR 1.3 Beteiligte an der Gefahrgutbeförderung
- ☐ Gefahrgutbeauftragte ADR-RID-ADN-IMDG
- ☐ Gefahrstoffe – Umgang und Lagerung und Beauftragter
- ☐ 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 (*Tritte/Leitern, Kipp- und Absetzbehälter etc.*)
- ☐ Berufskraftfahrergrundqualifikation 140h / 35 h
- ☐ Weiterbildung der Berufskraftfahrer (SZ 95)
- ☐ Bedienberechtigungen und Unterweisungen
- ☐ Online-Schulungen

### **Kontaktdaten**

Akademie für Transport und Verkehr  
Gewerbeparkstraße 19, 03099 Kolkwitz

☎ 0355 48 69 65 33

🌐 [www.atv-mobil.de](http://www.atv-mobil.de)

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



Website

***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

## EIN TANKRABATT REICHT NICHT FÜR DIE VERKEHRSWIRTSCHAFT

Die Entwicklung des Dieselpreises ist für die Unternehmen der Verkehrswirtschaft, aber auch für andere Branchen mit hohem Mobilitätsbedarf in diesem Jahr das beherrschende Thema. Ein Großteil der Kostenkalkulationen vom Jahresanfang wurde massiv infrage gestellt, mit Auftraggebern vereinbarte Dieselpreisgleitklauseln stießen an ihre Grenzen, schwierige Nachverhandlungen waren die Folge. Auch Insolvenzen in unserer Mitgliedschaft waren der Kraftstoffpreisentwicklung und den daraus oftmals folgenden Liquiditätsschwierigkeiten geschuldet – gehen doch die Transportunternehmen beim Kraftstoffkauf zunächst in Vorleistung und erhalten nicht selten erst sechs Wochen nach Rechnungslegung, teils sogar noch später, die vereinbarten Frachten bezahlt.



Karl-Heinz Deubel  
Vorsitzender

Für die Verkehrswirtschaft ist diese Maßnahme aber definitiv zu wenig! Neben den eingangs schon erwähnten Aspekten gilt, dass deutlich teurere Transportkosten Wirtschaft und Verbraucher besonders nachteilig treffen, da sie die Kosten auf jeder Wertschöpfungsebene erhöhen und somit zu teils deutlichen Preissteigerungen führen – und das in einer konjunkturell ohnehin schon angespannten Lage, um es vorsichtig zu formulieren. Hinzu kommt in der Region Berlin-Brandenburg der Wettbewerb durch polnische Transportunternehmen, deren ohnehin bereits bestehende Preisvorteile durch Maßnahmen der polnischen Regierung noch ausgeweitet werden.

Nicht ohne Grund fordern die Branchenverbände der Verkehrswirtschaft einen echten „Gewerbediesel“, also eine Senkung der Energiesteuer

Auf die Ursachen der Preisentwicklung muss an dieser Stelle nicht eingegangen werden, die sind hinlänglich bekannt. Lohnenswert ist allerdings ein Blick darauf, wie die Regierungen anderer EU-Länder mit der Situation umgehen. Diese reagierten häufig schneller mit Energiesteuer- und (für vorsteuerabzugsberechtigte Unternehmer jedoch wirkungslosen) Umsatzsteuerbefreiungen oder -reduzierungen. Deutschland hat nach heftigen Diskussionen im Herbst ein zweites Mal auf eine befristete Senkung der Energiesteuer gesetzt, deren tatsächliche Wirkung umstritten ist, nicht zuletzt wegen der Befürchtung, dass die Mineralölkonzerne die Senkung nicht 1:1 weitergeben.

für Verkehrsunternehmen auf das europäische Mindestniveau, um die Transportpreise einigermaßen stabil halten zu können. Auch die CO<sub>2</sub>-Bepreisung gehört auf den Prüfstand! Der jetzt geltende „Tankrabbatt“ reicht jedenfalls nicht,

meint Ihr



### Eine starke Gemeinschaft





## 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](http://www.fuhrgewerbe-innung.de)  
[info@fuhrgewerbe-innung.de](mailto:info@fuhrgewerbe-innung.de)

Icons erstellt mit freepik und flaticon.  
Enthält Elemente von Dritten, lizenziert über freepik und flatcon.

### Satz, Layout, Anzeigenverwaltung:

FGIBB Service GmbH  
Hedemannstraße 13  
10969 Berlin

### Druck:

Druckerei Speck  
Industriestr. 8  
35716 Dietzhötzal-Ewersbach  
[www.printhome.de](http://www.printhome.de)

Grundauflage dieser Ausgabe:  
1.500 Exemplare

### Ansprechpartnerin:

Sandra Elsanowski

Tel.: 030.25 29 50 10  
Fax: 030.25 29 50 11  
[www.fgibb.de](http://www.fgibb.de)  
[post@fgibb.de](mailto:post@fgibb.de)

### Versand:

Fuhrgewerbe-Innung  
Berlin-Brandenburg e. V.

### Titelbild/Titelthema:

IAA  
Design erstellt mit Canva.  
Enthält Elemente von Dritten, lizenziert über Canva.

Die Zeitschrift „Verkehrsnachrichten aus Berlin und Brandenburg“ erscheint vier 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: 06.10.2026

Erscheinungsdatum: 07.10.2026

## EDITORIAL

- 03 Ein Tankrabatt reicht nicht für die Verkehrswirtschaft

## TITELTHEMA

- 06 IAA Transportation 2026: Die Lkw-Branche zwischen Elektro, Diesel und neuen Wettbewerbern
- 21 Bundesverkehrsminister Bilger: Bundesweites Lkw-Schnellladenetz geht in die Umsetzung



## SONDERTEIL DER SVG

- 22 SVG BERLIN UND BRANDENBURG SPEZIAL  
Wirtschaftskriminalität in der Transport- und Logistikbranche  
Wie Betrüger Unternehmen, Speditionen und Mitarbeitende ins Visier nehmen

## AKTUELLES

- 26 Staatssekretärsgespräche in Berlin und Brandenburg
- 26 Bündnistreffen in Frankfurt/Oder
- 27 Start der Kampagne "Berlin denkt weiter"
- 27 35 Jahre LVW Brandenburg
- 28 GEFA-Fahrten 2026
- 29 Fusion vollzogen: Die neue IKK gesund plus gehört mit rund 620.000 Versicherten zu den 25 grössten Krankenkassen

## GÜTERKRAFTVERKEHR

- 30 Transportorganisation des Bundes als Instrument der nationalen Krisenvorsorge
- 30 1. Brandenburger Verkehrskonferenz: Transportwirtschaft fordert faire Bedingungen
- 32 Forderungspapier des Brandenburger Verkehrsgewerbes
- 33 Gemeinschaftslizenzen in Berlin wieder mit 10 Jahren Gültigkeit

## PERSONENVERKEHR/ TOURISTIK

- 34 Busbranche fordert Unterstützung für gewerblichen Personen- und Güterverkehr
- 36 Erfolgreiche bdo-Vorstandswahlen
- 38 Premiere für die Auszeichnung „Top Bus Destination 2026“
- 39 Verkehrswende und Tourismus gemeinsam denken: bdo fordert bessere Rahmenbedingungen für den Reisebus
- 40 Neue bdo-Broschüre zu Arbeitszeitvorschriften erschienen
- 40 DACHL-Austausch in der Schweiz

## UMWELT + ENTSORGUNG

- 42 Erfahrungsaustausch der Zertifizierer mit den Anerkennungsbehörden

## IAA TRANSPORTATION 2026: DIE LKW-BRANCHE ZWISCHEN ELEKTRO, DIESEL UND NEUEN WETTBEWERBERN



*„IAA TRANSPORTATION 2026: Nutzfahrzeugindustrie zeigt innovative Produktpalette und setzt Politik unter Zugzwang“ – So lautete die Abschlussmeldung des Verbands der Deutschen Automobilindustrie zur diesjährigen IAA TRANSPORTATION in Hannover überschrieben. Es gab also eine Menge zu sehen und zu berichten.*

Vom **15. bis 20. September 2026** präsentierten Unternehmen aus der Nutzfahrzeug-, Transport- und Logistikbranche auf der Leitmesse für den Nutzfahrzeugsbereich innovative Lösungen für den Straßengüterverkehr der Zukunft.

Mit 1.589 Ausstellern aus 46 Ländern verzeichnete die diesjährige IAA TRANSPORTATION einen neuen Höchststand bei der internationalen Beteiligung. Damit stieg die Zahl der vertretenen Länder gegenüber der Veranstaltung im Jahr 2024 erneut an. Besonders stark vertreten waren unter den internationalen Ausstellern in diesem Jahr Unternehmen aus China, der Türkei und Italien.

Insgesamt wurden auf der IAA TRANSPORTATION mehr als **150 Weltpremieren** und weitere Neuheiten vorgestellt.

In diesem Jahr kamen an den Werktagen mehr als 113.000 Fachbesucherinnen und Fachbesucher nach Hannover, ein leichtes Plus im Vergleich zur IAA 2024.

Der Anteil der internationalen Fachbesucher lag bei 40 Prozent (2024: 34 Prozent) und verzeichnete einen neuen Rekord. Im gesamten Messezeitraum kamen in diesem Jahr über 140.000 Besucherinnen und Besucher nach Hannover.

Die **IAA TRANSPORTATION 2026** hat eindrucksvoll gezeigt, wie tiefgreifend sich der Straßengüterverkehr verändert. Mehr als 150 Weltpremieren und weitere Neuheiten standen auf dem Messegelände in Hannover.

Gleichzeitig präsentierten die Hersteller nicht nur Elektro-Lkw, sondern auch neue Dieselantriebe, Wasserstofftechnik, digitale Flottenlösungen und Systeme für automatisiertes Fahren.

Für Transportunternehmer wird damit weniger die Frage „*Diesel oder Elektro?*“ entscheidend, sondern vielmehr:

### ***Welche Antriebstechnologie passt zu welchem Einsatzprofil?***

Besonders auffällig war – wie bereits vor zwei Jahren - zudem die zunehmende Präsenz chinesischer und türkischer Anbieter. Die etablierten europäischen Hersteller bekommen damit zusätzliche Konkurrenz – insbesondere bei elektrischen Nutzfahrzeugen.

Der Beitrag in dieser Zeitschrift gibt traditionell einen kompakten Überblick über Messeneu- und -besonderheiten.



## DAIMLER TRUCK: ELEKTRO, WASSERSTOFF UND DER EFFIZIENTE DIESEL



Daimler Truck zeigte in Hannover die gesamte Bandbreite seiner Antriebsstrategie. Zu den wichtigsten Premieren gehörten der **Mercedes-Benz eActros Lowliner**, der wasserstoffbetriebene **NextGenH2 Truck** und ein neuer konventioneller **Powerliner-Antriebsstrang**.



Abb.: Mit breiter Getriebespreizung unterstützt besonders die neue Getriebeplattform G 291 | G 340 die Downsampling-Strategie und ermöglicht das Fahren mit einer längeren Hinterachsübersetzung. Gleichzeitig bietet die größere Gangspreizung eine feinere Abstufung im unteren Geschwindigkeitsbereich – für präziseres Rangieren und bessere Kontrolle. Schnellere Gangwechsel und verbesserte Manövrierbarkeit sorgen zusätzlich für ein souveränes Fahrgefühl.

(Quelle: Daimler Truck AG)

Der eActros Lowliner richtet sich vor allem an den volumenorientierten Fernverkehr. Der NextGenH2 Truck steht dagegen für Daimlers Ansatz, Wasserstoff-Brennstoffzellen auch für den schweren Fernverkehr zu nutzen. Ergänzt wurde das Programm durch neue Assistenzsysteme wie den **Active Sideguard Assist 3**, den **Active Cross Traffic Assist** und den **Active Drive Assist 3** für den Actros. Letzterer ermöglicht teilautomatisiertes Fahren nach Level 2.



Abb.: Die Actros „130 Years Trucks Edition“: Für alle, die 130 Jahre Lkw-Geschichte nicht nur feiern, sondern erleben wollen. Die „130 Years Trucks Edition“ verbindet exklusives Design mit historisch inspirierten Details – und macht aus einer großen Geschichte ein starkes Statement auf der Straße. Jedes liebevoll gestaltete Detail dieses außergewöhnlichen Fahrzeugs steht dabei sinnbildlich für die besondere Leidenschaft, die die Innovationen von 1896 bis heute möglich gemacht hat.

(Quelle: Daimler Truck AG)

Für Flottenbetreiber interessant ist außerdem die Weiterentwicklung von **Fleetboard**.

Flottenmanagement, Einsatzanalyse, Compliance, Ladeplanung und proaktive Diagnose werden stärker miteinander verknüpft.



## DAF: ELEKTRIFIZIERUNG WIRD ZUR VOLLSTÄNDIGEN BAUREIHE

DAF präsentierte eine der umfangreichsten Erweiterungen seines Elektroprogramms. Neu sind unter anderem **XG Electric** und **XG+ Electric** sowie zahlreiche 6x2-, 6x4- und 8x4-Konfigurationen für Verteilerverkehr, Wechselbrücken, Baustellen- und schwere Spezialanwendungen.

Mit bis zu fünf Batteriepaketen erreichen XG und XG+ Electric mehr als 500 Kilometer Reichweite. DAF betont dabei die modulare Anordnung der Batterien und die Möglichkeit, Reichweite und Nutzlast an den jeweiligen Einsatz anzupassen.



Abb.: New Generation DAF - XF 530 10x4  
(Quelle: DAF Trucks Deutschland GmbH)

Auch beim Diesel bleibt DAF aktiv: Neue Achskonfigurationen, darunter ein werksseitiger 10x4 für schwere Bauanwendungen, sowie besonders niedrige Fahrgestelle für Autotransporter erweitern das Programm.



Abb.: DAF Single Driver Luxury Package  
(Quelle: DAF Trucks Deutschland GmbH)

Für den Fahrer wurde unter anderem das **Single Driver Luxury Package** mit einem 90 Zentimeter breiten Bett vorgestellt. Gleichzeitig baut DAF seine digitalen Dienste mit TruckIQ, PACCAR Connect, Ferndiagnose und Software-Updates aus.

## FORD TRUCKS: F-MAX GEN2.0 TRIFFT AUF ELEKTRO

Ford Trucks präsentierte den **F-MAX GEN2.0** als zentrales Fahrzeug für den Fernverkehr. Im Mittelpunkt stehen der weiterentwickelte **Ecotorq Gen2**, eine optimierte Aerodynamik sowie neue Assistenzsysteme.



Abb.: Ford F-MAX Gen 2.0 in (red rush) mit hochauflösenden Spiegelkamerasystem und Ford F-MAX Gen 2.0 (gray matter) mit klassischen Spiegeln

(Quelle: F-Trucks Deutschland GmbH)

Daneben zeigte Ford Trucks die **F-LINE Construction** für Bau- und Baustelleneinsätze sowie den batterieelektrischen **F-LINE E**. Die digitale Plattform **ConnecTruck** ergänzt das Fahrzeugangebot um Flotten- und Fahrzeugdaten.

Damit verfolgt Ford Trucks einen für Transportunternehmer interessanten Doppelansatz: Der Diesel-Fernverkehr wird weiterentwickelt, gleichzeitig wird ein elektrisches Angebot für schwere Anwendungen aufgebaut.

## IVECO: ELEKTRIFIZIERUNG, ALTERNATIVE ANTRIEBE UND AUTOMATISIERUNG

# IVECO

IVECO positionierte sich in Hannover mit einem breit angelegten Antriebskonzept. Neben batterieelektrischen Fahrzeugen bleibt der Hersteller bei alternativen Kraftstoffen und Wasserstoff aktiv. Eine interessante Technologie war das **induktive Laden des eDaily**. Ein für den italienischen Autobahnbetreiber Brebemi eingesetzter eDaily kann sowohl stationär als auch während der Fahrt kabellos geladen werden.



Abb.: IVECO S-eWay-SZM  
(Quelle: IVECO Deutschland AG)

Im schweren Segment spielt der **S-eWay** eine wichtige Rolle. Gleichzeitig arbeitet IVECO mit PlusAI an autonomen S-Way-Zugmaschinen auf SAE-Level 4. Die Fahrzeuge sollen im regulären Güterverkehr getestet werden. Damit verbindet IVECO Elektrifizierung und Automatisierung mit realen Transportanwendungen.

Für Transportunternehmer ist vor allem interessant, dass IVECO nicht ausschließlich auf eine Antriebstechnologie setzt, sondern Elektro, alternative Kraftstoffe, Wasserstoff und Automatisierung parallel entwickelt.



## MAN: ETGX MIT BIS ZU 720 KILOMETERN

Unter dem Motto „Driving. People. Partner.“ präsentierte MAN auf der IAA Transportation 2026 sein besonders effizientes Truck und Van-Portfolio von 3,5 bis 250 Tonnen – ausgestattet mit konventionellem und Elektro-Antrieb, digitalen Services für eine hohe Fahrzeugverfügbarkeit sowie modernen Sicherheits- und Assistenzsystemen.

Ergänzt wird das Angebot durch ein umfassendes Ökosystem rund um Elektromobilität, Laden und Energieversorgung. Damit zeigt MAN, wie sich die Transformation des Transportsektors erfolgreich und profitabel gestalten lässt.



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

MAN stellte den neuen **eTGX** in den Mittelpunkt seines Messeauftritts. Eine neue Batteriegeneration, verbesserte Aerodynamik und eine optimierte Rekuperation erhöhen die Reichweite.

Als 4x2-Sattelzugmaschine kommt der eTGX auf bis zu **660 Kilometer**, mit der neuen 6x2-Konfiguration und sieben Batterien sind bis zu **720 Kilometer** möglich. Gleichzeitig zeigte MAN erstmals sein vollständiges Elektro-Lkw-Programm von **eTGL, eTGM und eTGS bis zum eTGX** – von der urbanen Distribution bis zum Fernverkehr.

Zum Messeauftritt gehörte außerdem ein **60-Tonnen-Truck auf Basis des TGS 8x4** für schwere Mining-Einsätze.

MAN präsentierte zudem das komplette Ökosystem rund um Elektromobilität:

Ladeinfrastruktur, Smart Charging, Energiemanagement und bidirektionales Laden.

## RENAULT TRUCKS: E-TECH T 780 UND NEUER DIESEL



Renault Trucks nutzte die IAA für die Rückkehr auf die große Nutzfahrzeugmesse und präsentierte sein Modelljahr 2027. Im Fernverkehr steht der **E-Tech T 780** im Mittelpunkt. Er soll bis zu **660 Kilometer** Reichweite bieten.



Abb.: Renault Trucks E-Tech T 780  
(Quelle: Renault Trucks SASU)

Eine neue E-Achse und Batterien mit hoher Energiedichte ermöglichen dabei bis zu 27,4 Tonnen Nutzlast. Im Verteilerverkehr ergänzen elektrische D-Modelle das Programm.



Abb.: Die Diesel-Modelle von Renault Trucks  
(Quelle: Renault Trucks SASU)

Parallel zeigt Renault Trucks, dass der Diesel noch lange Bestandteil des Portfolios bleiben wird: Der neue **DE13 R** mit bis zu 540 PS und 2.800 Nm arbeitet mit einem neuen Optidriver-Getriebe zusammen.

Nach Herstellerangaben sinkt der Verbrauch gegenüber der Vorgängergeneration im Durchschnitt um vier Prozent.

Der Motor ist für HVO und B100 freigegeben.



## SCANIA: 720 KILOMETER ELEKTRISCH UND „SCAN DYNAMIC“

Scania stellte in Hannover die neue Generation **Scania Dynamic** vor. Im Mittelpunkt stehen Verbesserungen bei Aerodynamik, Fahrerkomfort, Sicherheit und Energieeffizienz. Hinzu kommen erweiterte digitale Services und das Konzept Services 360.



Abb.: Scania Dynamic  
(Quelle: Scania Deutschland GmbH)

Besonders interessant für den Fernverkehr ist der neue batterieelektrische Scania mit zusätzlichen Batteriepaketen hinter dem Fahrerhaus. Je nach Konfiguration sind bis zu **720 Kilometer Reichweite** möglich. Das Fahrzeug ist für Megawattladen ausgelegt und soll damit auch längere Fernverkehrseinsätze ermöglichen.



Abb.: e-LKW von Scania  
(Quelle: Scania Deutschland GmbH)

Scania setzt daneben weiterhin auf ein breites Antriebsportfolio – vom klassischen Diesel bis zu elektrischen und alternativen Lösungen.

## VOLVO TRUCKS: ELEKTRO-LKW FÜR BIS ZU 80 TONNEN



Volvo Trucks setzte einen starken Akzent im schweren Fernverkehr. Die neue Elektro-Generation umfasst **FH Electric, FM Electric, FMX Electric und FH Aero Electric**.



(Quelle: Volvo Trucks)

Besonders bemerkenswert ist die neue Schwerlastversion des FH Electric beziehungsweise FH Aero Electric für **Gesamtzuggewichte bis 80 Tonnen**. Mit 640 kWh nutzbarer Batteriekapazität sind bei 64 Tonnen bis zu 450 Kilometer Reichweite möglich. Bei 74 beziehungsweise 76 Tonnen werden bis zu 420 Kilometer genannt.

Geladen wird mit bis zu **680 kW über MCS**. Damit soll sich die Batterie von 20 auf 80 Prozent in rund 36 Minuten laden lassen.



(Quelle: Volvo Trucks)

Die neue Elektro-Lkw-Generation wurde auf der IAA zudem zum **International Truck of the Year 2027** gewählt.



## DIE TRAILERHERSTELLER: MEHR NUTZLAST, DIGITALISIERUNG UND ELEKTRIFIZIERUNG

Aus der breiten Palette der Anhänger- und Trailerhersteller kann es hier nur einen kleinen Ausschnitt geben. Dabei wird sich an den Veröffentlichungen über die vorangegangenen Messen orientiert.



### FLIEGL: LEICHTBAU NEU DEFINIERT CHEMIE-CHASSIS FÜR ELEKTRISCHE ZUGMASCHINEN

Auf dem Weg hin zu einer klimaneutralen Transport- und Logistikbranche kommt es mehr denn je auf Leichtbau an – und Fliegl hat die optimalen Fahrzeuge im Portfolio. Am Messestand zeigte der Fahrzeugbauer aus Triptis hochwertige Anhänger und Auflieger sowie durchdachte Details, die den Transportalltag effizienter, komfortabler und sicherer machen.

Schon auf der letzten IAA Transportation präsentierte Fliegl einen besonders leichten Sattelaufliieger für den Coil-Transport, in diesem Jahr gab es die Weiterentwicklung – den SDS 390 RoadRunner Coil Ultralight, den leichtesten Coil-Trailer auf dem Markt. Das sensationell niedrige Leergewicht ab 5.460 kg wird möglich durch Leichtbau an allen relevanten Stellen, und auch in der Fertigung geht Fliegl neue Wege: Für den Rahmen in Ultraleichtbauweise kommt Spezialstahl zum Einsatz und die Rahmenlöcher sind tiefgezogen, das ermöglicht bei weniger Gewicht gleichzeitig mehr Stabilität. Trotz des Leichtbaus bietet der Auflieger eine umfangreiche Ausstattung sowie clevere Ladungssicherungssysteme.



Abb. Quelle Fliegl Fahrzeugbau GmbH

Mit einem Leergewicht ab 4.700 Kilogramm ebenfalls besonders leicht ist das Containerchassis Vario V3+. Mehr als 90 Prozent aller Waren weltweit werden zumindest teilweise in Containern befördert, Fliegl hat dafür das extrem flexibel einsetzbare Containerchassis entwickelt. Ob 20-, 30-, 40-, zweimal 20- oder gar einmal 45-Fuß-Container, dank Front- und Heckausschub sowie taillierte Mittel-Teleskopierung lässt sich das V3+ schnell an die jeweiligen Transportbedürfnisse anpassen.

Für den Transport von Schüttgütern im Baugewerbe eignet sich der leichte und robuste Kippsattelaufleger mit Stahlmulde. Mit nur 5.403 Kilogramm ist der DHKS 390 in der Greenline-Ausführung ein echtes Leichtgewicht, dennoch bietet er eine zulässige Nutzlast von 29.600 Kilogramm. Die konische 25-Kubikmeter-StoneMaster-Mulde ist zudem die leichteste und niedrigste auf dem Markt! Das klapp- und schwenkbare „Step“-Podest sorgt für Arbeitssicherheit, das elektrische Verdeck für Bedienkomfort. An Bord ist auch das patentierte Drive-On-System. Wie jedes Fahrzeug von Fliegl bietet auch der Sattelkipper viele nützliche Details, die den Betrieb sicherer, komfortabler und effizienter machen.



Abb. Quelle Fliegl Fahrzeugbau GmbH

Ein besonders zukunftsorientiertes Konzept im Fliegl-Portfolio ist das Chemie-Chassis für den Einsatz mit Elektro-Zugmaschinen, das bei den International Trailer Awards in der Kategorie „Future“ den zweiten Platz belegte.

Fliegl Fahrzeugbau zeigte sein breites Programm an Sattelauflegern und Spezialfahrzeugen.



Damit adressiert Fliegl ein Thema, das für die Elektrifizierung häufig unterschätzt wird:

Auch Trailer und Auflieger müssen hinsichtlich Gewicht, Achslasten und Aufbaukonzept auf die Eigenschaften elektrischer Zugmaschinen **abgestimmt** werden.



## KRONE: DER TRAILER WIRD ZUM VERNETZTEN FAHRZEUG

Unter dem Leitmotiv „Built as one“ präsentierte KRONE in diesem Jahr ein neues Standkonzept, das den gemeinsamen Auftritt der Gruppe konsequent in den Mittelpunkt stellt.

Erstmals erfolgt der Messeauftritt **gemeinsam** mit den zur Gruppe gehörenden Unternehmen Knapen, Schwarzmüller, Hüffermann, Trailer Dynamics und Gigant.

KRONE selbst stellte unter dem Motto „Built as one“ ein breites Trailerportfolio vor – vom **Profi Liner** und **Mega Liner** bis zum **Cool Liner**.

Ein besonderer Fokus lag in diesem Jahr auch auf dem Außengelände: Auf der Ausstellungsfläche dort präsentierte die Gruppe insgesamt zwölf Fahrzeuge aus dem gesamten Markenportfolio. Dazu zählten unter anderem der Schlitten-Carrier von Hüffermann, ein KRONE Cool Liner sowie ein Kipper von Schwarzmüller.



Abb. Quelle: Fahrzeugwerk Bernard KRONE GmbH & Co. KG

Besondere Aufmerksamkeit erhielt das **TrAller Health Monitoring System**. Es überwacht den technischen Zustand des Trailers und soll Wartungsbedarf beziehungsweise mögliche Probleme frühzeitig erkennen.

Das **Konzept** wurde bei den International Trailer Awards 2027 in der Kategorie „Future“ **ausgezeichnet**.

Damit entwickelt sich der **Trailer** zunehmend vom passiven Transportmittel zum **vernetzten Bestandteil der Flotte**.

## LANGENDORF: SPEZIALIST FÜR SCHWERE TRANSPORTE



Langendorf, zur polnischen Wielton-Gruppe gehörend, zeigte in Hannover sein Programm für **Kipper, Tieflader und Spezialtransporte**. Der Schwerpunkt liegt auf Lösungen für Bauwirtschaft, Schwertransport und den Transport von Maschinen und schweren Gütern.



Abb. Quelle Langendorf GmbH

Gerade bei elektrischen Zugmaschinen gewinnen solche Konzepte an Bedeutung: Hohe Nutzlast, geringe Eigengewichte und eine möglichst flexible Achskonfiguration sind entscheidend, wenn ein Teil der verfügbaren Gesamtmasse für die Batterie benötigt wird.

## SCHMITZ CARGOBULL: EXPERIENCE MORE. VALUE



Erstmals am neuen Standort Pavillon 33 vertreten, präsentierte Schmitz Cargobull unter dem Leitmotiv „Experience More.Value“ seine aktuellen Produkt- und Serviceinnovationen.

Eine tragende Rolle spielt dabei die Weiterentwicklung der Fertigungsprozesse hin zur Smart Factory, wie sie mit der neuen Montagelinie für den S.KO COOL in Vreden umgesetzt wird.



Abb. Quelle: Schmitz Cargobull AG

Im Bereich der temperaturgeführten Transporte zeigte Schmitz Cargobull mit dem Kühlsattelaufleger S.KO COOL, wie Trailer, Transportkältemaschine, Telematik und Serviceleistungen in einem System zusammenspielen. Hinzu kommen weitere Innovationen im Segment der Transportkältemaschinen, darunter die Multi-Temp-Lösung S.CU mt-DualEvap für den Verteilerverkehr.



Abb.: S.KO COOL mit Kältemaschine S.CU dc90  
(Quelle: Schmitz Cargobull AG)

Auch im Bereich der Trockenfracht gibt es Neuheiten, wie den flexiblen S.BO MULTI sowie den speziell für die Paketlogistik entwickelten S.BO PACE+. Ergänzt wird das Portfolio durch innovative Lösungen für den Containertransport wie das S.CF ALLROUND 20–45 Fahrgestell sowie neue Konzepte für die City-Logistik, die Schmitz Cargobull gemeinsam mit GT Trailers entwickelt hat. Hierzu zählen unter anderem der Trockenfrachter S.BO CITY und der Sattelcurtainsider S.CS CITY für den urbanen Verteilerverkehr. Im Bereich der innerstädtischen Lebensmittelverteilung ermöglicht der S.KO CITY Multi-Temp-Transporte mit hoher Flexibilität und eine hohe Fahrzeugauslastung für unterschiedliche Tourenanforderungen.



Abb.: S.BO MULTI: TAPA-sicherer Trockenfrachtkoffer für wechselnde Transportanforderungen  
(Quelle: Schmitz Cargobull AG)

Mit dem Sattelcurtainsider S.CS MEGA X-TOUGH zielt Schmitz Cargobull auf Transporte, bei denen großes Ladevolumen und gleichzeitig hohe Belastbarkeit gefordert sind, und auch das Baustellensegment kommt nicht zu kurz: In Hannover ebenfalls vertreten ist die neue, auf Langlebigkeit und Wartungsfreundlichkeit ausgelegte Aluminium-Kastenmulde für den S.KI LIGHT.

## Die neuen Wettbewerber aus China

Die chinesischen Hersteller waren 2026 deutlich sichtbarer als bei früheren IAA-Veranstaltungen. Vertreten waren unter anderem **BYD, Sany, FAW, Foton, Dongfeng, Sinotruk, Farizon, Maxus, GAC, Windrose und SuperPanther**. Die IAA selbst hob die besonders starke Beteiligung chinesischer Aussteller hervor.



**Sany** zeigte elektrische schwere Lkw und positioniert sich damit insbesondere im emissionsfreien Fern- und Verteilerverkehr. Das Unternehmen gehört zu den chinesischen Anbietern, die einen Einstieg in den europäischen Markt vorbereiten, erste Fahrzeuge sind auf deutschen Straßen bereits unterwegs.

**Farizon**, die Nutzfahrzeugmarke aus dem Geely-Konzern, setzt stark auf elektrische Nutzfahrzeuge und modulare Fahrzeugkonzepte. Neben Transportern werden auch schwere Elektro-Lkw für den europäischen Markt entwickelt.



**Sinotruk** und **FAW** präsentierten schwere chinesische Lkw mit Schwerpunkt auf elektrischen Antrieben und hoher Reichweite. FAW bereitet nach aktuellen Angaben erste Fahrzeuge für den europäischen Einsatz ab 2027 vor und arbeitet bereits an Entwicklungsaktivitäten in Österreich.



Abb.: eTopas 600  
(Quelle: SuperPanther GmbH)

**Windrose** und **SuperPanther** gehören zu den jüngeren chinesischen Anbietern.

Windrose konzentriert sich auf elektrische Fernverkehrs-Lkw; SuperPanther entwickelt unter anderem elektrische Zugmaschinen und arbeitet an einer europäischen Fertigung.

Der eTopas 600 von SuperPanther geht in Österreich in die Serienproduktion.



## Türkei: Ford Trucks und eine starke Trailerindustrie

Auch die Türkei war auf der IAA 2026 auffällig präsent. Neben **Ford Trucks** waren zahlreiche türkische Trailer- und Aufbauhersteller vertreten.

Eine Besonderheit der türkischen Industrie ist ihre starke Position im Trailerbau. Unternehmen wie **Koluman** präsentierten Speziallösungen. Kolumans **Adaptive Hidden Sidewall Platform Trailer** wurde mit dem erstmals vergebenen Community Award ausgezeichnet.

Damit zeigt sich: Der türkische Wettbewerb beschränkt sich längst nicht mehr auf günstige Standardfahrzeuge. Gerade bei Trailern und Spezialfahrzeugen entstehen zunehmend technisch anspruchsvolle Lösungen für europäische Märkte.

## FAZIT

### *Was bleibt für den Transportunternehmer?*

Die IAA TRANSPORTATION 2026 hat weniger eine einzelne Antriebstechnologie zum Sieger erklärt als eine **breiter werdende Auswahl an Lösungen** gezeigt.

Für den klassischen Fernverkehr stehen inzwischen mehrere Elektro-Lkw mit Reichweiten von 600 bis 720 Kilometern zur Verfügung. Gleichzeitig entwickeln die Hersteller ihre Dieselaggregate weiter und investieren in HVO, B100, Wasserstoff und Hybridtechnik. Parallel werden Ladeleistungen von mehreren hundert Kilowatt bis hin zum Megawattbereich Realität.

Für die Praxis bedeutet das: Die Entscheidung über den nächsten Lkw wird stärker als bisher vom **Einsatzprofil** abhängen. Ein planbarer Verteilerverkehr mit eigener Ladeinfrastruktur stellt andere Anforderungen als ein internationaler Fernverkehr mit wechselnden Ladepunkten. Ebenso entscheidend werden Restwerte, Finanzierung, Stromkosten, Maut, Service und die tatsächliche Fahrzeugverfügbarkeit.

Gleichzeitig verändert sich die Wettbewerbssituation. Chinesische Hersteller bringen hohe elektrische Reichweiten, schnelle Ladeverfahren und teilweise sehr aggressive Kostenmodelle nach Europa. Türkische Anbieter erhöhen den Druck insbesondere bei schweren Lkw und Trailern.

Die europäische Nutzfahrzeugindustrie hat darauf in Hannover mit einer ungewöhnlich breiten Palette reagiert. Die Botschaft der IAA 2026 lautet deshalb vor allem: **Der Technologiewechsel ist nicht mehr Zukunftsmusik – er findet bereits im Fuhrpark statt. Entscheidend ist jetzt, welche Lösung sich im täglichen Transportgeschäft wirtschaftlich rechnet.**

## BUNDESVERKEHRSMINISTER BILGER: BUNDESWEITES LKW-SCHNELLADENETZ GEHT IN DIE UMSETZUNG

Der Aufbau eines bundesweiten Lkw-Schnellladenetzes für Elektrofahrzeuge an den Bundesautobahnen geht in die Umsetzung.

Bundesverkehrsminister Steffen Bilger hat Mitte September auf der **IAA TRANSPORTATION** in Hannover den Start der Umsetzungsphase bekannt gegeben. Damit entsteht eine zentrale Grundlage für die Dekarbonisierung des Straßengüterverkehrs und die Zukunftsfähigkeit des Logistikstandorts Deutschland.



Bundesverkehrsminister Steffen Bilger:

*„Der Hochlauf der E-Mobilität geht voran! Eine flächendeckende, bedarfsgerechte und nutzerfreundliche Ladeinfrastruktur für E-Lkw trägt maßgeblich dazu bei, dass Elektromobilität im Alltag von Transportunternehmen funktioniert. Wir stellen daher für den Aufbau eines Lkw-Schnellladenetzes rund eine Milliarde Euro zur Verfügung und starten jetzt mit der konkreten Umsetzung von Schnellladesäulen an 124 unbewirtschafteten Rastanlagen. Das fördert Investitionen in die Technologie und treibt den Hochlauf voran. Insgesamt umfasst das Schnellladenetzt rund 4.200 Ladepunkte an rund 350 Standorten auf bundeseigenen Flächen an den Autobahnen. Dort werden E-Lkw künftig mit Strom versorgt - sowohl für das schnelle Zwischenladen als auch für das Übernachten. So schaffen wir eine leistungsfähige Grundversorgung entlang der Hauptachsen des Güterverkehrs und sorgen dafür, den Straßengüterverkehr weiter zu dekarbonisieren.“*

Mit der im Sommer erfolgten Zuschlagserteilung für den Aufbau und Betrieb von Lkw-Ladeinfrastruktur an unbewirtschafteten Rastanlagen ist ein wichtiger Meilenstein erreicht. Nach Abschluss der Konzeptions-, Planungs- und Vergabephase starten nun die Arbeiten an den Standorten. Die fünf Auftragnehmer beginnen mit den standortspezifischen Planungen und den weiteren Schritten für die Errichtung der Ladeinfrastruktur. Die zweite Ausschreibung für die Standorte an den bewirtschafteten Rastanlagen ist in Vorbereitung.

Nach derzeitigem Planungsstand soll das Lkw-Schnellladenetzt perspektivisch rund 350 Standorte entlang der Bundesautobahnen umfassen, davon entfallen rund 225 auf bewirtschaftete und 124 auf unbewirtschaftete Rastanlagen. Insgesamt wird an den Standorten des Lkw-Schnellladenetzes die Errichtung und der Betrieb von rund 1.800 MCS-Ladepunkten und rund 2.400 CCS-Ladepunkten angestrebt. Mit dem Netz entsteht eine der wichtigsten infrastrukturellen Voraussetzungen für den Markthochlauf batterieelektrischer Lkw in Deutschland.

Der Aufbau eines bundesweiten Schnellladenetzes für schwere Nutzfahrzeuge ist Teil der umfassenden Mobilitäts- und Energiepolitik des Bundes.

Das Vorhaben stärkt die Wettbewerbsfähigkeit des Logistikstandorts Deutschland und beschleunigt die Transformation des Straßengüterverkehrs hin zu klimafreundlichen Antrieben.

## WIRTSCHAFTSKRIMINALITÄT

# Wenn Vertrauen zur Angriffsfläche wird

Wie professionelle Betrüger Unternehmen täuschen und warum moderne Risikovorsorge heute mehr bedeutet als reine Versicherung

**Betrug beginnt selten mit einem offensichtlichen Warnsignal. Heute reichen kleine Abweichungen, vertraute Namen und funktionierende Prozesse.**

Eine ungewöhnliche Schadenmeldung. Eine neue Bankverbindung. Ein Online-Shop, der professionell aussieht. Ein Frachtführer, der alle Unterlagen vorlegt.

**ALLES WIRKT NORMAL.  
GENAU DARIN LIEGT DIE GEFAHR.**

Professionelle Täter greifen heute nicht unbedingt dort an, wo Unternehmen besonders schlecht geschützt sind. Sie suchen sich die Stellen aus, an denen Menschen vertrauen, unter Zeitdruck handeln oder sich auf etablierte Abläufe verlassen.

Sie beobachten E-Mail-Kommunikation, nutzen gestohlene Unternehmensdaten, kopieren Identitäten oder verändern nur einen einzigen Buchstaben in einer E-Mail-Adresse.

Und immer öfter reicht genau das.

## DIGITALE ANGRIFFE VERSTÄRKEN DAS RISIKO

Die Bedrohung wächst dabei nicht nur im klassischen Betrugsumfeld. Für 2025 wird der Schaden durch Cyberkriminalität für die deutsche Wirtschaft auf mehr als 202 Milliarden Euro geschätzt. Die Grenzen zwischen digitalem Angriff und klassischem Betrug verschwimmen zunehmend, denn viele Delikte beginnen heute mit gestohlenen Daten, manipulierten Identitäten oder täuschend echten E-Mails.

Quelle: Bundeskriminalamt, Bundeslagebild Cyberkriminalität. 15.06.2026

**E**s sind keine Einzelfälle, und sie ereignen sich nicht in fernen Großkonzernen, sondern zunehmend auch im Mittelstand Berlins und Brandenburgs - bei Spedition-Händlern und Produktionsbetrieben, wie sie in nahezu jeder Region zu finden sind.

Die folgenden Fälle stammen aus der laufenden Beratungspraxis der SVG Berlin Brandenburg. Sie zeigen exemplarisch, wie weit Betrüger heutzutage gehen - und wie wichtig es ist, Risiken nicht isoliert, sondern im Gesamtbild zu betrachten.

Zum Schutz der betroffenen Unternehmen wurden Namen und identifizierende Angaben anonymisiert beziehungsweise verändert. Die beschriebenen Vorgehensweisen entsprechen jedoch realen Fällen aus der Beratungspraxis.

An den Mechanismen der Betrugsfälle selbst wurde nichts verändert - sie werden hier bewusst nicht in allen technischen Details, sondern in ihrer Struktur und Wirkung geschildert, damit deutlich wird, worauf es ankommt: aufmerksam zu bleiben, Prozesse zu hinterfragen und im Zweifel eine zweite, unabhängige Instanz einzuschalten.

**“Denn wer Betrug verhindern will, muss wissen, wie ein Angriff im Alltag tatsächlich aussieht.**

Antje Sprenger, Fachspezialistin der  
SVG Berlin und Brandenburg



## FALL 1

## Die Spur im Glasschaden

Wenn Routine zum Risiko wird.

**E**in Speditionsunternehmen mit rund 150 Fahrzeugen stellt plötzlich eine ungewöhnliche Häufung von Glasschäden fest. Bei zwei neu eingereichten Fällen schlägt gleichzeitig die automatische Prüfung des Versicherers an: Die angegebenen Fahrzeugidentnummern stimmen nicht mit den versicherten Fahrzeugen überein.

Bei der anschließenden manuellen Prüfung erinnert sich das Unternehmen an einen früheren Vorfall: Aus den Büroräumen waren Fahrzeugpapiere gestohlen worden. Offenbar wurden diese Daten später genutzt, um über Monate fingierte Glasschäden einzureichen.

ca. **50.000 €**

unberechtigt ausbezahlt.

Ein Datenverlust endet nicht mit dem Diebstahl. Auch die Prozesse, in denen die betroffenen Daten verwendet werden, müssen anschließend besonders aufmerksam beobachtet werden. Solche Fälle werden häufig der sogenannten „Underground Economy“ zugeordnet, in der gestohlene Daten und Dokumente oft noch lange für weitere Betrugsversuche genutzt werden.



### VERSICHERUNGSBETRUG IN ZAHLEN

Wirtschaftsdelikte machten 2024 nur rund 1% aller erfassten Straftaten aus - verursachten aber über ein Drittel (35,7%) des gesamten Kriminalitätsschadens in Deutschland.

Quelle: BKA, Bundeslagebild Wirtschaftskriminalität 2024. 31.07.2025

## FALL 2

## Vertrauen ist gut, Kontrolle ist besser

Ein Buchstabe:  
**100.000 Euro Verlust**

**E**in Großhändler aus der Region erhält von seinem langjährigen spanischen Lieferanten die Nachricht, dass sich dessen Bankverbindung geändert habe. Die Prokuristin geht auf Nummer sicher und lässt sich die neue IBAN per E-Mail bestätigen. Auch die Bank prüft die Zahlung noch einmal.

„ALLES SCHEINT KORREKT.“



### SOCIAL ENGINEERING

Fachleute bezeichnen diese Form des Betrugs als Payment Diversion oder CEO Fraud - eine Form des Social Engineering. Täter übernehmen die Kommunikation bekannter Geschäftspartner und lenken Zahlungen auf eigene Konten um. Jeder zweite Betrugsfall in deutschen Unternehmen geht auf die eigenen Mitarbeiter zurück. Externe Täter setzen zunehmend KI-gefälschte Stimmen und Videos ein, manche treten sogar in gefälschten Videokonferenzen als Geschäftsführung auf.

Ø-SCHADEN EXTERNER TÄTER: **80.000 €**

Ø-SCHADEN INTERNER TÄTER: **125.000 €**

Quelle: GDV, Vertrauensschadenversicherung-Statistik 2024

Erst einige Tage später fällt eine minimale Abweichung in der Absenderadresse auf: Ein einziger zusätzlicher Buchstabe hatte genügt, um eine nahezu identische E-Mail-Adresse zu erzeugen.

Der tatsächliche Lieferant hatte die Änderung nie bestätigt. Der E-Mail-Verkehr war offenbar manipuliert worden. Als der Betrug auffiel, war das Geld bereits weitergeleitet.



“ **36%** der deutschen Unternehmen waren bereits von Betrugsversuchen mit gefälschten Lieferanten betroffen - Tendenz steigend.

Quelle: Bitkom-Studie 2023

## FALL 3

## Vermeintliche Schnäppchen

Online-Bestellung, keine Lieferung, kein Geld zurück



Ein Unternehmer benötigt kurzfristig einen neuen Wagenheber und findet online einen professionell wirkenden Shop mit einem attraktiven Preis. Die Bestellung wird per Vorkasse bezahlt.

Doch eine Bestellbestätigung bleibt aus. Bei der anschließenden Recherche fallen weitere Ungereimtheiten auf: Die Internetadresse weicht leicht vom Original ab, ein Impressum fehlt und auch die offizielle Herstellerseite sieht völlig anders aus.

### DIE ERKENNTNIS KOMMT ZU SPÄT:

Der Shop war gefälscht. Der bereits überwiesene Kaufpreis ist vollständig verloren. Gerade unter Zeitdruck werden notwendige Prüfungen häufig übersprungen. Genau darauf setzen Betreiber gefälschter Online-Shops.



### FAKESHOPS: DIE SPITZE DES EISBERGS

2025 gingen bei den Verbraucherzentralen rund 10.000 Beschwerden zu Fakeshops ein. Fast jeder achte Online-Shopper (12%) ist in den letzten zwei Jahren auf einen Fakeshop hereingefallen.

GESCHÄTZTER  
GESAMTSCHADEN: **RUND 100 MIO. €/JAHR**

BETROFFENE  
BUNDESWEIT: **ÜBER 300.000**

Quelle: vzbv, Verbraucherzentrale, Bundesverband 2025

## FALL 4

## Der Rastplatz als Falle

sogenannte „Planenschlitzer“



Nachts auf dem Rastplatz: Ein Lkw steht abseits, der Fahrer schläft. Die Täter suchen sich gezielt ein Fahrzeug aus und verschaffen sich zunächst durch einen aufgeschlitzten Planenbereich einen Überblick über die Ladung. Ist die Ware wertvoll und leicht weiterzuverkaufen, bleibt es häufig nicht beim Diebstahl aus dem Laderaum. In einzelnen Fällen werden Fahrer bedroht, während weitere Täter die Ladung aus dem Fahrzeug entfernen.

Das Schadenbüro der SVG Berlin und Brandenburg begleitet solche Fälle zunehmend. Auffällig ist dabei, dass sich die Vorfälle häufig auf stark frequentierte Transitstrecken konzentrieren. Aus den diesjährigen Schadenmeldungen ergibt sich zudem eine Häufung von Ereignissen auf Rastanlagen entlang der A2 in Fahrtrichtung Magdeburg.

“ **DIE WICHTIGSTE REGEL:**  
Ware kann ersetzt werden.  
Die Sicherheit des Fahrers nicht.

Bei einem Überfall gilt deshalb: Keine Gegenwehr und keine Konfrontation. Sicherheit geht immer vor. Anschließend sollten Polizei und zuständige Stellen informiert und der Tathergang möglichst genau dokumentiert werden.



#### LADUNGSDIEBSTAHL IN ZAHLEN

Nach gemeinsamen Schätzungen mehrerer Wirtschaftsverbände unter Beteiligung des GDV, werden in Deutschland jährlich rund 26.000 Lkw-Ladungen gestohlen.

**DIREKTER WARENSCHADEN: 1,3 MILLIARDEN EURO PRO JAHR**

Quelle: GDV, „Zum Schutz von Fahrern und Ladung [...]“, 25.06.2025

## FALL 5

## Der falsche Frachtführer

Wenn die Ware verschwindet

“ Ø-Schadenshöhe pro Fall \*

ca. **180.000 €**

2024: rund 130.000 €

E in Speditionsunternehmen muss kurzfristig eine hochwertige Ladung Kupfer im Wert von fast 300.000 Euro vergeben. Über eine etablierte Frachtenbörse wird ein vermeintlich seriöser Frachtführer gefunden. Die Unterlagen wirken plausibel, die Konditionen werden per E-Mail vereinbart.

Kurz vor dem Transport kommt eine Änderung: Ein anderes Fahrzeug soll die Ladung übernehmen. Die neue E-Mail-Adresse wirkt zwar ungewöhnlich, doch der Transporttermin steht unmittelbar bevor. Eine erneute Vergabe scheint unter dem Zeitdruck kaum möglich.

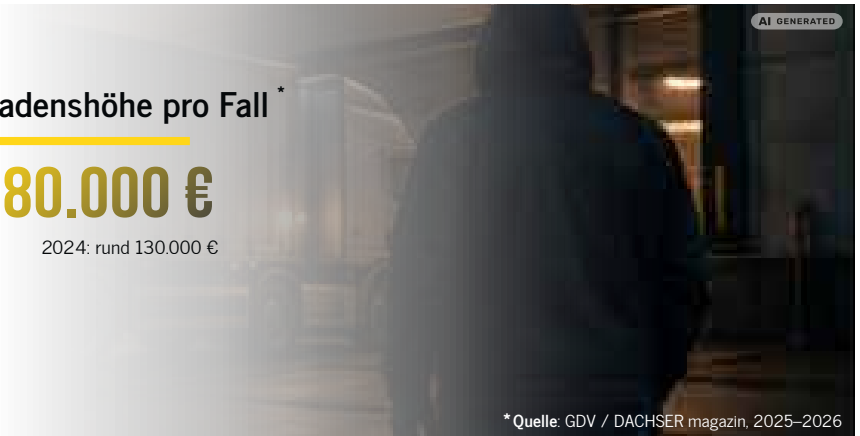
Die Ware wird abgeholt - und kommt beim Empfänger nie an.

## ERST DANACH STELLT SICH HERAUS:

Der eingesetzte Frachtführer war nicht derjenige, für den er sich ausgegeben hatte. Eine bestehende Identität war missbraucht worden.

## DIE LEKTION:

Eine Frachtenbörse ersetzt nicht die eigene Prüfung. Entscheidend ist nicht nur, wer den Auftrag vermittelt, sondern wer tatsächlich vor dem Hof steht und die Ware übernimmt.



\* Quelle: GDV / DACHSER magazin, 2025–2026

#### DREI WARNZEICHEN, DIE DISPONENTEN ERNST NEHMEN SOLLTEN:

##### Kurzfristiger Fahrzeugwechsel

Ein kurzfristig angekündigter Wechsel des eingesetzten Fahrzeugs oder Frachtführers ist nicht automatisch verdächtig. Er sollte jedoch Anlass sein, die Angaben und Unterlagen erneut zu überprüfen.

##### Zeitdruck

„Das Fahrzeug steht bereits bereit“ oder „Wir benötigen die Bestätigung sofort“ kann dazu führen, dass eigentlich notwendige Prüfungen verkürzt oder übersprungen werden. Gerade diesen Effekt machen sich Betrüger zunutze.

##### Attraktive Ladungen

Kupfer, Kaffee, Kakao und andere hochwertige, leicht handelbare Waren sind attraktive Ziele für organisierte Ladungsdiebstähle. Bei solchen Transporten ist besondere Sorgfalt bei der Auswahl und Überprüfung des Frachtführers gefragt.

# Phantomfrachtführer - erkennen, prüfen, stoppen

Neue GDV-Musterbedingungen machen die Frachtführerprüfung zur Pflicht

Rechnerisch verschwindet alle zwei Tage in Deutschland eine komplette Lkw-Ladung, weil sich Betrüger als Frachtführer ausgeben, sogenannte Phantomfrachtführer. Der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) reagiert auf diese wachsende Bedrohung:

Mit den neuen DTV-Verkehrshaftungsbedingungen (Fassung 2003/2026) reagiert die Versicherungswirtschaft auf diese Entwicklung und stellt erstmals konkrete Anforderungen an die Prävention, Prüfung und Dokumentation bei der Vergabe von Transportaufträgen. Es ist davon auszugehen, dass viele Versicherer diese Vorgaben ab dem 01.01.2027 schrittweise in ihre Vertragswerke übernehmen werden.

## FÜR SPEDITIONEN BEDEUTET DAS DEUTLICH STRENGERE OBLIEGENHEITEN:

Wer seine Prüf- und Dokumentationspflichten nicht erfüllt, riskiert Kürzungen beim Versicherungsschutz.



“30 Mio. €

Gesamtschaden 2025 durch Phantomfrachtführer.

Quelle: GDV / DACHSER magazin, 2025–2026

Nicht jeder Betrugsfall führt automatisch zu einem ungedeckten Schaden. Je nach Sachverhalt können Vermögensschäden über eine **Vertrauensschaden-** oder **Cyberversicherung** abgesichert sein. Während die Vertrauensschadenversicherung finanzielle Folgen von Betrug und Täuschung abdeckt, schützt die Cyberversicherung vor Schäden aus Cyberangriffen auf IT-Systeme und digitale Kommunikation.

Entscheidend sind wirksame Präventionsmaßnahmen, verbindliche Prüfprozesse sowie ein passgenauer Versicherungsschutz. Nur so lassen sich Betrugsrisiken nachhaltig begrenzen und Schadenfolgen minimieren.



## CLEAR BY CONLIO X SVG KI-GESTÜTZTES PRÜFTOOL

Phantomfrachtführer in wenigen Minuten erkennen.

Mit dem KI-gestützten Prüftool können Frachtführer schnell, nachvollziehbar und revisionssicher geprüft werden. Unternehmens-, Kontakt- und Fahrzeugdaten werden automatisiert analysiert und dokumentiert.

## IHRE VORTEILE

- ✓ Phantomfrachtführer frühzeitig erkennen und Betrugsrisiken reduzieren
- ✓ Prüfung in rund 2 Minuten statt bis zu 20 Minuten manueller Recherche
- ✓ Automatische Dokumentation aller Prüfschritte
- ✓ Offizielles Prüfprotokoll als Nachweis für Versicherer und Audits



**Hinweis:** CLEAR dient ausschließlich der Unterstützung bei der Frachtführerprüfung und stellt keine rechtliche Bewertung dar. Die Ergebnisse beruhen maßgeblich auf den bereitgestellten Dokumenten.



## SVG-AKADEMIE: SCHULUNG ZUM ERKENNEN VON PHANTOMFRACHTFÜHRERN

Wissen aufbauen. Risiken reduzieren. Anforderungen erfüllen.

Die SVG Akademie bietet eine speziell entwickelte Online-Schulung für Dispositions-, Transport- und Logistikmitarbeitende an. Die Schulung unterstützt Unternehmen dabei, die neuen Anforderungen der Versicherer praxistauglich umzusetzen.

## INHALTE

- 🎓 Typische Betrugsmuster und Vorgehensweisen erkennen
- 🎓 Identitäten, Dokumente und Unternehmensdaten richtig prüfen
- 🎓 Risiken bei der Frachtführerauswahl bewerten
- 🎓 Prüfungen sachgerecht dokumentieren
- 🎓 Nachweis der jährlichen Sensibilisierung für Mitarbeitende

Weitere Informationen unter:

[www.svg-akademie.de/phantomfrachtfuehrer-schulung](http://www.svg-akademie.de/phantomfrachtfuehrer-schulung) ↗

## ZWEI BAUSTEINE FÜR MEHR SICHERHEIT

Technische Unterstützung durch CLEAR, das neue Prüftool und gezielte Qualifizierung durch die SVG Akademie helfen dabei, Betrugsrisiken zu reduzieren und die neuen Anforderungen der Versicherungswirtschaft effizient umzusetzen.



## EXKLUSIVE SONDERKONDITIONEN FÜR SVG-KUNDEN

Sichern Sie sich jetzt exklusive Sonderkonditionen für unser neues Frachtführer-Prüftool und seien Sie zum Marktstart direkt dabei.

**JETZT INFORMIEREN UND VORTEILE SICHERN >>>**



## STAATSSSEKRETÄRSGESPRÄCHE IN BERLIN UND BRANDENBURG

Am 17.08.2026 trafen der Vorsitzende der Innung, Karl-Heinz Deubel, und Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider im Brandenburgischen Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung in Potsdam zu einem Meinungsaustausch mit **Staatssekretär Volker-Gerd Westphal** zusammen.

Neben der Vorstellung der Innung standen im Mittelpunkt der Erörterungen die wirtschaftliche Lage und die Personalsituation im Transportgewerbe sowie Besonderheiten der Unternehmens- und Gewerbestruktur der Brandenburger Güterverkehrsunternehmen.

Bei dem Gespräch am 18.08.2026 mit dem **Staatssekretär** für Mobilität und Verkehr in der Berliner Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt **Arne Herz** standen Fragestellungen zur Gültigkeit der im Güterkraftverkehr erteilten Gemeinschaftslizenzen, zum seit Mitte 2025 geltenden Genehmigungsverfahren zur Containergestellung im Straßenland von Berlin sowie zur Ausschreibung von Subunternehmerleistungen durch die BVG auf der Tagesordnung.

Die Innung wurde hierbei durch den stellvertretenden Vorsitzenden Claudio Kastner und durch Geschäftsführer Gerd Bretschneider vertreten.

Bezüglich der Gültigkeitsdauer der Gemeinschaftslizenzen, die gegenwärtig bei Ersterteilungen bei zwei Jahren und bei Folgeerteilungen bei fünf Jahren liegen, kündigte Staatssekretär Herz für Anfang 2027 die Rückkehr zur früheren Gültigkeitsdauer von 10 Jahren an. Allerdings sind innerhalb des Geltungszeitraums regelmäßig Überprüfungen der Zugangsvoraussetzungen der Genehmigungsinhaber geplant.



Volker-Gerd Westphal, Staatssekretär beim Brandenburgischen Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung



Arne Herz, Staatssekretär der Berliner Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt



## BÜNDNISTREFFEN IN FRANKFURT/ODER

Zu einem weiteren Arbeitstreffen in diesem Jahr kamen die Mitglieder des „Bündnisses pro Wirtschaft“ am 23.09.2026 in der IHK Ostbrandenburg in Frankfurt/Oder zusammen.

Im Mittelpunkt stand die Information über den Stand der Umsetzung und der Planungen der künftigen EU-Förderperiode im Land Brandenburg. Als Gast hierzu trug der Leiter der Koordinierungsstelle EU-Förderung im Finanzministerium Brandenburg Lars Wirbatz vor. Für die Innung nahmen Gerd Bretschneider und Sandra Elsanowski an der Zusammenkunft teil.

Das Bündnis pro Wirtschaft ist eine überparteiliche Initiative engagierter Wirtschaftsakteure aus Ostbrandenburg. Sie vereint das Ziel, die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in der Region nachhaltig zu verbessern und Ostbrandenburg als innovativen, verlässlichen und lebensnahen Wirtschaftsstandort weiterzuentwickeln.



## START DER KAMPAGNE „BERLIN DENKT WEITER“

Im August startete die erste Phase der Kampagne „Berlin denkt weiter“, die vom Verein Berliner Kaufleute und Industrieller (VBKI), der Industrie- und Handelskammer zu Berlin (IHK Berlin), der Handwerkskammer Berlin (HWK) und den Unternehmensverbänden Berlin-Brandenburg (UVB) initiiert wurde. Als Unterstützer der Initiative engagieren sich eine Reihe von Verbänden der Berliner Wirtschaft, darunter die **Fuhrgewerbe-Innung**, um gemeinsam ein Zeichen für die Zukunft Berlins zu setzen.

In den folgenden Wochen ist die Kampagne im Berliner Stadtbild mit Plakaten, digitalen Anzeigen im Berliner Fenster der U-Bahnen sowie im Checkpoint und Bezirksnewsletter des Tagesspiegel sichtbar geworden. Sie macht deutlich: Die Berliner Wirtschaft setzt sich für eine zukunftsfähige Stadt ein. Dies reicht von sicheren Arbeitsplätzen über neuen Wohnraum bis hin zu sozialem Engagement.

Im Mittelpunkt stehen die positiven Geschichten hinter diesen Themen. Denn eine starke Wirtschaft ist die Grundlage für Investitionen, Innovation und eine lebenswerte Stadt.

## 35 JAHRE LVW BRANDENBURG

Die Landesverkehrswacht Brandenburg e. V. feierte am 04.07.2026 ihr 35-jähriges Bestehen mit einer Jubiläumsveranstaltung auf dem Verkehrsübungsplatz der Ortsverkehrswacht Potsdam.



Zahlreiche Gäste aus Politik, Wirtschaft, Verwaltung sowie aus den Kreis- und Ortsverkehrswachten folgten der Einladung und würdigten gemeinsam das langjährige Engagement der Landesverkehrswacht für mehr Sicherheit im Straßenverkehr. Die Veranstaltung bot einen angemessenen Rahmen, um auf 35 Jahre erfolgreicher Verkehrssicherheitsarbeit zurückzublicken und zugleich den Blick auf die zukünftigen Herausforderungen zu richten.

Besonders freute sich die Landesverkehrswacht Brandenburg über die Teilnahme des Ministers für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg, Robert Crumbach. Für seine Anwesenheit, seine wertschätzenden Worte und die damit verbundene Anerkennung der Arbeit der Landesverkehrswacht und ihrer zahlreichen ehrenamtlich Engagierten bedanken wir uns sehr herzlich.

Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider würdigte in einem Grußwort die langjährige Zusammenarbeit der Innung bzw. der VSBB Verkehrssicherheit Berlin-Brandenburg GmbH mit der Landesverkehrswacht vor allem im Rahmen der jährlichen Informationskampagnen an Brandenburger Grundschulen zu den Gefahren des toten Winkels bei abbiegenden LKW, aber auch bei anderen Gelegenheiten.

Seit nunmehr 35 Jahren setzt sich die Landesverkehrswacht Brandenburg gemeinsam mit ihren Kreis- und Ortsverkehrswachten für die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden ein. Von der Verkehrserziehung für Kinder und Jugendliche über die Unterstützung älterer Menschen bis hin zu zahlreichen Präventionsprojekten und öffentlichen Veranstaltungen lebt diese wichtige Arbeit insbesondere vom persönlichen Einsatz vieler ehrenamtlicher Helferinnen und Helfer.

## GEFA-FAHRTEN 2026

Die diesjährigen, gemeinsam von Innung und GEFA-Bank GmbH organisierten Fahrten mit dem GEFA-Bus führte die Teilnehmer am 30.05. und am 26.09.2026 zunächst ins Kloster Neuzelle an der brandenburgischen Landesgrenze zu Polen, wo es die Klosterbrauerei zu besichtigen galt.



Die **Innungsmitglieder** und **GEFA-Kunden** erfuhren allerlei Wissenswertes über die Entstehung des „Schwarzen Abtes“ und anderer Sorten sowie die Geschichte der Traditionsbrauerei und konnten sich anschließend bei einer Verkostung von der Qualität der verschiedenen Biere überzeugen. Dies konnte auch beim anschließenden Mittagessen im benachbarten Restaurant fortgesetzt werden, das selbstverständlich die Neuzeller Biere auf der Karte hatte.



Abb.: Besuch im Stahlwerk Eisenhüttenstadt im Frühjahr (links) und im Herbst (rechts)  
(Quelle: FGI)

Anschließend ging es nach Eisenhüttenstadt, wo Gelegenheit bestand, das Stahlwerk von ArcelorMittal zu besichtigen. Unter fachkundiger Führung ehemaliger Stahlwerker lernten die Besucher viel Interessantes über die Geschichte des Werks, die Herstellung von Roheisen am Hochofen, die Herstellung der Brammen im Stahlwerk und die Verarbeitung im Warmwalzwerk. Während die Teilnehmer der Frühjahrsfahrt die Produktion am Hochofen, im Stahl- und im Warmwalzwerk live erleben konnten, war das bei der Herbstfahrt infolge einer Havarie am Hochofen leider nicht möglich. Aber auch im September erhielten die Teilnehmer einen anschaulichen Eindruck von der Produktion im Werk.

Natürlich hatten Daniel Scherr und Steffen Matthes von der GEFA-Bank mit Frühstück auf der Hinfahrt und Kaffee und Kuchen auf der Rückfahrt wieder ein tolles „Rundumsorglospaket“ geschnürt. Ihnen und dem Busfahrer auch in diesem Jahr wieder ein herzliches **Dankeschön!**





## FUSION VOLLZOGEN: DIE NEUE IKK GESUND PLUS GEHÖRT MIT RUND 620.000 VERSICHERTEN ZU DEN 25 GRÖSSTEN KRANKENKASSEN

In der konstituierenden Sitzung des Verwaltungsrates am 02.10.2026 wurde die Fusion der IKKBB Innungskrankenkasse Brandenburg/Berlin (Potsdam) und der IKK gesund plus (Magdeburg) zum Abschluss gebracht.



Die neue **IKK gesund plus** startet mit einem Beitragsvorteil. **In Berlin und Brandenburg sinkt der Zusatzbeitrag für die bisherigen Versicherten der IKK Brandenburg und Berlin (IKK BB) von 4,35 auf 3,39 Prozent, eine Entlastung um 0,96 Prozentpunkte.** Die Senkung gilt seit dem 1. Oktober 2026. Damit ist die IKK gesund plus nach heutigem Stand die günstigste Regionalkasse in Berlin und Brandenburg. In allen anderen Regionen bleibt der Zusatzbeitrag mit 3,39 Prozent stabil. Die Entscheidung für 2027 ist mit der Fusion bereits gefallen.

*„Gegen den allgemeinen Trend bekommen unsere Versicherten mehr Leistung für weniger Geld, in Berlin und Brandenburg sogar spürbar weniger“, sagt Uwe Deh, Vorstandsvorsitzender der IKK gesund plus. „Wer sich bis zum 31. Oktober für uns entscheidet, ist zum Jahresanfang dabei und profitiert von allen Vorteilen: mehr Leistungen zu einem stabilen Preis.“*

### → Entlastung für Versicherte und Arbeitgeber

Da der Zusatzbeitrag je zur Hälfte von Beschäftigten und Arbeitgebern getragen wird, profitieren beide Seiten. Ein Beispiel macht die Entlastung deutlich: Bei einem monatlichen Bruttoeinkommen von 3.500 Euro sparen Beschäftigte durch die Senkung des Zusatzbeitrags monatlich 16,80 Euro. Für den Arbeitgeber ergibt sich die gleiche Ersparnis. Zusammen sind das gut 400 Euro im Jahr. Der stabile Beitrag in den übrigen Regionen gibt Versicherten und Betrieben Planungssicherheit für 2027.

### → Mehr Leistung

Die neue Satzung verbindet die Leistungen beider Kassen und ermöglicht es, Angebote weiterzuentwickeln. *„Wir haben das Beste aus unseren beiden Welten in der neuen Satzung zu einem starken Leistungsangebot zusammengeführt. Versicherte profitieren beispielsweise von der Kostenübernahme osteopathischer Behandlungen bis zu 240 Euro und von Naturheilverfahren mit bis zu 120 Euro. Hinzu kommt unter anderem ein Bonus für Maßnahmen der betrieblichen Gesundheitsförderung. Das bedeutet ganz konkret: mehr Unterstützung für die eigene Gesundheit und attraktive Extras. Das ist der Mehrwert, den unsere Versicherten und Arbeitgeber jetzt spüren“,* sagt Kathrin Brockmann, Mitglied des Vorstandes.

### → Größer geworden, nah geblieben

Die neue IKK gesund plus gehört ab sofort zu den 25 größten Krankenkassen Deutschlands und will mit ihren Angeboten weiter wachsen. 64 Geschäfts- und Servicestellen verbinden Bremen und Bremerhaven mit Sachsen-Anhalt sowie Brandenburg und Berlin. Die persönliche Beratung vor Ort bleibt erhalten, digitale Services werden weiter ausgebaut.

*„Wir sind größer geworden und bleiben nah bei unseren Versicherten“,* sagt Ann Hillig, Vorständin der IKK gesund plus. *„Alle Geschäftsstellen bleiben erhalten, und persönliche Ansprechpartner sind auch künftig für sie da. Gleichzeitig machen wir viele Leistungen digital einfacher und schneller zugänglich.“*

## TRANSPORTORGANISATION DES BUNDES ALS INSTRUMENT DER NATIONALEN KRISENVORSORGE: NEUE INFORMATIONSEITE VERÖFFENTLICHT

In Zeiten tiefgreifender Veränderungen der Sicherheitsarchitektur in Europa kommt einer durchgängigen und resilienten Verfügbarkeit von Transport- und Logistikleistungen eine zentrale Bedeutung für die Versorgungssicherheit in Krisenlagen sowie für die Verteidigungsbereitschaft Deutschlands zu.



Hier setzt der gesetzliche Auftrag des Bundesamtes für Logistik und Mobilität (BALM) an: das BALM verantwortet die logistische Zivile Notfallvorsorge nach dem Verkehrsleistungsgesetz (VerkLG) und dem Verkehrssicherstellungsgesetz (VerkSiG) und sichert hierdurch die nationale Versorgung der Zivilbevölkerung, der Wirtschaft und der Streitkräfte durch Sicherstellung lebens- und verteidigungswichtiger Verkehrsleistungen. Das BALM ist zentraler Bestandteil des Operationsplans Deutschland und trägt so maßgeblich zum Betrieb der Logistikkreisläufe Deutschland bei.

Mit der Transportorganisation des Bundes (TOB) hat das BALM ein nationales Logistiknetzwerk mit mehr als 1.200 leistungsstarken Transport- und Logistikunternehmen sowie Personenbeförderungsunternehmen aufgebaut, die sich bereit erklärt haben, in Krisenlagen die Bundesrepublik Deutschland mit Transportleistungen zu unterstützen.

Mit dem Ziel, die Einsatzfähigkeit der Transportorganisation des Bundes weiter zu stärken, richtet das BALM eine zentrale Ansprechstelle als Single Point of Contact für die TOB-Unternehmen ein. Neben der Einbindung der Unternehmen in Krisenübungen und Arbeitsgruppen zu Prozessabläufen und resilienter Unternehmensinfrastruktur sieht das BALM vor, die TOB als Zivilschutzmarke auszubauen und Fachkongresse mit den Unternehmen der TOB zur weiteren Intensivierung der Vernetzung durchzuführen.

Mit dem neuen Onlineangebot informiert das BALM an einer zentralen Stelle umfassend über Aufgaben und Aufbau der TOB, über Entwicklungen im Ausbau des Logistiknetzwerkes sowie über aktuelle Termine und Veranstaltungen. Unternehmen, die in der Transportorganisation des Bundes mitwirken möchten, erhalten zudem Hinweise und Kontaktmöglichkeiten. Zu finden ist das neue Informationsangebot unter dem nachfolgenden Link

[https://www.balm.bund.de/DE/Themen/KrisenmanagementZivileNotfallvorsorge/TransportorganisationdesBundes/TransportorganisationdesBundes\\_node.html](https://www.balm.bund.de/DE/Themen/KrisenmanagementZivileNotfallvorsorge/TransportorganisationdesBundes/TransportorganisationdesBundes_node.html)

---

## 1. BRANDENBURGER VERKEHRSKONFERENZ: TRANSPORTWIRTSCHAFT FORDERT FAIRE BEDINGUNGEN

Das Brandenburger Transportgewerbe fordert ein entschlossenes Handeln von Landes- und Bundespolitik. Auf der ersten Brandenburger Landesverkehrskonferenz am 06.10.2026 haben die Industrie- und Handelskammern Brandenburg sowie die maßgeblichen Verkehrsverbände des Landes – darunter der Fuhrgewerbe-Innung – ein gemeinsames Forderungspapier verabschiedet.

*„Ohne leistungsfähige Transportunternehmen gibt es weder Versorgungssicherheit noch wirtschaftliches Wachstum. Brandenburg ist Transitland, Industrieland und Logistikstandort zugleich. Doch viele Unternehmen erleben täglich, dass Infrastruktur, Genehmigungsverfahren und politische Rahmenbedingungen nicht mit den Anforderungen der Praxis Schritt halten“,* sagt Monique Zweig, Hauptgeschäftsführerin der IHK Ostbrandenburg, als Sprecherin für die Landesarbeitsgemeinschaft der drei Brandenburgischen IHKs.

Vor allem kleine und mittlere Unternehmen geraten durch steigende Kosten, schwache Infrastruktur und wachsende regulatorische Anforderungen zunehmend unter Druck. Ein wesentliches Thema war in diesem Zusammenhang der Kraftstoffpreis. Landes-Verkehrsminister Robert Crumbach betonte hier, dass „wir die Energiepreise dauerhaft nach unten bringen müssen, sonst stellen wir unser Wirtschaftsmodell auf den Prüfstand!“ – eine Aussage, der man nur zustimmen kann.

Besonders kritisch sieht die Branche die Diskrepanz zwischen politischen Klimazielen und den tatsächlichen Voraussetzungen vor Ort. Unternehmen sind bereit, in E-Lkw oder Wasserstofftechnologien zu investieren. Fehlende Ladeinfrastruktur, hohe Investitionskosten und eine mangelnde Planungssicherheit würden die Transformation jedoch ausbremsen.

Gleichzeitig fordert das Bündnis mehr Mut zu praxistauglichen Lösungen. Dazu gehört aus Sicht der Verbände auch eine Anhebung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für schwere Lkw von derzeit 60 auf 80 Stundenkilometer auf geeigneten Straßen. Brandenburg solle hierfür eine Bundesratsinitiative starten.



Abb.: Übergabe des Forderungspapiers des Brandenburger Transportgewerbes  
an Verkehrsminister Robert Crumbach  
(Quelle: IHK Potsdam)

Neben dem Ausbau der Ladeinfrastruktur und der Anpassung verkehrsrechtlicher Vorgaben fordert das Papier auch bessere Baustellenkoordination, schnellere Planungs- und Genehmigungsverfahren, mehr sichere Lkw-Stellplätze sowie eine konsequentere Durchsetzung fairer Wettbewerbsbedingungen im europäischen Straßengüterverkehr.

Die Partner der Landesverkehrskonferenz verbinden damit einen klaren Appell an die Politik: Brandenburg muss dort handeln, wo es selbst Verantwortung trägt, etwa bei Infrastruktur, Digitalisierung und Planungsbeschleunigung. Gleichzeitig braucht das Land eine starke Stimme gegenüber dem Bund, wenn es um wettbewerbsfähige Energiekosten, Investitionen in die Verkehrswege und wirksame Kontrollen gegen Wettbewerbsverzerrungen geht.

Die Innung wurde auf der Konferenz durch den Vorsitzenden Karl-Heinz Deubel und Geschäftsführer Gerd Bretschneider repräsentiert, auch eine Reihe Mitgliedsunternehmer nahm an der Konferenz teil.



Landesarbeitsgemeinschaft  
der Industrie- und Handels-  
kammern des Landes  
Brandenburg



Verband Verkehr und Logistik  
Berlin und Brandenburg e. V.

### Faire Rahmenbedingungen für die Brandenburger Speditions-, Transport- und Logistikwirtschaft

Das Transportgewerbe ist unverzichtbar für Wirtschaft, Industrie, Ver- und Entsorgung in Brandenburg. Steigende Kosten, marode Infrastruktur und zunehmender Wettbewerbsdruck belasten insbesondere kleine und mittlere Unternehmen. Brandenburg und der Bund müssen jetzt handeln.

#### Unsere Forderungen:

##### 1. Kosten senken – Wettbewerbsfähigkeit sichern

- Energiesteuer auf Diesel schrittweise auf EU-Mindestniveau absenken.
- Dauerhafte Mautentlastung für emissionsarme Fahrzeuge schaffen.
- Abschaffung der CO<sub>2</sub>-Doppelbesteuerung bei LKW-Maut und Diesel.

##### 2. Infrastruktur ausbauen und sanieren

- Straßen und Brücken schneller sanieren und ausbauen, wichtige Güterverkehrskorridore priorisieren.
- Mehr sichere Lkw-Stellplätze entlang der Hauptverkehrsachsen schaffen.
- Planungs- und Genehmigungsverfahren in Brandenburg beschleunigen.

##### 3. Baustellen besser koordinieren

- Eine zentrale Baustellenkoordination für Brandenburg einrichten.
- Baumaßnahmen mit Berlin und den Nachbarländern verbindlich abstimmen.

##### 4. Schienenausbau + Transport über die Schiene fördern

- Planungs- und Genehmigungsverfahren für Schienenausbau beschleunigen.
- Nachhaltigen Transport über die Schiene fördern + ausbauen.
- Umschlagterminals + kombinierte Verkehre Straße-Schiene stärker nutzen.

##### 5. Klimafreundliche Antriebe ermöglichen

- Förderung von Ladeinfrastruktur an Betriebsstandorten und Autohöfen ausbauen.
- Investitionen in E-Lkw und Wasserstofffahrzeuge für den Mittelstand unterstützen.
- Bund zu einem schnelleren Ausbau der Ladeinfrastruktur an Autobahnen bewegen.

##### 6. Mittelstand stärken

- Unternehmensnachfolge durch Förderung + Beratung unterstützen.
- Digitalisierung kleiner Transportunternehmen mit niedrigschwelligen Förderprogrammen unterstützen.
- Umsetzung elektronischer Frachtdokumente (eFTI) beschleunigen.

##### 7. Regeln an die Praxis anpassen

- Brandenburg soll sich im Bundesrat dafür einsetzen, dass auf geeigneten Straßen die zulässige Höchstgeschwindigkeit für schwere Lkw von 60 auf 80 km/h angehoben wird.

##### 8. Fairen Wettbewerb durchsetzen

- Kabotagekontrollen durch BALM und Zoll deutlich verstärken.
- Verstöße wirksam sanktionieren und den Mindestlohn auch gegenüber ausländischen Marktteilnehmern konsequent durchsetzen.

#### Unser Appell:

**Brandenburg braucht ein leistungsfähiges und wettbewerbsfähiges Transportgewerbe. Das Land Brandenburg muss bei Baustellenkoordination, Digitalisierung und Infrastrukturausbau selbst handeln. Gegenüber dem Bund braucht es zugleich eine starke Stimme bei der Senkung der Treibstoffkosten, Planungsbeschleunigung für den Bau von Infrastruktur und bei der Verstärkung der Kabotagekontrollen für ausländische Transportunternehmen in Deutschland.**

#### Gemeinsames Ziel von Wirtschaft und Politik muss es jetzt sein:

- weniger Kostenbelastungen für Transportunternehmen,
- mehr Planungssicherheit,
- bessere Infrastruktur durch Planungsbeschleunigung und schnelleren Bau,
- fairen Wettbewerb ermöglichen

## GEMEINSCHAFTSLIZENZEN IN BERLIN WIEDER MIT 10 JAHREN GÜLTIGKEIT

Seit November 2023 hat Berlin – ohne vorherige Abstimmung mit den Gewerbevertretungen, wie später entschuldigend eingeräumt wurde – die Gültigkeit von erteilten EU-Gemeinschaftslizenzen auf zwei Jahre (bei Ersterteilung) bzw. fünf Jahre (bei Neuerteilung) verkürzt, üblich waren zuvor und sind bundesweit 10 Jahre. Das führte bei vielen Unternehmen, insbesondere bei denen, die bereits Jahrzehnte am Markt sind (einige verfügten bereits zu West-Berliner Zeiten über „rote Konzessionen“ für den damaligen Güterfernverkehr!) für erheblichen Unmut. Auch die Innung hatte seinerzeit sofort massive Kritik geäußert und für Bestandsunternehmen eine Rückkehr zur früheren Verfahrensweise gefordert. In der Folgezeit wurde bei vielen Gelegenheiten – z. B. im Rahmen der Austauschplattform Wirtschaftsverkehr bei SenMVKU – diese Forderung erneuert. Manches dauert jedoch bekanntlich ...

Insofern ist es erfreulich, mitteilen zu können, dass **ab 01.01.2027 Gemeinschaftslizenzen im Güterverkehr in Berlin wieder mit 10 Jahren Gültigkeit erteilt werden**, innerhalb des Gültigkeitszeitraums sind stichprobenweise behördliche Überprüfungen der Zugangsvoraussetzungen vorgesehen. Darüber wurden die Innungsvertreter anlässlich eines Gesprächs mit Verkehrs-Staatssekretär Arne Herz im August informiert.

Anzeige \_\_\_\_\_

**Train-the-Trainer-Portal**  
Weiterbildungen für Ausbilder und Trainer



Sie sind in der Logistik, im Güterkraftverkehr oder im Straßenpersonenverkehr tätig und möchten **IHRE Erfahrungen** und **IHR Wissen** weitergeben? Wir unterstützen Sie bei **IHREN** Zielen.

Aus- und Weiterbildungen für Ausbilder und Trainer in der

- **Berufskraftfahrer - Qualifikation**
- **Gefahrgutausbildung für Fahrer und Beauftragte**
- **Fördertechnik**
- **Baumaschinentechnik**

[www.train-the-trainer-portal.de](http://www.train-the-trainer-portal.de)

[mail.trainerportal@gmail.com](mailto:mail.trainerportal@gmail.com)

Dresden – Eisenhüttenstadt – Berlin – Lausitzring – Cottbus – Oranienburg

## BUSBRANCHE FORDERT UNTERSTÜTZUNG FÜR GEWERBLICHEN PERSONEN- UND GÜTERVERKEHR

Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen (bdo) begrüßte in einer Mitte September veröffentlichten Meldung die Überlegungen der Bundesregierung, endlich Maßnahmen gegen die Belastungen durch die hohen Kraftstoffpreise zu ergreifen. Statt einer Gießkannen-Förderung nach dem Vorbild des Tankrabatts muss die Unterstützung jedoch gezielt dem gewerblichen Personen- und Güterverkehr zugutekommen. So lassen sich steigende Transportkosten dämpfen, öffentliche Mobilität bezahlbar halten, ohne zusätzlichen Anreize für den motorisierten Individualverkehr zu schaffen.

Wie dringlich die Situation für die Busunternehmen ist, zeigt eine aktuelle Branchenbefragung des bdo. Sowohl im ÖPNV als auch in der Bustouristik werden über 90 Prozent der Unternehmen durch die Kraftstoffpreise stark oder sehr stark belastet.



**Besonders schwierig ist die Situation im Reise- und Gelegenheitsverkehr:** Bei bereits gebuchten oder angebotenen Reisen können **60 Prozent** der Unternehmen die gestiegenen Kosten **überhaupt nicht und fast 40 Prozent** lediglich teilweise nachträglich weitergeben. Gleichzeitig verändert sich die Nachfrage. Knapp 43 Prozent der Unternehmen berichten von weniger Buchungen. Damit treffen steigende Betriebskosten auf eine zunehmend preissensible Nachfrage.

**Auch im ÖPNV bleiben die Unternehmen vielfach auf einem erheblichen Teil der Mehrkosten sitzen.** Zwar bestehen in vielen Verkehrsverträgen Preisgleitklauseln oder andere Anpassungsmöglichkeiten. Die Rückmeldungen zeigen jedoch, dass die gestiegenen Kraftstoffkosten dadurch häufig nur teilweise, kaum oder gar nicht ausgeglichen werden. Teilweise werden Anpassungen erst mit erheblicher Verzögerung wirksam. **Bei 37 Prozent der Unternehmen, die im Auftrag fahren, gab es keine oder nur eine geringe Anpassung der Vergütung. Nur bei 5 Prozent ist eine vollständige Anpassung erfolgt.**

Gleichzeitig werden deutschlandweit bereits Verkehrsleistungen reduziert. Auftrags-Unternehmen berichten von Kürzungen bei einzelnen Fahrten, Schwachverkehrszeiten, Schülerverkehren und Taktverdichtungen – in einzelnen Fällen auch von **Abbestellungen ganzer Linien**. Bei mehr als 18 Prozent der Befragten sind bereits Abbestellungen erfolgt oder wurden angekündigt. Bei mehreren betroffenen Unternehmen beträgt die gemeldete Reduzierung des ursprünglich vereinbarten Leistungsvolumens **bis zu zehn Prozent**.

Aus Sicht des bdo ist klar: **Wer den gewerblichen Personen- und Güterverkehr unterstützt, stabilisiert nicht nur einzelne Unternehmen.** Eine solche Maßnahme trägt dazu bei, den Preisdruck bei Lebensmitteln und Produkten des täglichen Bedarfs zu begrenzen und gleichzeitig Busverkehre für die Bevölkerung bezahlbar zu halten.

**Der europäische Beihilferahmen bietet dafür bereits die passende Grundlage.** Der im April beschlossene befristete Krisenrahmen der EU-Kommission (METSAP) ermöglicht den Mitgliedstaaten ausdrücklich, Unternehmen im Straßenverkehr bei den krisenbedingten Kraftstoffmehrkosten zu unterstützen. Dabei können grundsätzlich bis zu 70 Prozent der zusätzlichen Kraftstoffkosten ausgeglichen werden; alternativ sieht der Rahmen eine vereinfachte Unterstützung von bis zu 50.000 Euro für zusätzliche Kraftstoffkosten vor. Spanien und Luxemburg gehen diesen Weg bereits. Auch andere Mitgliedstaaten werden folgen. Deutschland sollte diesen Spielraum der EU ebenfalls nutzen und eine gezielte Entlastung des gewerblichen Personen- und Güterverkehrs auf den Weg bringen.



# Ihr Unternehmen, unser Ökostrom

- aus 100 % erneuerbaren Energiequellen
- 12 oder 24 Monate Vertragslaufzeit
- exklusive Preisvorteile für Innungsmitglieder

Mehr Infos erhalten Sie bei Ihrer Innung oder unter:  
[vattenfall.de/gewerbe-partner](https://vattenfall.de/gewerbe-partner)

## ERFOLGREICHE BDO VORSTANDSWAHLEN

**Die Mitgliederversammlung des Bundesverbands Deutscher Omnibusunternehmen (bdo) e.V. hat wichtige personelle Weichen für die weitere Verbandsarbeit gestellt. Ulrich Rau wurde als Vizepräsident bestätigt, Mario König übernimmt künftig das Amt des Vizepräsidenten. Mit Maximilian Wies zieht zudem ein neues Mitglied in den Vorstand ein.**

Im Rahmen der diesjährigen Mitgliederversammlung des Bundesverbands Deutscher Omnibusunternehmen (bdo) e.V. haben die Mitglieder über die turnusmäßig zur Wahl stehenden Positionen in Vorstand und Präsidium entschieden.

Ulrich Rau (WBO) wurde als Vizepräsident in seinem Amt bestätigt. Mario König (MDO), der dem bdo-Vorstand bereits seit 2020 angehört, wurde zum Vizepräsidenten gewählt und übernimmt damit künftig zusätzliche Verantwortung im Präsidium. Er folgt auf Dr. Sandra Schnarrenberger, die nach langjährigem Engagement aus dem Vizepräsidentenamt ausscheidet.

Auch im Vorstand setzt der bdo auf die Verbindung von Erfahrung und neuen Perspektiven: Dirk Hänsgen (NWO) und Klaus Schmidt (OVN) wurden in ihren Ämtern bestätigt. Neu in den Vorstand gewählt wurde der bayerische Busunternehmer Maximilian Wies.

bdo-Hauptgeschäftsführerin Christiane Leonard gratulierte den gewählten Vorstandsmitgliedern: *„Mit den heutigen Wahlen verbinden wir Kontinuität mit neuen Impulsen. Ich freue mich sehr, dass Ulrich Rau, Dirk Hänsgen und Klaus Schmidt ihre erfolgreiche Arbeit fortsetzen. Mit Mario König übernimmt ein bereits erfahrener und engagierter Vorstandskollege nun zusätzliche Verantwortung als Vizepräsident. Ich kenne und schätze Mario aus unserer langjährigen Zusammenarbeit und freue mich sehr darauf, diese im Präsidium künftig noch enger fortzusetzen.“*

Besonders begrüßte Leonard auch die Wahl von Maximilian Wies in den Vorstand: *„Mit Max Wies gewinnen wir einen jungen Unternehmer, der Tradition und Zukunft auf besondere Weise miteinander verbindet. Als Unternehmerin vierter Generation kennt er die Herausforderungen eines mittelständischen Familienunternehmens aus eigener Erfahrung und bringt zugleich einen klaren Blick auf die Zukunft unserer Branche mit. Mit seinem fachlichen Hintergrund sowie seinem Engagement für Themen wie Digitalisierung, alternative Antriebe und automatisiertes Fahren setzt er wichtige Akzente.“*



Abb.: v.l.n.r: Maximilian Wies, Ulrich Rau, Karl Hülsmann, Klaus Schmidt, Mario König, Hans Gassert, Kai Neumann, Christiane Leonard, Karl Reinhard Wissmüller, Dirk Hänsgen

Quelle: © bdo

Mit der neuen Zusammensetzung von Vorstand und Präsidium setzt der bdo auf die Verbindung von Erfahrung, Kontinuität und neuen Perspektiven. Gemeinsam mit seinen Landesverbänden wird der Bundesverband auch künftig auf Landes-, Bundes- und europäischer Ebene die Interessen der privaten und mittelständischen Busunternehmen vertreten und sich für wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen sowie eine starke Zukunft des Busverkehrs einsetzen.

# Reinigen ohne Rückstände

## *Mehrwegputztücher ergänzen das professionelle Equipment in der Werkstattpraxis*

In vielen Betrieben sind Tücher aus Alttextilien oder Papier nach wie vor Standard – trotz möglicher Schwachstellen. Papier kann reißen, wenn viel feuchter Schmutz aufzunehmen ist. Alttextilien hinterlassen oft Rückstände. Beides beeinträchtigt die gründliche Reinigung öl- oder fettverschmutzter Oberflächen. Mit dem Mewa-Tuchsystem steht eine professionelle Alternative zur Verfügung, die nicht nur funktional, sondern auch wirtschaftlich nachhaltig überzeugt.

Das Mewa-Putztuch aus Textil ist mehr als nur ein Hilfsmittel – es ist ein durchdachtes Werkzeug für den industriellen Einsatz. Es wird speziell für den herausfordernden Einsatz in Werkstatt und Produktion gewebt und besitzt eine hohe Schmutz- und Flüssigkeitsaufnahme. Schmierstoffe, Farben und Fette werden zuverlässig entfernt – quasi ohne Flusen zu hinterlassen und ohne zu zerreißen. Als Allzwecktuch eignet es sich sogar für die Nassreinigung. Das bedeutet: Weniger Unterbrechungen im Arbeitsprozess und ein gründlich sauberes Ergebnis.

## *Mehrweg mit System – ökologisch und ökonomisch*

Damit vermittelt das Mewa-Tuch Verlässlichkeit und Qualität. Nicht zuletzt kann es sogar positiv auf die Arbeitszufriedenheit einwirken, denn mit hochwertigem Equipment ist die Arbeit produktiver.

Der Rundum-Service für Putztücher von Mewa basiert auf einem geschlossenen Kreislauf: Die gebrauchten Tücher werden in festgelegten Intervallen abgeholt, industriell gewaschen, geprüft und wieder ausgeliefert. Dies reduziert den Verbrauch an Einwegmaterialien und spart in Unternehmen Lagerfläche, Zeit und Entsorgungsaufwand ein.

Die Tücher sind in vier Qualitäten erhältlich – vom robusten Allzwecktuch aus Baumwolle bis hin zum sensiblen Mikrofaser Tuch für empfindliche Oberflächen.

### Informieren Sie sich:

- MEWA Textil-Service
- Telefon: 0800 4 500 300
- E-Mail: [info@mewa.de](mailto:info@mewa.de)

Erfahren Sie mehr: [www.mewa.de/kontakt](http://www.mewa.de/kontakt)



Professionell Ordnung halten mit Mehrwegtüchern von Mewa.



Schmutzstoffe entfernt das Mewa-Tuch zuverlässig – so gut wie rückstandslos.

## PREMIERE FÜR DIE AUSZEICHNUNG „TOP BUS DESTINATION 2026“



Drei Gewinner, neun Vorbilder und eine große Bühne für gelebte Gastfreundschaft: Im Rahmen der bdo | Tourismus Werkstatt in Berlin wurden am 6. Oktober 2026 erstmals die begehrten Titel „Top Bus Destination“ verliehen.

Dass Busfreundlichkeit im Tourismus den entscheidenden Unterschied macht, stand beim festlichen Event im Colosseum Event Berlin außer Frage. Mit der Auszeichnung ehrte der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen (bdo) erstmals Destinationen, die Busreisenden und insbesondere dem Fahrpersonal herausragenden Service und optimale Rahmenbedingungen bieten.

### Die Gewinner 2026 im Überblick

In **drei Kategorien** durften sich die Erstplatzierten über den Premiertitel freuen:

#### **Kategorie Städte:** Bremerhaven

Überzeugte durch zentrale Busausstiege mit kurzen Wegen zu den maritimen Attraktionen, maßgeschneiderte Programme sowie einen festen, gut vernetzten Ansprechpartner für Busreisen vor Ort.

#### **Kategorie Erlebniswelten:** Europa-Park Erlebnis-Resort

Setzt Maßstäbe beim Fahrpersonalservice: Ein eigenes Busfahrerhaus, freier Eintritt und Gutscheine für das Personal treffen auf digitale Anmeldung, eine eigene Buskasse sowie flexible Gruppenangebote.

#### **Kategorie Sehenswürdigkeiten:** Leuchtenburg

Glänzt durch einen barrierefreien Schrägaufzug zur Höhenburg, zehntausendprozentigen Service mit zehn kostenfreien Busparkplätzen (ohne Buchungspflicht) sowie eine moderne Talstation samt Sanitäreinrichtungen und Aufenthaltslounges.



Alle nominierten und die Gewinner auf einer Bühne  
Quelle: ©bdo



**„Wo Busreisende und Fahrpersonal willkommen sind, gewinnt der Tourismus.“**

**Wir gratulieren unseren drei Gewinnern und wünschen uns, dass ihre Ideen weitere Reiseziele inspirieren“**

bdo-Hauptgeschäftsführerin  
Christiane Leonard

### Starkes Feld: Die Top 9 der Busfreundlichkeit

Neben den drei Siegern wurden auch die weiteren Finalisten der Top 9 gebührend gefeiert: Essen und die Lutherstadt Wittenberg (Städte), die Autostadt in Wolfsburg und Oskarshausen (Erlebniswelten) sowie die Marksburg und das UNESCO-Weltkulturerbe Corvey (Sehenswürdigkeiten).

Der Wettbewerb bildete den glanzvollen Abschluss der bdo | Tourismus Werkstatt, bei der rund 35 Aussteller, aktuelle Branchentrends und die neue dwif-Studie „Wirtschaftsfaktor Bus“ für wertvolle Impulse sorgten. Unterstützt wurde die Premiere von MAN Truck & Bus Deutschland und Daimler Buses.

## VERKEHRSWENDE UND TOURISMUS GEMEINSAM DENKEN: BDO FORDERT BESSERE RAHMENBEDINGUNGEN FÜR DEN REISE-



bdo-Hauptgeschäftsführerin Christiane Leonard  
bei der öffentlichen Anhörung zur Bustouristik  
Quelle: © bdo

Bei einer öffentlichen Anhörung des Tourismusausschusses des Deutschen Bundestages hat sich unser Bundesverband bdo nachdrücklich für die Belange der mittelständischen Bustouristik eingesetzt. Die Botschaft an die Politik ist klar: Wer nachhaltigen Tourismus und die Verkehrswende voranbringen will, muss den Reisebus stärken.

Die Herausforderungen für unsere Branche bleiben hoch: Das Fahrgastaufkommen liegt weiterhin deutlich unter dem Vorkrisenniveau, während hohe Kraftstoffpreise, Bürokratie und der Fahrpersonalmangel die Unternehmen stark belasten. Da Busreisen lange im Voraus kalkuliert werden, lassen sich gestiegene Dieselpreise kaum an Kunden weitergeben.

Der bdo hat der Politik daher **fünf** zentrale Forderungen vorgelegt:

- ➔ **Kostenbelastung senken:** Einführung eines Gewerbediesels, Ausweitung der Energiesteuerentlastung auf Reisebusse und ein bezahlbarer Fahrstrompreis für die E-Transformation.
- ➔ **Steuerliche Fairplay:** Beendigung der Benachteiligung gegenüber der Bahn (ermäßigte Umsatzsteuer) und dem Flugverkehr. Der ermäßigte Umsatzsteuersatz muss auch für Reise- und Fernbusse gelten.
- ➔ **Bürokratie abbauen:** Abschaffung veralteter Vorgaben wie dem papiergebundenen Fahrtenblatt und vereinfachte Nachweise (A1). Zukunftsweisende Konzepte wie eine sichere Liegendsbeförderung müssen rechtlich ermöglicht werden.
- ➔ **E-Mobilität praxistauglich fördern:** Verlässliche Förderprogramme und der Aufbau einer busgeeigneten Ladeinfrastruktur.
- ➔ **Busse in Städten mitdenken:** Halte-, Park- und Lademöglichkeiten in Destinationen sichern. Mit ca. 14,5 Mrd. Euro Bruttoumsatz ist der Bustourismus ein unverzichtbarer Wirtschaftsfaktor.

## NEUE BDO-BROSCHÜRE ZU ARBEITSZEITVORSCHRIFTEN ERSCHIENEN

Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen (bdo) hat seine Broschüre „**Arbeitszeitschriften für Fahrpersonal von Kraftomnibussen beim Einsatz im Gelegenheits- und Linienverkehr**“ umfassend überarbeitet und neu aufgelegt. Die mittlerweile 8. überarbeitete Auflage bringt die aktuellen Regelungen zu Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten sowie zu den zahlreichen Nachweis- und Dokumentationspflichten übersichtlich und praxisnah zusammen.

Die Sozialvorschriften im Straßenverkehr gehören zu den zentralen, zugleich aber auch besonders komplexen Regelungsbereichen für Busunternehmen. Europäische und nationale Vorschriften greifen ineinander, neue Vorgaben kommen hinzu und bestehende Regelungen werden fortlaufend weiterentwickelt. Die neue bdo-Broschüre soll den Unternehmen deshalb eine verlässliche Orientierung für die tägliche betriebliche Praxis geben.

Berücksichtigt werden unter anderem die aktuellen Vorgaben zu Lenk- und Ruhezeiten, Fahrtunterbrechungen und Arbeitszeiten, die Besonderheiten des Gelegenheitsverkehrs und des Linienverkehrs bis 50 Kilometer, die Anforderungen an Fahrtenschreiber sowie Mitführungs-, Nachweis- und Aufbewahrungspflichten. Einen besonderen Schwerpunkt bilden die neuen Flexibilisierungsmöglichkeiten im Personengelegenheitsverkehr, die mit der Verordnung (EU) 2024/1258 eingeführt wurden.

Zahlreiche Übersichten, Beispiele und neu entwickelte Grafiken übersetzen die gesetzlichen Vorgaben in konkrete Anwendungssituationen und machen auch komplexe Regelungszusammenhänge leichter nachvollziehbar. Damit versteht sich die Broschüre nicht nur als Zusammenstellung der maßgeblichen Vorschriften, sondern vor allem als praktisches Nachschlagewerk für den betrieblichen Alltag.

Die Neuauflage ist das Ergebnis einer intensiven fachlichen Zusammenarbeit innerhalb der bdo-Organisation. An Redaktion und Überarbeitung waren neben der Projektleitung beim bdo, Martin Burkart (WBO), Christian Gladasch (NWO), Michael Kaiser (GVN), Monika Steffen (LBO) und Volker Tuchan (LHO) beteiligt.

**Die Broschüre ist ausschließlich für Mitgliedsunternehmen der bdo-Landesverbände, also auch Mitgliedsunternehmen der Sparte Omnibus der Fuhrgewerbe-Innung, bestimmt.**



## DACHL-AUSTAUSCH IN DER SCHWEIZ

Die Busverbände aus Deutschland, Österreich, der Schweiz und Luxemburg sind vom 28. bis 30. August 2026 zu ihrem jährlichen Arbeitstreffen zusammengekommen. Gastgeber des diesjährigen Treffens war die Schweiz. In der Region Bern/Thun berieten die Präsidentinnen und Präsidenten sowie die Geschäftsführerinnen und Geschäftsführer der Verbände über die zentralen Herausforderungen sowie Zukunftsthemen der Branche.

Einen Schwerpunkt bildete das autonome Fahren. Die Verbandsvertretenden waren sich einig, dass die Technologie große Chancen für den Busverkehr bietet. Richtig in bestehende Mobilitätsstrukturen integriert,

können autonome Busse den Fahrpersonalmangel abfedern und vor allem im ländlichen Raum zu einem besseren Mobilitätsangebot beitragen. Entscheidend ist, dass nicht allein große Technologieunternehmen die Entwicklung bestimmen. Auch mittelständische Busunternehmen müssen frühzeitig beteiligt werden und ihre praktische Betriebserfahrung von Beginn an einbringen können.

Intensiv diskutiert wurde zudem der Fahrpersonalmangel und der Berufszugang. Ersterer stellt in allen vier Ländern viele Busunternehmen vor großen Herausforderungen und gefährdet zunehmend die Aufrechterhaltung und Ausweitung des Angebots klimafreundlicher Mobilität. Umso wichtiger erscheint in diesem Zusammenhang ein einfacher und günstiger Zugang zum Fahrberuf. Auch die Gewinnung und Anerkennung von Fahrerinnen und Fahrern aus Drittstaaten spielt hier eine wichtige Rolle.



Abb.: DACHL-Treffen 2026 (v.l.n.r.): Jean Clement, Tom Stephany (Luxemburg), Christiane Leonard (Deutschland), Franziska Meyer, Michel Limberis, Marc Dysil (Schweiz), Martin Horvath und Paul Blachnik (Österreich) – Quelle: bdo

Ein weiteres zentrales Thema war der Abbau bürokratischer Belastungen. Die Unternehmen werden weiterhin durch zahlreiche Dokumentations-, Nachweis- und Mitführungspflichten ausgebremst. Besonders kleinere und mittelständische Betriebe sind hiervon unverhältnismäßig stark betroffen. Klar ist: Bürokratieabbau muss für die Unternehmen im Betriebsalltag spürbar werden. Umso wichtiger ist es, bestehende Vorgaben auf ihre Notwendigkeit zu überprüfen sowie Verfahren stärker zu digitalisieren.

Das diesjährige DACHL-Treffen hat derweil erneut gezeigt, wie wichtig der kontinuierliche Austausch und die enge Zusammenarbeit der Schwesterverbände ist, so die Präsidenten und Geschäftsführungen übereinstimmend. Die zentralen Herausforderungen der Busbranche machen leider nicht an Landesgrenzen halt. Umso wichtiger ist es, gemeinsame Positionen zu entwickeln und die Interessen der privaten Busunternehmen geschlossen auf nationaler und europäischer Ebene zu vertreten. Gerade im Umgang mit den Dieselpreisen zeigt sich, dass die Regierungen des DACHL-Raums sehr unterschiedliche Maßnahmen zur Abfederung von Härten implementieren.

### Zum Hintergrund:

Beim sogenannten **DACHL-Treffen** kommen einmal im Jahr die Präsidenten und Geschäftsführungen der Busverbände aus Deutschland (bdo), Österreich (WKO, Fachverband Bus), der Schweiz (ASTAG, Fachgruppe Car) und Luxemburg (FLEAA) zu einem Arbeitstreffen zusammen. Der Austragungsort wechselt zwischen den teilnehmenden Ländern. Nächstes Jahr geht es nach München.

## ERFAHRUNGSAUSTAUSCH DER ZERTIFIZIERER MIT DEN ANERKENNUNGSBEHÖRDEN

Der diesjährige Erfahrungsaustausch der regional anerkannten Entsorgungsgemeinschaften und technischen Überwachungsorganisationen im Segment der Zertifizierung von Entsorgungsfachbetrieben fand am 25.09.2026 im Goertzwerk im Südwesten Berlins statt. Eingeladen hatte in diesem Jahr die oecontrol Technische Überwachungsorganisation mbH, deren Sachverständige auch für die Entsorgungsgemeinschaft Abfall Berlin-Brandenburg e. V. (ESA) und die Entsorgungsgemeinschaft BAU Berlin-Brandenburg e. V. tätig sind. Für die von der Innung betreute ESA nahmen Gerd Bretschneider und Anna Szyszka an der Zusammenkunft teil.

Nach einem wiederum von der Behörde gegebenen Überblick über die aktuell tätigen Überwachungsorganisationen, die zertifizierten Unternehmen und Standorte in Berlin und Brandenburg standen praktische Fragestellungen aus behördlicher und aus Zertifizierersicht auf der Tagesordnung. Dazu zählten u. a. Auswirkungen des Cyberangriffs auf die IT der auch für die Anwendung der Entsorgungsfachbetriebsverordnung zuständigen Senatsverwaltung z. B. auf die Freischaltung von Zertifikaten im elektronischen Entsorgungsfachbetrieberegister sowie Fragestellungen zu einzelnen Aspekten bei Audits in den überwachten Unternehmen.

ESA-Geschäftsführer Gerd Bretschneider stellte zudem den von mehreren Verbänden entwickelten Leitfaden für Abfallerzeuger zur Thematik LAGA M 23 „Entsorgung asbesthaltiger Bauabfälle“ vor.

Die nächste Zusammenkunft soll 2028 terminiert werden.



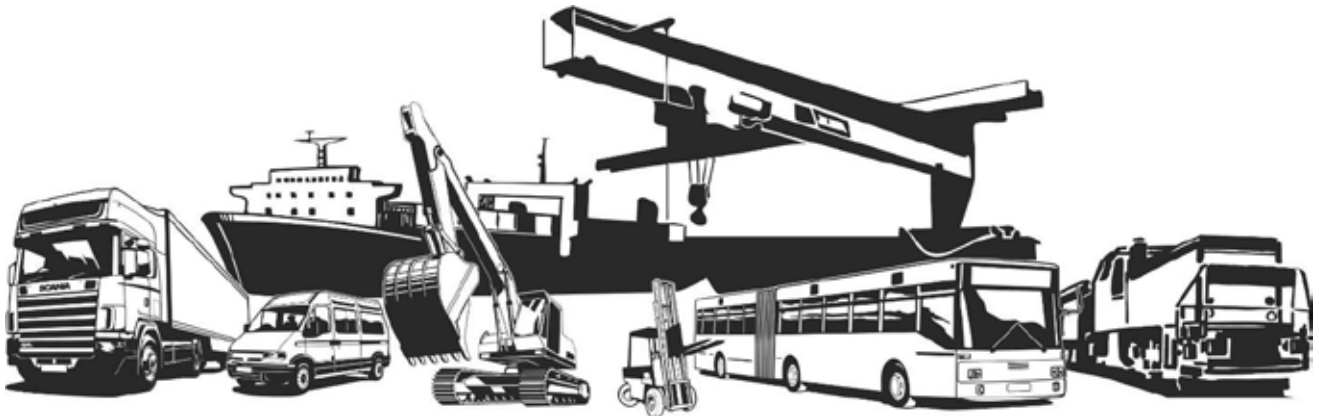
## BVSE-JAHRESTAGUNG 2026: DIE BRANCHE IM AUSTAUSCH



Quelle: bvse

Rund 370 Teilnehmerinnen und Teilnehmer kamen am 29. und 30. September zur bvse-Jahrestagung in Köln zusammen. Im Mittelpunkt standen aktuelle politische und fachliche Herausforderungen der Recycling- und Entsorgungswirtschaft.

Aktuelle Informationen aus Politik und Verwaltung gaben unter anderem Dr. Silke Karcher aus dem Bundesumweltministerium und Dr. Marc-Oliver Pahl vom NRW-Umweltministerium. Motivationsimpulse setzte der vierfache Paralympics-Goldmedaillengewinner Wojtek Czyż. In den Fachverbänden und Gremien wurde zudem intensiv über aktuelle Branchenthemen und politische Rahmenbedingungen diskutiert.



---

### **Beratungsdienstleistungen für IHR Unternehmen**

- ☐ Externer Gefahrgutbeauftragter ADR-RID-ADN-IMDG
- ☐ Unterweisung gemäß ADR 1.3 für Beteiligte an der Gefahrgutbeförderung
- ☐ Externer Verkehrsleiter Güterkraftverkehr / Straßenpersonenverkehr

### **Schulungen für IHR Unternehmen auch in Ihrem Unternehmen**

- ☐ Verkehrssicherung an Arbeitsstellen MVAS, RSA, ASR 5.2
  - ☐ Verkehrssicherung „Aufstellen Container“
  - ☐ Aufstellen von Verkehrszeichen
  - ☐ Sozialvorschriften und Kontrollgeräte,
  - ☐ Ladungssicherung VDI 2700 / DVR,
  - ☐ Beauftragte Personen Ladungssicherung (BPL),
  - ☐ Befähigte Personen zur Prüfung von Arbeitsmitteln
  - ☐ Bedienberechtigungen und Unterweisungen Erdbaumaschinen, Flurförderzeuge, Fahrzeugladekrane
  - ☐ Fahrsicherheitstraining *Pkw, Transporter, Lkw, Bus, Tankwagen*
  - ☐ Arbeitsmarktdienstleistungen
- 

### **Kontaktdaten**

#### **Bildung und Beratung**

*Transport-Verkehr-Bautechnik*

Gewerbeparkstraße 19, 03099 Kolkwitz

 0355 121 989 86

 [www.schoebelportal.de](http://www.schoebelportal.de)

 [post@schoebelportal.de](mailto:post@schoebelportal.de)



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

# Passt genau!

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



Lassen Sie sich von  
Ihrer SVG beraten.

**Persönlich. Nah.**  
**Aus einer Hand.**