VERKEHRSNACHRICHTEN AUS BERLIN UND BRANDENBURG

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

01
2016

Barrierefreiheit im Omnibusverkehr

Jobbörse der Fuhrgewerbe-Innung ist online - S. 11

Förderrichtlinie Ausbildung 2016 in Kraft getreten - S. 19

Fernbusmarkt startet stabil ins neue Jahr - S. 24

Dr. HERRMANN GRUPPE

FAHRSCHULE

VBZB Verkehrsbildungszentrum Berlin GmbH

Wir bilden aus:

BERUFSKRAFTFAHRER/IN LKW & BUS

Inklusive:

- ✓ Benötigte Fahrerlaubnisklassen
- ✓ Beschleunigte Grundqualifikation IHK
- ✓ Weiterbildung nach BKrFQG
- ✓ Erste-Hilfe-Ausbildung
- ✓ Ladungssicherung
- ✓ Perfektionstraining

Alt-Friedrichsfelde 63 B • 12683 Berlin • ☎ 030 / 311 611 211 • vbzb@dhg-berlin.com

Mit der Barrierefreiheit fangen die Herausforderungen erst an

Karsten Schulze

Von Karsten Schulze*

Bei der Umsetzung der Barrierefreiheit im Omnibusverkehr sind die Herausforderungen für Unternehmen mit den zusätzlichen Kosten in Höhe von mehreren zehntausentend Euro für die technische Ausgestaltung noch längst nicht abgeschlossen. Sie beginnen erst dann.

Es ist gesellschaftlich wünschenswert und wichtig, dass alle Mitbürgerinnen und Mitbürger diskriminierungsfrei den Fernbus nutzen können. Doch wenn für zwei barrierefreie Plätze bis zu zwölf reguläre Sitzplätze ersatzlos entfallen, ist die Wirtschaftlichkeit der gesamten Fernbusbranche eklatant gefährdet. Für den klassischen Reisebus, den ÖPNV und die Fernbus-Haltestellen gelten erstaunlicherweise längere Fristen bis zur Einführung der Barrierefreiheit. Die Frage, wie ein Fahrgast im Rollstuhl zunächst zur Haltestelle und von dort in Fernbus gelangt, ist auf Jahre ungeklärt.

Ab diesem Jahr neu zugelassene Fernbusse hingegen müssen über zwei barrierefreie Rollstuhlplätze verfügen. Dies ist durch das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) vorgeschrieben. Jetzt müssen nur noch passende Rollstühle gefunden werden, die die gesetzlichen Vorgaben erfüllen. Denn die Regelungen zur Rollstuhl- und Personensicherung sind nicht Teil des PBefG, sondern separat durch eine DIN-Norm geregelt. Da Rollstühle vielfach auf das jeweilige Krankheitsbild angepasst werden und dadurch nicht mehr der DIN-Norm entsprechen, kann nur ein Bruchteil aller Rollstühle befördert werden. Die Verantwortung der Entscheidung, welcher Rollstuhl transportiert und welches der zahlreichen Rückhaltesysteme genutzt werden kann, obliegt allein dem Busfahrer.

Für einen Großteil der potentiellen Fahrgäste mit Rollstuhl besteht so keine Möglichkeit der Beförderung, da weder Lösungen für die Umsetzung des Fahrgastes aus dem Rollstuhl ohne DIN-Norm, ein spezieller Umsetzplatz oder eine Schulung für den qualifizierten Umgang mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen in der Berufskraftfahrerqualifikationsrichtlinie vorhanden sind. Wenn man die Busunternehmen verpflichtet zwei Rollstuhlplätze vorzuhalten, wäre es wünschenswert, wenn es auch eine signifikante Anzahl von Rollstühlen geben würde, die wir befördern dürfen.

Dies sind nicht die einzigen Herausforderungen für Fahrerinnen, Fahrer und Unternehmen. Viele Fragen aus dem betrieblichen Alltag sind nicht gelöst. So ist jeder barrierefreie Fernbus an den Stellplätzen für Rollstühle mit einem Signalknopf ausgestattet. Wie jedoch das Fahrpersonal reagieren soll, wenn ein Fahrgast während der Fahrt diesen Knopf drückt, ist ungeklärt. Die Bandbreite reicht von durch den Bus rufen, über Halt an der nächsten Haltestelle, bis hin zum Nothalt auf dem Seitenstreifen. Dort wäre jedoch bei Fahrzeugen mit Hublift kein Platz, um Fahrgäste mit Rollstuhl aus dem Bus zu heben.

Im Zuge der Einführung der Barrierefreiheit erhöht sich die Menge der Aufgaben und der Anspruch an Busfahrerinnen und Busfahrer signifikant, zugleich werden sie derzeit mit allen Haftungsfragen zivilrechtlich allein gelassen. Qualifiziertes Fahrpersonal ist ohnehin schon schwer zu finden. Die geänderten Anforderungen in ihrer jetzigen Form werden den Beruf nicht attraktiver machen und komplizieren das Geschäftsmodell der Fernbusbranche nachhaltig.

* Karsten Schulze ist geschäftsführender Gesellschafter der HARU Reisen oHG und Geschäftsführer der Berlin Linien Bus GmbH

INHALT

EDITORIAL

3 Mit der Barrierefreiheit fangen die Herausforderungen erst an

TITELTHEMA

6 Barrierefreiheit im Omnibusverkehr

AKTUELLES

11 Die Jobbörse der Fuhrgewerbe-Innung ist online

12 Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e.V. stellt Ausbildungsberufe und -plätze in der privaten Verkehrswirtschaft vor

12 Seminare für Disponenten und Fuhrparkleiter erfolgreich abgeschlossen

13 Arbeitsmarktgespräch der Logistikbranche mit der Bundesagentur für Arbeit

13 Einstellung für die Sicherheit - Berufsgenossenschaft bietet Spiegeleinstellhilfe für LKW an

14 Neue Bevölkerungsprognose für Berlin - Die Stadt wird deutlich wachsen

15 Auftaktworkshop zur Mobilitätsstrategie 2030 des Landes Brandenburg

SERVICEPARTNER

16 IHD Kreditschutzverein - Gute Geschäfte brauchen gute Partner

GÜTERKRAFTVERKEHR

19 Förderrichtlinie Ausbildung 2016 in Kraft getreten

19 LKW-Mautstatistik 2015 vorgelegt

21 BAG-veröffentlicht Herbstbericht der Marktbeobachtung

22 Neue Haftungsregelungen der ADSp 2016: KRAVAG bietet erweiterten Versicherungsschutz für Spediteure und Auftraggeber

PERSONENVERKEHR/TOURISTIK

24 BAG-Marktanalyse Fernbuslinienverkehr 2015

24 Fernbusmarkt startet stabil ins neue Jahr

25 Hoher Sicherheitsstandard beim Bus - Deutsche Fahrer internatio nal ausgezeichnet

UMWELT + ENTSORGUNG

26 Für den Praktiker: Leitfaden zum Export ungefährlicher Abfälle

26 Brandenburg: Landesamt für Umwelt (LfU) am Start

Impressum

Herausgeber:

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

Redaktion:

Gerd Bretschneider

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

Versand:

Fuhrgewerbe-Innung
Berlin-Brandenburg e. V.

Satz, Layout, Anzeigenverwaltung:

FGIBB Service GmbH
Hedemannstraße 13
10969 Berlin

Ansprechpartnerin:
Verona Quast

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

Druck:

WM Druck + Verlag
Wolfgang Moser
Römerkanal 2
53359 Rheinbach

Grundauflage dieser Ausgabe:
1.500 Exemplare

Titelbild/Quelle:
bdo / BerlinLinienBus GmbH

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.

Erscheinungsdatum: 27.02.2016

Barrierefreiheit im Omnibusverkehr

Die Beförderung von Fahrgästen mit Behinderung ist für die deutschen Busunternehmen prinzipiell keine gänzlich neue Herausforderung. Im Öffentlichen Personennahverkehr eingesetzte Fahrzeuge verfügen häufig über Zusatzeinrichtungen, die mobilitätseingeschränkten Fahrgästen die Mitfahrt ermöglichen. Viele Busunternehmen bieten auch im Gelegenheitsverkehr entsprechend ausgestattete Fahrzeuge an oder arbeiten mit Kollegen zusammen, die über derartige Fahrzeuge verfügen. Der bdo hat schon vor vielen Jahren in Kooperation mit seinen Landesverbänden erstmals das Verzeichnis barrierefreier Reisebusse erstellt und veröffentlicht, das bereits in der dritten Auflage verfügbar ist. Aufgrund rechtlicher Änderungen ist das Thema Barrierefreiheit für die Busunternehmer jedoch deutlich stärker in den Fokus gerückt.

Mit Inkrafttreten des novellierten Personenbeförderungsgesetzes zum 1.1.2013 ist die barrierefreie Ausgestaltung von im Fernlinienverkehr eingesetzten Reisebussen in zwei zeitlichen Stufen verbindlich festgelegt worden. Seit dem 01.01.2016 müssen Reisebusse im Fernlinienverkehr, die neu zugelassen werden, den Vorgaben des Anhangs 8 der ECE R 107 entsprechen und mit mindestens zwei Rollstuhlplätzen sowie einer Einstiegshilfe ausgerüstet sein. Ab dem 01.01.2020 müssen alle Reisebusse im Fernlinienverkehr diese Ausstattung aufweisen. Für den öffentlichen Personennahverkehr mit Bussen ist die vollständige Barrierefreiheit – von Ausnahmen abgesehen - ab dem 01.01.2022 zu gewährleisten.

Das stellt die betroffenen Unternehmen und ihre Mitarbeiter vor eine Reihe von Anforderungen, die der nachstehende Beitrag etwas näher beleuchten soll.

Worauf fußen die Vorgaben zur sogenannten Barrierefreiheit? § 4 des deutschen Behindertengleichstellungsgesetzes definiert: *„Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“*

Seinen völkerrechtlichen Ursprung haben die Regelungen im „Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen“ (Convention on the Rights of Persons with Disabilities – CRPD), einem Menschenrechtsübereinkommen der Vereinten Nationen, das am 13. Dezember 2006 von der Generalversammlung der Vereinten Nationen beschlossen wurde und am 3. Mai 2008 in Kraft getreten ist.

Die UN-Behindertenrechtskonvention beinhaltet – neben der Bekräftigung allgemeiner Menschenrechte auch für behinderte Menschen – eine Vielzahl spezieller, auf die Lebenssituation behinderter Menschen abgestimmte Regelungen.

Der Großteil der EU-Mitgliedstaaten hat die UN-Behindertenrechtskonvention am 30. März 2007 gezeichnet. Daneben hat auch die Europäische Gemeinschaft das Übereinkommen auf der Grundlage eines Beschlusses des Rates der Europäischen Union vom 20. März 2007 (7404/07) unterschrieben und zeichnete damit erstmalig einen menschenrechtlichen Vertrag.

Die Zeichnung und spätere Bestätigung durch die Europäische Gemeinschaft wirkt nicht für den gesamten Vertrag, sondern nur im Umfang der Zuständigkeit der Europäischen Gemeinschaft. Denn bei der UN-Behindertenrechtskonvention handelt es sich um einen gemischten Vertrag, bei dem die Zuständigkeiten für den Abschluss und die Umsetzung des Übereinkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und den Mitgliedstaaten geteilt sind: Die Europäische Gemeinschaft ist insbesondere für die Umsetzung von Teilen des Artikels 27 des Übereinkommens (Arbeit und Beschäftigung) im Umfang des Artikels 13 des Vertrages zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft in Verbindung mit der Richtlinie 2000/78/EG zur Verwirklichung der Gleichbehandlung in Beschäftigung und Beruf zuständig. In Deutschland gilt die Konvention seit 24.02.2009.

Prinzipiell gelten die Regelungen für alle Menschen mit Behinderungen, als besonders problematisch für das Busgewerbe haben sich jedoch die Fälle erwiesen, in denen Menschen auf die Nutzung von Rollstühlen angewiesen sind.

Hierzu sei zunächst auf die einschlägigen Regelungen des Personenbeförderungsgesetzes verwiesen. Dort heißt es in § 8 Abs. 3: *„… Der Nahverkehrsplan hat die* Belange *der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden.*

Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. …“ Für den Fernlinienverkehr gilt § 42 b PBefG: „Kraftomnibusse, die im Personenfernverkehr eingesetzt werden, müssen den Vorschriften des Anhangs VII der Richtlinie 2001/85/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2001 über besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und zur Änderung der Richtlinien 70/156/EWG und 97/27/

EG (ABl. L 42 S. 1 vom 13.2.2002) in der jeweils zum Zeitpunkt der Erstzulassung des jeweiligen Kraftomnibusses geltenden Fassung entsprechen und mit mindestens zwei Stellplätzen für Rollstuhlnutzer ausgerüstet sein." § 62 Abs. 3 PBefG ergänzt schließlich: „§ 42b gilt ab dem 1. Januar 2016 für Kraftomnibusse, die erstmals zum Verkehr zugelassen werden und nach Ablauf des 31. Dezember 2019 für alle Kraftomnibusse."

Durch den Einsatz darauf ausgerichteter Kraftomnibusse soll die Beförderung mobilitätseingeschränkter Fahrgäste, einschließlich Rollstuhlnutzer, uneingeschränkt ermöglicht werden. Durch die Verweisung auf international geltende Vorschriften der EU soll sichergestellt werden, dass auf breiter Basis abgestimmte Bauvorschriften zur Anwendung kommen.

Inhaltlich soll sichergestellt werden, dass

- die nach geltenden Ausrüstungsvorschriften mit Sicherheitsgurten auf allen Plätzen auszurüstenden Kraftomnibusse das gleiche Sicherheitsniveau für im Bus zu befördernde Rollstuhlnutzer durch entsprechende Rückhaltesysteme für den Rollstuhl und seinen Nutzer aufweisen.
- der ungehinderte Zugang zu den Rollstuhlplätzen durch vorgegebene Freiräume und Einstieghilfen (Hublifte) gewährleistet ist.
- durch entsprechende Beschilderung und vorgegebene Abmessungen eine ungehinderte Beförderung der Rollstuhlnutzer und ihrer Rollstühle ermöglicht ist.
- über eingebaute und auf die Stellplätze ausgerichtete Kommunikationseinrichtungen eine Verständigung der Rollstuhlnutzer mit dem Fahrer (z.B. Mitteilung eines Haltewunsches) ermöglicht ist.

Die Verweisung auf die Richtlinie 2001/85/EG im Gesetzgebungsverfahren war schon nicht ganz korrekt, da diese Richtlinie inzwischen durch die ECE 107 abgelöst wurde. Inhaltlich entspricht die ECE 107 (insbesondere Anhang VIII) der Richtlinie 2001/85, sie wurde und wird aber permanent fortgeschrieben, während die Richtlinie 2001/85 seit 2001 unverändert geblieben ist. Der Gesetzgeber geht von einem sog. Bezugsrollstuhl mit einer Masse von 85 kg entsprechend den genannten Vorschriften aus.

In der Praxis ist nahezu kein derartiges Modell in Verwendung, da die meisten Rollstühle Spezialanfertigungen in Abhängigkeit des individuellen Krankheitsbildes seines Nutzers sind.

Abb: Verschiedene Rollstuhltypen (Quelle: Otto Bock HealthCare GmbH)

Auch ist festzustellen, dass immer mehr Elektrorollstühle im Einsatz sind, die größere Abmessungen und ein deutlich höheres Gewicht als der Bezugsrollstuhl aufweisen.

Hinzu kommt, dass an die Rollstühle, wenn sie als Fahrzeugsitz fungieren, die gleichen (sicherheits-) technischen Anforderungen gestellt werden müssen wie an herkömmliche Fahrzeugsitze.

Die Mehrzahl aller Rollstühle (Schätzungen verschiedener Experten zufolge belaufen sich diese auf 80 %) erfüllt diese Anforderungen allerdings nicht, weil sie keine Kraftknotenpunkte aufweist!

Das bedeutet, wenn es zum Aufprall kommt, können die entstehenden Kräfte nicht vom Personenrückhaltesystem in das Rollstuhlrückhaltesystem und letztlich in den Fahrzeugboden abgeleitet werden und es kann passieren, dass der Rollstuhl verbogen bzw. zerstört wird oder in Einzelteile zerfällt mit der Folge, dass der Rollstuhlnutzer bzw. andere Fahrzeuginsassen körperlich zu Schaden kommen können.

Entsprechende Crashtests der Bundesanstalt für Straßenwesen belegen dies.

(Fortsetzung nächsten Seite)

Abb: Rollstuhlbeförderung im Fernlinienbus (Quelle: Berlin Linien Bus GmbH)

Für den Busunternehmer bzw. Busfahrer dürfte es eine unverhältnismäßige Anforderung darstellen, beurteilen zu müssen, ob ein Rollstuhl für die Beförderung im Bus geeignet ist oder nicht, zumal dann, wenn der Fahrgast im Rollstuhl verbleiben muss. Zudem dürfte davon auszugehen sein, dass selbst der auf den Rollstuhl angewiesene potentielle Fahrgast nicht immer über Einschränkungen informiert ist, die allenfalls aus der Bedienungsanleitung ersichtlich sind (s. Abb.)

Transport in Kraftfahrzeugen oder mit Fördermitteln

Achtung!
Für den Transport in Fahrzeugen **müssen** Sie den Rollstuhl verlassen und auf einer geeigneten Sitzfläche im Fahrzeug Platz nehmen. **Es ist verboten, sich im Rollstuhl sitzend transportieren zu lassen.** – Bei Unfällen treten Kräfte auf, für die der Rollstuhl nicht ausgelegt ist und Sie somit als Insasse in hohem Maße gefährden.

—

Sichern Sie Ihren unbesetzten Rollstuhl so, daß bei

Abb: Aus der Bedienungsanleitung eines Rollstuhlherstellers:

Die Nachrüstung mit Kraftknoten an den Rollstühlen hingegen ließe sich relativ unproblematisch durchführen, allerdings weigern sich die gesetzlichen Krankenkassen mit Hinweis auf ihren Leistungskatalog, die Kosten zu übernehmen.

Für die Busunternehmer ergibt sich daraus die Konsequenz, dass derzeit in Stellplätze für Rollstühle investiert wird, die kaum jemand sicher nutzen kann.

Abb.: Hublift für Rollstuhlfahrer an einem Bus
(Quelle: BVB Bus Verkehr Berlin KG)

Ferner sind viele Haltestellen für eine barrierefreie Nutzung absolut ungeeignet. Vor allem im ländlichen Raum kann den Anforderungen an Maße und Neigungen von barrierefreien Haltestellen schon aufgrund topografischer Verhältnisse nicht vollumfänglich entsprochen werden (Rollstuhlfahrern kann ein sicherer Ein- und Ausstieg nicht gewährt werden, wenn die Fußwege/ Bürgersteige geneigt und oder zu schmal sind).

Abb.: Viele Städte sind vom Erfolg des Fernlinienverkehrs überrascht worden, entsprechend groß ist der Nachholbedarf bei der Haltestelleninfrastruktur.

Problempunkte im Überblick aus Sicht des Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer:

1. **Infrastruktur** (Beschreibung der Mindestanforderungen an barrierefreie Haltestellen und Busterminals, um deren Nutzung durch mobilitätseingeschränkte Fahrgäste zu ermöglichen, Klärung der Finanzierung)

2. **Finanzierung** (gemeinwirtschaftliche Verpflichtung, Kompensation analog §§ 148 ff SGB IX)

3. **Rollstuhlbeschaffenheit** (Bewertung der vorliegenden Ergebnisse des Runden Tisches „Sichere Mobilität für Menschen mit Behinderung“, Ampel-Kennzeichnung)

4. **Rechtliche Anforderungen** (Haftungsfragen, Prüfung erforderlicher Rechtsänderungen, z. B. BOKraft)

5. **Beförderungsbedingungen** (Erarbeitung diskriminierungsfreier Zugangsbedingungen gem. Art. 11 VO EU Nr. 181/2011)

6. **Betriebliche und personelle Anforderungen** (z.B. Berücksichtigung der besonderen Ansprüche mobilitätseingeschränkter Fahrgäste unter gleichzeitiger Einhaltung des Fahrplans sowie Betreuungspflichten des Fahrpersonals)

Der bdo erstellt zur Zeit eine Checkliste, die den Mitgliedern der Sparte Omnibusverkehr der Fuhrgewerbe-Innung nach Fertigstellung übersandt wird.

Abb: Die Busse im ÖPNV verfügen zumeist schon über Einstiegshilfen für Rollstuhlfahrer, in Berlin sind alle Buslinien barrierefrei zugänglich (Quelle: BVG)

Fazit

Das Thema Barrierefreiheit verdeutlicht einmal mehr, wie wichtig und sinnvoll ein abgestimmtes und vernünftiges Miteinander aller Betroffenen ist. Fehlende oder mangelhafte Koordination und das Ausblenden unangenehmer Fragen und ihrer Konsequenzen führen im Ergebnis zu einseitigen Benachteiligungen und Kompromissen, die letztlich niemanden nützen oder neue Probleme hervorrufen.

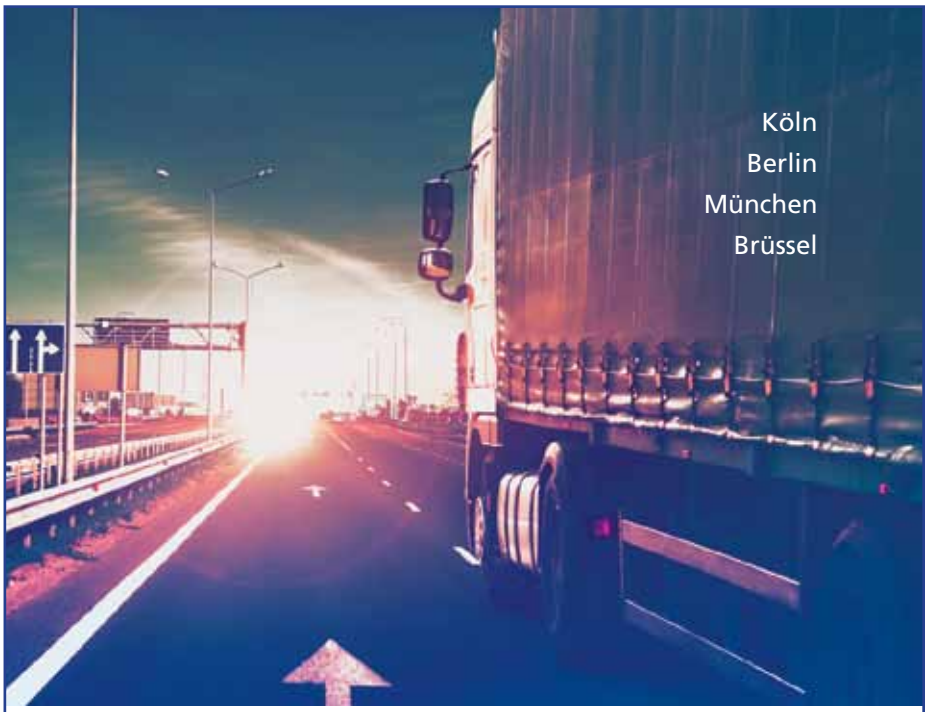
Auf den ersten Blick mag es scheinen, dass die Rollstuhlproblematik zur Zeit ausschließlich ein Thema für die Bushersteller oder die Fernlinienunternehmer sei, dem ist aber nicht so. Die demografische Entwicklung hat deutliche Auswirkungen auch auf den ÖPNV, sowohl in Städten als auch im ländlichen Raum.

Dazu zählt eine wachsende Zahl älterer, mobilitätseingeschränkter Menschen, die natürlich am gesellschaftlichen Leben teilhaben sollen. Die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen stelle sich seit langem dieser Herausforderung, entsprechende Einstiegshilfen an Bussen gehören zum Alltag. Es mehren sich aber – nicht überraschend – die Fälle, in denen auch Menschen, die auf sogenannte E-Scooter angewiesen sind, den normalen ÖPNV nutzen möchten.

Hierbei bestehen aber seitens der Busunternehmen erhebliche Bedenken und Unsicherheiten im Hinblick auf die Beförderungssicherheit und damit letztlich auch für den einzelnen Fahrgast, aber auch andere im Bus mitfahrende ÖPNV-Nutzer. Folglich schließen die ÖPNV-Unternehmen verstärkt die Mitnahme von Fahrgästen mit E-Scooter in den Beförderungsbedingungen aus, die ersten dagegen gerichteten Klageverfahren sind z. T. in der Berufung anhängig.

Abb.: verschiedene Modelle sog. E-Scooter
(Quelle: VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.)

Anzeige _____



Köhler & Klett Rechtsanwälte
Ihre Spezialkanzlei für:
- Transport- und Speditionsrecht
- Abfallverbringungsrecht
- Gefahrgutrecht
- Vertragsrecht
- Vergaberecht
- Bußgeldrecht

Von-Werth-Straße 2 | 50670 Köln
www.koehler-klett.de

Köhler & Klett
Rechtsanwälte

Interview

Verkehrsnachrichten (VN) sprach mit Anja Ludwig, stellv. Hauptgeschäftsführerin des Bundesverbands Deutscher Omnibusunternehmer (bdo)

Verkehrsnachrichten **(VN)**: Die Beförderung behinderter Menschen ist doch für das deutsche Busgewerbe eigentlich nichts gänzlich Neues. Warum dann soviel Aufregung?

Ludwig: Mobilität ist ein menschliches Grundbedürfnis und sollte grundsätzlich jedem – auch mobilitätseingeschränkten Menschen - ermöglicht werden. Aber wie so oft steckt auch hierbei der Teufel im Detail. Die barrierefreie Beförderung mit Fernbussen ist ein hehres gesetzgeberisches Ziel, die praktische Umsetzung zeigt allerdings, dass es auf dem Weg dorthin noch viele Hürden zu überwinden gilt. Da ist zum einen die Tatsache, dass viele – nach Einschätzung verschiedener Experten ca. 80 % - aktuell genutzte Rollstühle leider nicht als Fahrzeugsitz geeignet sind, weil sie schlichtweg nicht die notwendige Festigkeit aufweisen, um im Falle einer starken Bremsung oder gar eines Aufpralls die auftretenden Kräfte sicher in den Fahrzeugboden ableiten zu können.

Zum anderen benötigen wir dringend einige gesetzliche Änderungen, insbesondere der BOKraft, da nach der gegenwärtigen Gesetzeslage sowohl der Transport von Lithium-Ionen-Akkus, wie sie noch in vielen Elektrorollstühlen verbaut sind, noch von Sauerstoffflaschen rechtssicher möglich ist. Und schließlich muss hier auch das Thema Mehrkosten angesprochen werden. Barrierefreie Busse werden noch nicht serienmäßig gefertigt; d. h. es handelt sich um Sonderanfertigungen, die mit deutlich höheren Anschaffungskosten (etwa 50.000 € zusätzlich) zu Buche schla- gen. Nach meiner Auffassung handelt es sich bei der im PBefG verankerten Anforderung zur barrierefreien Beförderung um eine gemeinwirtschaftliche Verpflichtung, die den Unternehmern auferlegt wird. Im ÖPNV sind Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen EU-gesetzlich geregelt – im deutschen Fernlinienverkehr will der Gesetzgeber davon nichts wissen.

VN: Der Bus ist doch nur ein Verkehrsmittel unter mehreren, wenn für alle die gleichen Regeln gelten, sollten doch auch die offenen Fragen zu klären sein, es haben doch alle das gleiche Interesse, oder nicht?

Ludwig: Wenn es so einfach wäre, hätten wir deutlich weniger Sorgen. Aber es gelten eben nicht für jeden die gleichen Regeln. Der Fernbus wurde und wird in puncto Barrierefreiheit ja immer gern mit der Bahn verglichen. Das verwundert mich immer wieder, denn sowohl von den räumlichen Gegebenheiten als auch hinsichtlich der Anschnallpflicht liegt der Vergleich zum Flugzeug viel näher. In den Flieger kommt der Rollstuhlfahrer aber nur mit einem Bordrollstuhl, der eigene Rollstuhl ist zwingend im Gepäckraum untergebracht und der Rollstuhlnutzer wird auf einem ganz normalen Flugzeugsitz befördert und muss sich dort anschnallen wie jeder andere Fluggast auch. Da gibt es für den Flugverkehr völlig andere Vorgaben als für den Fernbusbereich. Und offen gesagt hinkt der Vergleich mit der Bahn auch aus einem anderen Grund: Der ICE 3 verfügt über zwei Rollstuhlplätze – das unterscheidet ihn nicht von den Fernbusvorgaben. Während aber in den Fernbussen die Bandbreite der Sitzplätze von 36 bis 81 reicht, bietet der ICE 444 Fahrgästen Sitzplätze – da stellt sich doch die Frage nach der Verhältnismäßigkeit.

VN: Nun sind ja zum Stichtag 01.01.2016 nicht alle Fernlinienbusse neu zugelassen. Das heißt, es fahren noch geraume Zeit Busse ohne die Rollstuhlausstattung. Ist denn damit einem Fahrgast geholfen, der auf seinen Rollstuhl angewiesen ist?

Ludwig: Nein, denn nach derzeitigem Stand können Rollstuhlnutzer nicht verlässlich wissen, ob sie im Fernlinienverkehr befördert werden, da dies allein vom Zulassungsdatum des Fahrzeugs abhängt und der Fahrgast ja darüber in der Regel keine Kenntnis hat. Auch kann zurzeit nicht verlässlich eingeschätzt werden, wie viele Neufahrzeuge auf welchen Verbindungen tatsächlich im Einsatz sind bzw. sein werden. Da sich die Fernbusbranche jedoch ihrer Verantwortung für die Beförderung mobilitätseingeschränkter Fahrgäste stellen wollte, haben wir im vergangenen Jahr den Behindertenverbänden für den Übergangszeitraum bis zum 31.12.2019 eine Kompromisslösung vorgeschlagen:

Es sollte eine Grundversorgung barrierefreier Mobilität im Fernbuslinienverkehr ab 1.1.2016 sichergestellt werden, d. h. ein Netz, das alle Hauptachsen beinhaltet und in dem mindestens einmal täglich eine barrierefreie Hin- und Rückbeförderung möglich sein sollte - 400 Verbindungen in ganz Deutschland, 40 bis 50 Städte. Auf den nachfragestärksten Verbindungen sollten Doppeldecker-Busse eingesetzt werden, die über zwei Rollstuhlstellplätze verfügen. Auf den anderen Verbindungen sollte ein Rollstuhlstellplatz garantiert werden.

Wir wollten diesen Kompromiss im November im Rahmen eines Runden Tisches „Barrierefreier Fernbusverkehr“ vorstellen. Dazu hatten Bundestagsabgeordnete von CDU und SPD ins Bundesverkehrsministerium eingeladen.

VN: Und der vorgeschlagene Runde Tisch hat keinen Kompromiss finden können?

Ludwig: Leider ist der Kompromissvorschlag im Vorfeld des Runden Tisches vom Deutschen Behindertenrat abgelehnt worden. Nunmehr bleibt es also bei dem, was das PBefG vorgibt. Neu zugelassene Fahrzeuge im Fernbusverkehr müssen über zwei Rollstuhlstellplätze verfügen. Für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste bedeutet dies, dass sie noch immer kein verlässliches Mobilitätsangebot im Fernbusbereich haben. Die Verlässlichkeit wird erst 2020 eintreten, wenn alle Fernbusse barrierefrei sein müssen. Die Chance eines sinnvollen Übergangszeitraums, in dem beide Seiten voneinander lernen können, ist damit vertan.

VN: Bis 2022 ist ja auch nicht mehr solange hin. Wie gut sind denn die Kommunen auf die vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV vorbereitet? Busse sind ja das eine, die Infrastruktur das andere.

Ludwig: In der Tat. Während in den Metropolen wie Berlin die Entwicklung von behindertengerechten Haltestellen und Anschlussverbindungen mit Niedrigflurfahrzeugen vorangeht, fehlt es im ländlichen Raum noch sehr häufig daran. Der öffentliche Personennahverkehr ist, was die bauliche Infrastruktur betrifft, von den Zielvorgaben noch weit entfernt. Und damit ist auch das Thema nahtlose Reisekette für Menschen mit Behinderung noch Zukunftsmusik.

VN: Frau Ludwig, wir danken für das Gespräch.

www.fuhrgewerbe.jobs – Die Jobbörse der Fuhrgewerbe-Innung ist online

Ende Januar ist unter

www.fuhrgewerbe.jobs

die Online-Jobbörse der Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e. V. „ans Netz“ gegangen.

Auslöser der Entwicklung dieser Serviceleistung waren die zunehmenden Anfragen aus Mitgliedsunternehmen, aber auch von nicht verbandsgebundenen Unternehmen, vor allem nach Bus-und LKW-Fahrern.

Das Serviceangebot, das von der Wirtschaftsorganisation der Innung, der FGIBB Service GmbH entwickelt wurde und von ihr betrieben wird, gestattet es registrierten Betrieben, ihre Stellenangebote selbst einzustellen, zu pflegen und nach Stellenbesetzung ggf. auch wieder zu löschen. Auch stellensuchende Arbeitnehmer können Inserate aufgeben. Stellenangebote und –gesuche können sowohl für die Hauptstadtregion als auch für andere Standorte aufgegeben werden.

Neben Kraftfahrerjobs kann auch in weitere Berufe in Verkehrsunternehmen vermittelt werden.

Derzeit sind auch zahlreiche offene Ausbildungsstellen in dem Portal eingestellt.

In Kürze ist allerdings beabsichtigt, unter ***www.azubi.fuhrgewerbe.jobs*** ein eigenes Portal für Auszubildende online zu stellen, in dem neben den freien Ausbildungsplätzen auch weitergehende Informationen zu den einzelnen Berufsbildern zur Verfügung stehen.

Für **Mitgliedsunternehmen** der Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e. V. und für Stellensuchende ist die Dienstleistung **kostenfrei**, für Nichtmitglieder der Innung, die das Portal nutzen wollen, entstehen die auf der Homepage ausgewiesenen Kosten zwischen gegenwärtig EUR 100,- und EUR 250,- netto je Anzeige.

Bildquelle: metro.de

Nur wenige Klicks …

… und man wird fündig!

Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e. V. stellt Ausbildungsberufe und -plätze in der privaten Verkehrswirtschaft vor

Auch die Nachwuchsgewinnung in den Innungsbetrieben gewinnt an Bedeutung. Im Wettstreit der Branchen um Jugendliche wird es in Anbetracht der demografischen Entwicklung für Güter- und Personenverkehrsunternehmen immer schwieriger, Ausbildungsstellen zu besetzen.

Das ist zum einen dem Umstand geschuldet, dass viele Jugendliche die Berufsbilder in den Güterverkehrs-, Logistik-, Bus-, Mietwagen- und Krankentransportunternehmen schlicht nicht kennen, andererseits lässt es die Personalstruktur in den überwiegend kleinen und mittelständischen Unternehmen der Innung meist nicht zu, sich wie Konzerne und Großunternehmen auf Ausbildungsmessen, berufsbildenden Foren u. ä. direkt zu präsentieren.

Hier setzt die Innung nun an! Mit der Anfang Februar fertiggestellten Ausbildungsbroschüre „Deine Zukunft im Bereich Verkehr und Logistik“ sollen Schulabgänger auf die Berufe in den Innungsbetrieben aufmerksam gemacht, über die Berufe informiert und mit dem Angebot von Ausbildungsstellen in den Innungsbetrieben bekannt gemacht werden.

Die Broschüre wird nunmehr über Schulen, Oberstufenzentren, Kammern, Ausbildungsmessen, berufsorientierende Veranstaltungen u. ä. veröffentlicht. Zudem werden sich die Mitarbeiter der Innung mit der Broschüre verstärkt auf Ausbildungsmessen und –veranstaltungen präsentieren und für eine Ausbildung in den Innungsbetrieben werben.

Ziel ist es, nach der ersten Auflage, die auf das im Sommer beginnende Ausbildungsjahr fokussiert ist, auch im kommenden Jahr wieder Präsenz zu zeigen. Innungsbetriebe, die zurzeit noch nicht ausbilden, dieses aber künftig beabsichtigen, haben somit die Möglichkeit, ihre Ausbildungsangebote für 2017 zu präsentieren.

Seminare für Disponenten und Fuhrparkleiter erfolgreich abgeschlossen

Nachdem im Dezember 2015 das zum zweiten Mal angebotene Grundseminar für Fuhrparkleiter und Disponenten aus Güterkraftverkehrsunternehmen mit fast 20 Teilnehmern erfolgreich abgeschlossen wurde, folgten im Januar zwei Aufbaulehrgänge für Mitarbeiter aus Transport- bzw. Busunternehmen.

An zwei Samstagen und einem Freitag erwarben die Teilnehmer vertiefende Kenntnisse in der Betriebsführung, der Disposition, der Kalkulation, der Buchhaltung und im Arbeitsrecht.

Nach Information der Veranstalterin, der FGIBB Service GmbH, wird der gute Zuspruch nach diesen Veranstaltungen die Basis bilden, auch im kommenden Winter das Angebot in die Schulungs- und Weiterbildungsaktivitäten im Auftrag der Innung aufzunehmen.

Arbeitsmarktgespräch der Logistikbranche mit der Bundesagentur für Arbeit

Ursprünglich sollte es ein allgemeiner Meinungsaustausch zwischen Unternehmen und Verbandsvertretern der transport- und logistikaffinen Branchen mit verantwortlichen Mitarbeitern der Bundesagentur für Arbeit werden, zu dem die BDA-Landesorganisation uvb Vereinigung der Unternehmensverbände gemeinsam mit **Fuhrgewerbe-Innung**, Logistikverband und dem Groß- und Außenhandelsverband für den 27. Januar ins Haus der Wirtschaft am Berliner Schillertheater eingeladen hatten.

Aufgrund der aktuellen Entwicklung stand jedoch mehr oder weniger ausschließlich die Thematik der Qualifizierung und Arbeitsmarktintegration geflüchteter Menschen im Mittelpunkt der Veranstaltung. Mit Bernd Becking, langjähriger Geschäftsführer Operativ der Regionaldirektion Berlin-Brandenburg der Bundesagentur für Arbeit und zur Zeit verantwortlicher Mitarbeiter beim Bundesamt für Migration und Flüchtlinge, stand ein kompetenter Ansprechpartner zur Verfügung, der umfangreich über die tatsächlichen Potentiale, die Qualifikationen und die Förderinstrumente zur Arbeitsmarktintegration informierte. Dabei schloss er auch bestehende Defizite und Aufgabenfelder nicht aus, für die erkennbarer Handlungsbedarf besteht.

Die Teilnehmer artikulierten ihr Interesse, derartige Branchengespräche im Jahresrhythmus zu wiederholen.

Einstellung für die Sicherheit – Berufsgenossenschaft bietet Spiegeleinstellhilfe für LKW an

Unfälle beim Abbiegen von Nutzfahrzeugen bedeuten für alle Beteiligten einen tiefen Einschnitt. Schnell werden Schuldzuweisungen ausgesprochen. Sie helfen jedoch nicht weiter. Wichtig ist, dass alle Verkehrsteilnehmer präventiv agieren und ihren Beitrag leisten, um diese gefährlichen Fahrmanöver zu entschärfen. Aus diesem Grund haben viele Organisationen wie beispielsweise auch die **Innung** oder die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft, Post-Logistik, Telekommunikation (BG Verkehr) seit langem in der Verkehrssicherheitsarbeit entsprechende Präventionsmaßnahmen entwickelt. Die BG Verkehr hat seit Anfang Februar für bei ihr versicherte Unternehmen einen zusätzlichen Service im Angebot, über den in einer gesonderten Pressemitteilung informiert wurde.

Ein LKW-Fahrer muss vor dem Einordnen und nochmals vor dem Abbiegen auf den nachfolgenden Verkehr achten. Vier Außenspiegel auf der rechten Seite und an der Fahrzeugfront helfen ihm, Bereiche vor, neben und hinter seinem Fahrerhaus einsehen zu können. Die Spiegel entfalten aber nur dann ihre volle Leistungsfähigkeit, wenn sie optimal eingestellt sind. Es nützt nichts, den eigenen Aufbau zu beobachten und dadurch wertvolle Sichtbereiche zu vergeuden. Wenn man sich nicht nur auf sein Gefühl verlassen will, braucht man konkrete Anhaltswerte. Gibt es die überhaupt?

Technische Vorschriften beschreiben, was die Spiegel leisten müssen. Dazu müssen sie aber optimal eingestellt sein. Hier setzt die BG Verkehr an. Auf Grundlage der vorgeschriebenen Sichtfelder hat die BG Verkehr Planen entwickelt, die in wenigen Minuten um einen Lkw ausgelegt werden können. Die Fahrer müssen dann ihre Spiegel so einstellen, dass die betreffenden Planen in den Spiegeln an bestimmen Stellen zu sehen sind. Der Clou an der Sache: Auf den Planen steht der Einstellungshinweis in spiegelverkehrter Schrift. So lesen die Fahrer über die Spiegel, was zu tun ist. Im Rahmen von Fahrerunterweisungen wurden diese Planen bereits erfolgreich erprobt. Die Fahrer waren beeindruckt, außerhalb des Fahrzeuges zu erkennen, was sie bei optimaler Spiegeleinstellung sehen können.

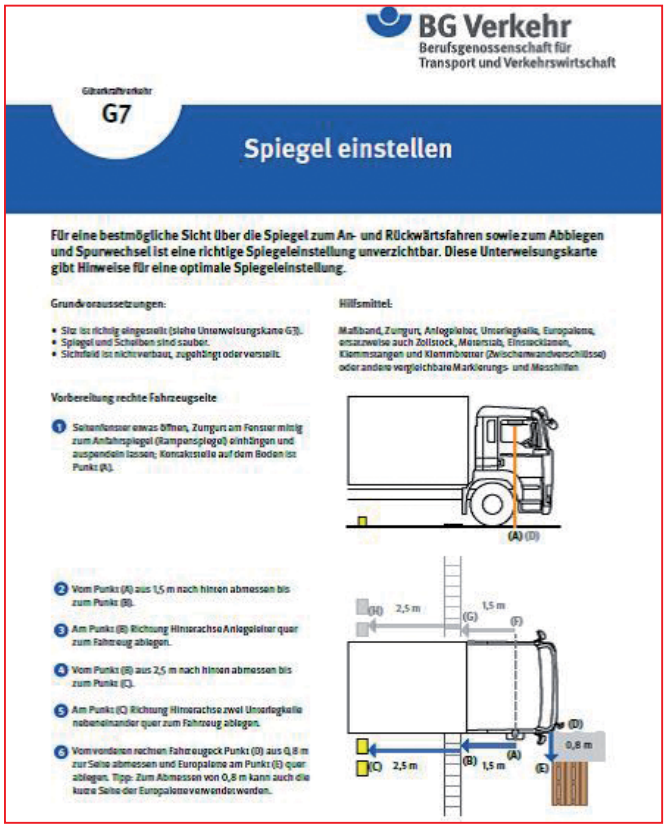
Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr können die Spiegeleinstellplanen über die für sie zuständige Aufsichtsperson nutzen. Die Aufsichtsperson erreichen sie in den Regionalabteilungen Prävention der BG Verkehr.

Die Planen eignen sich nicht für eine schnelle Kontrolle unterwegs. Dafür stellt die BG Verkehr die Unterweisungskarte G7 „Spiegel einstellen“ bereit. Die Fahrer brauchen dafür nur einige Hilfsmittel, zum Beispiel Leitern, Unterlegkeile, Paletten oder Zurrgurte. Sie werden nach dem Plan auf der Unterweisungskarte ausgelegt. Danach kann man die Spiegel so einstellen, dass die Hilfsmittel in den beschriebenen Bereichen zu sehen sind.

(Fortsetzung nächsten Seite)

Abb: BG Verkehr

Die Unterweisungskarte kann von der Website der BG Verkehr heruntergeladen werden (*www.bg-verkehr.de*) oder in der Innung angefordert werden.



BG Verkehr
Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft

Güterkraftverkehr
G7

Spiegel einstellen

Für eine bestmögliche Sicht über die Spiegel zum An- und Rückwärtsfahren sowie zum Abbiegen und Spurwechsel ist eine richtige Spiegeleinstellung unverzichtbar. Diese Unterweisungskarte gibt Hinweise für eine optimale Spiegeleinstellung.

Grundvoraussetzungen:

- Sitz ist richtig eingestellt (siehe Unterweisungskarte G3).
- Spiegel und Scheiben sind sauber.
- Sichtfeld ist nicht verbaut, zugeklingt oder verstellt.

Hilfsmittel:

Maßband, Zurrgurt, Anlegeleiter, Unterlegkeile, Europaloma, ersatzweise auch Zollstock, Meterstab, Einstecklatten, Klemmzangen und Klemmbretter (Zwischenwandverschlüsse) oder andere vergleichbare Markierungs- und Messhilfen

Vorbereitung rechte Fahrzeugseite

1. Seitenfenster etwas öffnen, Zurrgurt am Fenster mittig zum Anfahrspiegel (Rampenspiegel) einhängen und ausgependelt lassen; Kontaktstelle auf dem Boden ist Punkt (A).
2. Vom Punkt (A) aus 1,5 m nach hinten abmessen bis zum Punkt (B).
3. Am Punkt (B) Richtung Hinterachse Anlegeleiter quer zum Fahrzeug ablegen.
4. Vom Punkt (B) aus 2,5 m nach hinten abmessen bis zum Punkt (C).
5. Am Punkt (C) Richtung Hinterachse zwei Unterlegkeile nebeneinander quer zum Fahrzeug ablegen.
6. Vom vorderen rechten Fahrzeugeck Punkt (D) aus 0,8 m zur Seite abmessen und Europaloma am Punkt (E) quer ablegen. Tipp: Zum Abmessen von 0,8 m kann auch die kurze Seite der Europaloma verwendet werden.

Abb: BG Verkehr

Unternehmen mit eigenem (befestigtem) Betriebsgrundstück können auch ein Angebot der DEKRA nutzen und an einem geeigneten Platz farbliche Markierungen zur Spiegeleinstellung auftragen lassen. Der diesbezügliche Informationsflyer ist u. a. in der Innung erhältlich.

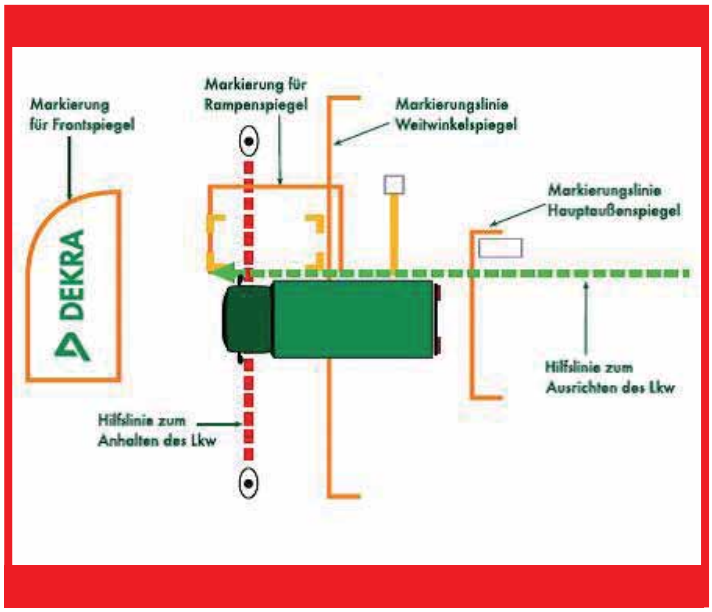


Abb: DEKRA

Neue Bevölkerungsprognose für Berlin – Die Stadt wird weiter deutlich wachsen

Der Senator für Stadtentwicklung und Umwelt, Andreas Geisel, hat in der Senatsklausur im Januar die neue Bevölkerungsprognose für Berlin und die Bezirke 2015 – 2030 vorgestellt. Danach wird Berlins Bevölkerung bis zum Jahr 2030 um 265.000 Personen von 3,562 Mio. Personen (31. Dezember 2014) auf dann 3,828 Mio. Personen wachsen (mittlere Variante). Dies entspricht stadtweit einer Zunahme von 7,5 Prozent.

Weitere Ergebnisse der Bevölkerungsprognose, die auf Basis des Einwohnerregisters erstellt wurde, sind:

- Berlin wird älter werden. Das Durchschnittsalter erhöht sich im Prognosezeitraum von 42,9 auf 44,3 Jahre.
- Die Zahl der Kinder und Jugendlichen unter 18 Jahren wird um knapp 15 Prozent zunehmen.
- Die Gruppe der erwerbsfähigen Personen, d.h. zwischen 18 und unter 65 Jahre, wird in etwa stabil bleiben.
- Die Zahl der älteren Menschen (ab 65 Jahre) wird insgesamt bis zum Jahr 2030 um etwa ein Viertel zunehmen, die der Hochbetagten (80 Jahre und älter) um etwa 66 Prozent.
- Der am stärksten wachsende Bezirk ist Pankow, gefolgt von Lichtenberg und Reinickendorf.

Im Anschluss an die vorliegenden Prognoseergebnisse für Berlin und die Bezirke werden die Daten kleinräumig für die 60 Prognoseräume aufbereitet, in die Berlin gegliedert ist.

Die außerordentlich starke Zunahme der Asylsuchenden seit dem Sommer 2015 wirkt sich zusätzlich zu den ermittelten Ergebnissen der Bevölkerungsprognose auf die Einwohnerzahl Berlins aus. Die Entwicklung der Flüchtlingszahlen lässt sich nicht prognostizieren. Für die Jahre 2015 und 2016 wurden daher stadtweit Schätzwerte zu den Ergebnissen der Bevölkerungsprognose aufgeschlagen.

Eine Szenario-Betrachtung kommt zum Ergebnis, dass für den Zeitraum zwischen 2015 und 2020 zwischen 94.000 und 174.000 Flüchtlinge im Saldo zusätzlich zu den in der Bevölkerungsprognose ausgewiesenen Ergebnissen zu erwarten sein könnten. Damit könnte sich Berlins Einwohnerzahl im Jahr 2020 auf bis zu 3,846 - 3,926 Mio. Personen belaufen.

Die Bevölkerungsprognose wurde in Zusammenarbeit mit dem Amt für Statistik Berlin-Brandenburg erarbeitet. Die Wanderungsannahmen, die sich auf das Berliner Umland beziehen, sind mit dem Land Brandenburg abgestimmt.

Auftaktworkshop zur Mobilitätsstrategie 2030 des Landes Brandenburg

Über 200 Gäste aus Landes- und Kommunalpolitik, Verbänden, Unternehmen, Landkreisen, aus Berlin und dem Umland diskutierten am 27. Januar in Potsdam über die Zukunft der Mobilität in der Region Berlin-Brandenburg. **Infrastrukturministerin Kathrin Schneider** bekam viel „Input“, welche Themen die Menschen im Land dabei umtreiben.

Bildquelle: bundesrat.de

Kathrin Schneider

In vier Workshops, u. a. auch zum Güter- und Wirtschaftsverkehr, wurden am Nachmittag einzelne Handlungsfelder vertieft.

Zum Hintergrund: Das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung erarbeitet eine Mobilitätsstrategie für das Land Brandenburg mit einem Zeithorizont bis 2030. Die Mobilitätsstrategie soll Leitbild für die Landesregierung sein und beschreiben, wie Mobilität im Jahr 2030 organisiert sein soll. Grundlage sind der Koalitionsvertrag und ein Landtagsbeschluss.

Die Mobilitätsstrategie dient als „Kompass“ und soll die Richtung zeigen, in die Mobilität in Zukunft entwickelt werden soll. Sie ist daher oberhalb konkretisierender Fachplanungen wie zum Beispiel Bedarfsplänen oder Einzelprojekten angesiedelt.

Sie soll mit allen relevanten Partnern innerhalb der Landespolitik, den Ressorts, der Wirtschaft, Verbänden, Vereinen und Kommunen, dem Land Berlin und unter Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern erarbeitet und diskutiert werden.

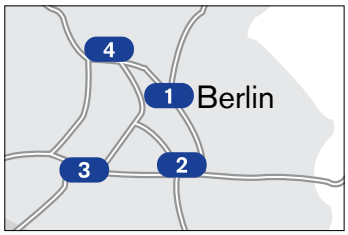
Die Ziele der Verkehrspolitik Brandenburgs wurden 1995 erstmals in einem Integrierten Verkehrskonzept (IVK) zusammengefasst. Es enthielt grundsätzliche Überlegungen zur Verkehrsentwicklung, ohne Fachplanungen ersetzen zu wollen.

Die Novellierung 2002 hatte den Fokus verstärkt auf die Verknüpfung der Verkehrsträger gelegt. Jetzt geht es darum, den Schritt vom Verkehrskonzept zu einer Mobilitätsstrategie zu gehen, also den Begriff zu erweitern und nicht nur Verkehr zu betrachten.

Anzeige

VOLVO GROUP TRUCKS
SERVICENETZWERK
BERLIN UND BRANDENBURG

Für die Betreuung der Konzernmarken Volvo Trucks und Renault Trucks stehen Ihnen in Berlin und Brandenburg vier Standorte zur Verfügung.



Volvo Group Truck Center Ost GmbH

1 Betrieb Berlin
Bürknersfelder Str. 15,
13053 Berlin
Tel. +49(0)309819660
info.berlin@volvo.comt

2 Niederlassung Wildau
Gewerbepark 18, 15745 Wildau
Tel. +49(0)3375214000
info.berlin-wildau@volvo.com

Unsere privaten Servicepartner

3 Schönwetter & Co. GmbH
Pappelallee 42, 14554 Neuseddin
Tel. +49(0)332054090
service@schoenwetter-trucks.de

4 MAREP GmbH BT Eichstädt
Dr.-Rüdiger-Weber-Straße 12
16727 Oberkrämer
Tel. +49(0)3304390230
eichstaedt@marep.de

Volvo Trucks und Renault Trucks sind Marken der Volvo Group.

VOLVO

IHD KREDITSCHUTZVEREIN E.V.
IHD GESELLSCHAFT FÜR KREDIT- UND FORDERUNGSMANAGEMENT MBH
KREDITSCHUTZ FÜR INDUSTRIE, HANDEL UND DIENSTLEISTUNG

*1915 *WIR schützen Ihr Geld!* 2015*

Gute Geschäfte brauchen gute Partner

Short Facts

Unternehmen:
IHD Kreditschutzverein e.V.

Gründung:
1915

Mitarbeiter:
60

Branche:
Dienstleistungen

Positionierung:
Partner für professionelles Kredit- und Forderungsmanagement / Inkasso/Wirtschaftsauskünfte/ Monitoring

Kunden/Referenzen:
Zu den Mitgliedern des IHD zählen namhafte Unternehmen aus Industrie, Handel und Dienstleistung.

Kontakt:
IHD Kreditschutzverein e.V.
Ihr Ansprechpartner:
Wiebke Kowalski,
Regionalleiterin
Augustinusstr. 11 B
50226 Frechen
Mobil: 0171-7942097
Fax: 030-70172764
Mail: kowalski@ihd.de

Historie

Der IHD Kreditschutzverein für Industrie, Handel und Dienstleistung e.V. ist seit 1915 im Forderungseinzug und als Wirtschaftsauskunftei tätig.

Produkte & Services

Professionelles Kredit- und Forderungsmanagement beginnt nicht erst mit dem Einzug der Forderung. Das Prinzip „Agieren statt reagieren“ erhöht Ihre Realisierungschancen!

Der Geschäftsbereich Wirtschaftsinformationen bietet Ihnen Online-Dienstleistungen rund um das Thema Bonitätsprüfung.

- ✓ Wirtschaftsauskünfte über Firmen aus dem In- und Ausland mit verschiedenen Informationstiefen
- ✓ Wirtschaftsauskünfte privat, inkl. Adressprüfung
- ✓ Automatische Debitorenüberwachung, Monitoring

Mit rechtzeitigen Bonitätsprüfungen vermeiden Sie Ausfälle, Überwachen Sie Ihre Neu- und Stammkunden und wichtigen Lieferanten permanent. So werden Sie zeitnah über negative Zahlungserfahrungen informiert und leiten das Inkasso rechtzeitig ein.

Der Geschäftsbereich Inkasso ist Ihr Spezialist für den Forderungseinzug. Überfällige Forderungen im In- und Ausland werden durch erfahrene Mitarbeiter realisiert. Druch das Prinzip „Alles aus einer Hand“ wird Ihr Kostenrisiko minimiert. Aufträge erteilen Sie online über das Internet oder über Schnittstellen. Sachstandsberichte und die wichtigsten Dokumente des Verfahrens können in Echtzeit im Internet kostenfrei abgerufen werden.

Zielgruppen

Der IHD ist ein idealer Partner für mittelständische Firmen und Großunternehmen aller Branchen, deren Geschäfte auf debitorischer Grundlage basieren. Zum Kreis zufriedener Kunden des IHD zählen Firmen wie BayWa, Canon, Schindler Aufzüge, Vitakraft, Hartmann, Melitta, HiPP, Haniel u.v.a.m.

Tankkarten versprechen 1000 verschiedene Dinge. Wir versprechen nur eins: Europa. 7 Tage in der Woche. 24 Stunden am Tag. An über 52.000 Akzeptanzstellen.

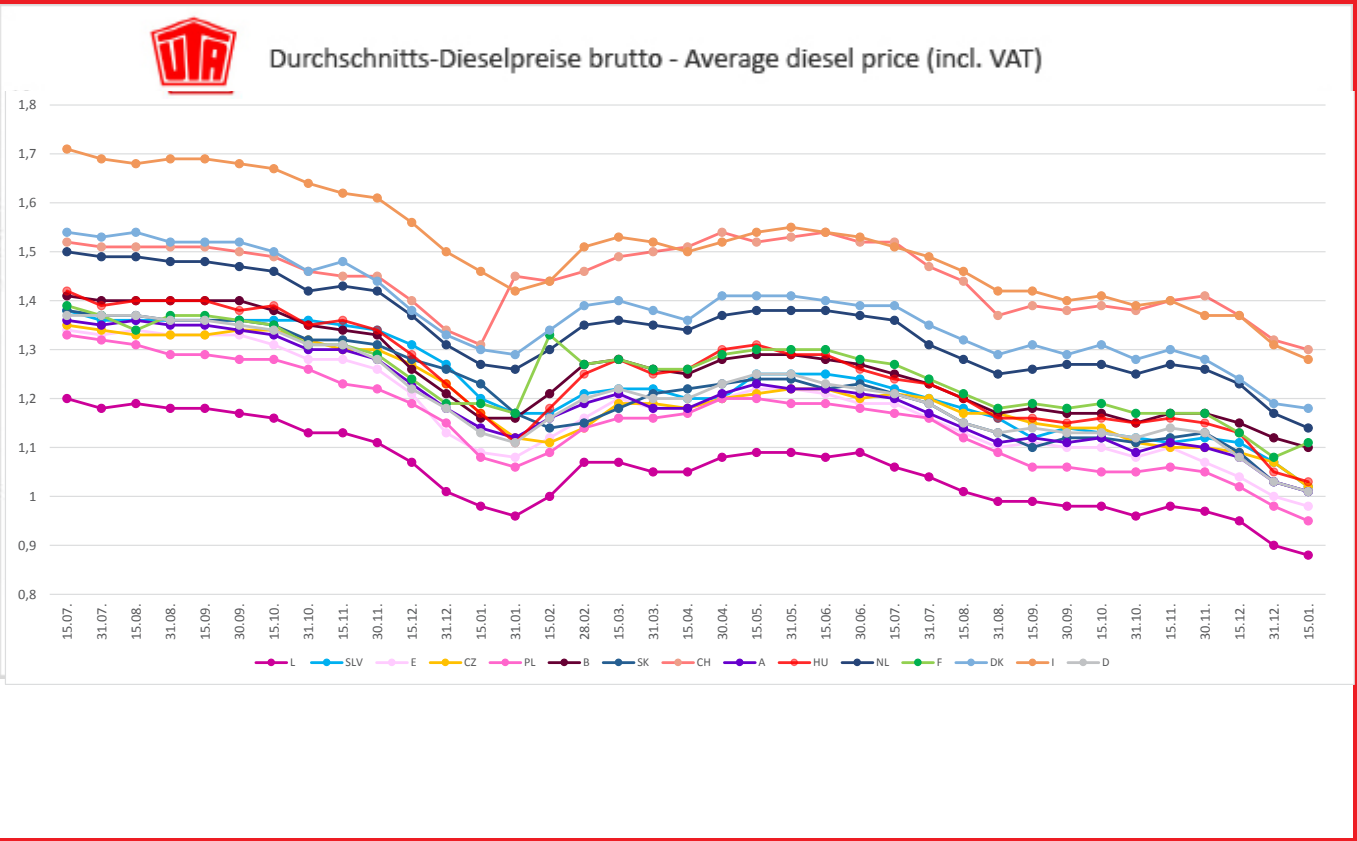
Wettbewerb
TOP SERVICE
DEUTSCHLAND
2015

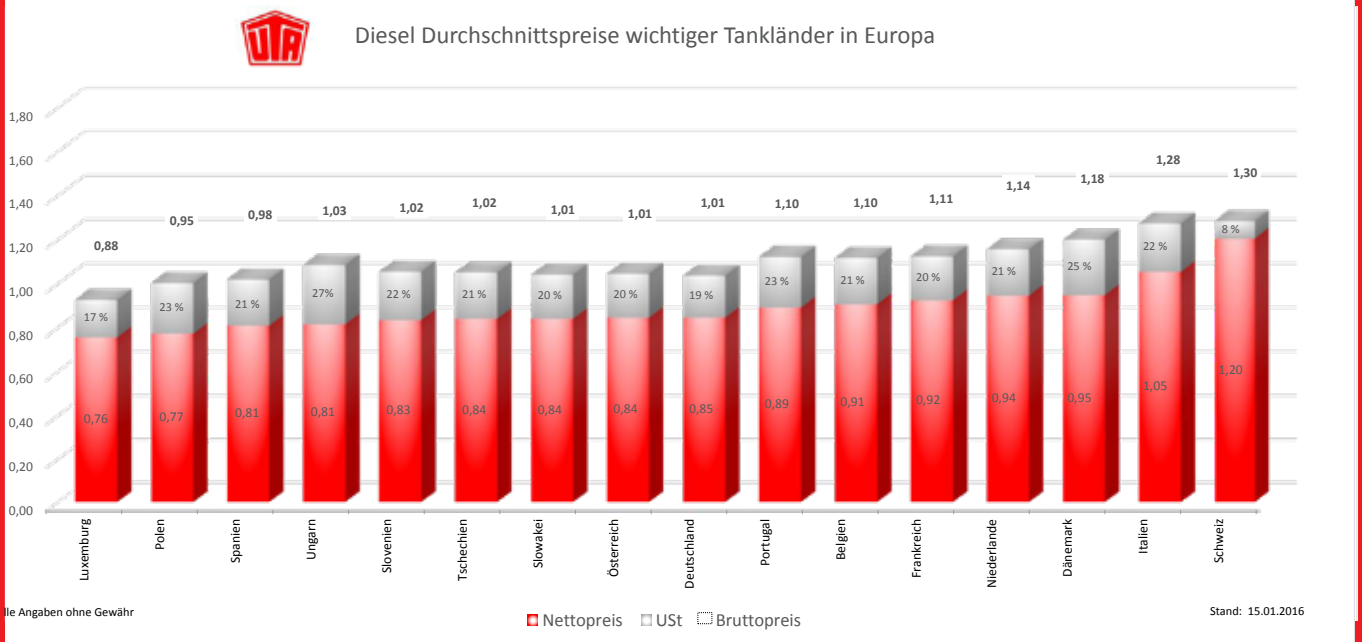
UTA. Non Stop.

Wenn wir Europa sagen, meinen wir das auch. Deshalb können Sie sich in 40 europäischen Ländern auf ein dichtes Netz von über 52.000 Akzeptanzstellen verlassen. Egal, wo Sie sind – UTA ist immer für Sie da. Rund um die Uhr, auch an Sonn- und Feiertagen. Mehr dazu unter unserer gebührenfreien Servicenummer 0800 8822273 oder www.uta.com

Dieseldurchschnittspreise

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





www.uta.de

Förderrichtlinie Ausbildung 2016 in Kraft getreten

Am 01. Februar ist die Richtlinie des Bundesverkehrsministeriums „über die Förderung von betrieblichen Ausbildungsverhältnissen zum Berufskraftfahrer oder zur Berufskraftfahrerin in Unternehmen des Güterkraftverkehrs mit schweren Nutzfahrzeugen“ in Kraft getreten. Damit können die Unternehmen auch in diesem Jahr wieder Förderanträge für Ausbildungsmaßnahmen einreichen.

„Gut ausgebildete Fachkräfte sind das Rückgrat der Logistikbranche. Mit unserem Förderprogramm unterstützen wir die Unternehmen bei der Ausbildung ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Im letzten Jahr haben wir über 1.800 Ausbildungsverhältnisse gefördert. Das waren rund die Hälfte mehr als noch im Vorjahr. In diesem Jahr haben wir unsere Fördersätze angepasst, damit das Programm auch für kleinere Betriebe noch einmal an Attraktivität gewinnt“, sagte **Dorothee Bär, Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur und Koordinatorin der Bundesregierung für Güterverkehr und Logistik.**

Die wichtigsten Änderungen im Vergleich zur vorangegangenen Förderperiode 2015 sind:

- Analog zur Mautpflichtgrenze wurde die Gewichtsgrenze für die Zuwendungsberechtigung auf 7,5 Tonnen gesenkt.
- Kleine Unternehmen bekommen ab der neuen Förderperiode 70 Prozent, Mittlere Unternehmen 60 Prozent und Großunternehmen 50 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten gefördert. Bisher wurde zwischen kleinen und mittleren Unternehmen nicht differenziert. KMU sind Unternehmen, die weniger als 250 Personen beschäftigen und die entweder einen Jahresumsatz von höchstens 50 Millionen Euro erzielen oder deren Jahresbilanzsumme sich auf höchstens 43 Millionen Euro beläuft. Innerhalb der KMU sind kleine Unternehmen solche, die weniger als 50 Personen beschäftigen und deren Jahresumsatz beziehungsweise Jahresbilanz 10 Millionen Euro nicht übersteigt. Mit der Neuregelung wird der nach EU-Recht mögliche Förderrahmen voll ausgeschöpft.
- Anträge können nur noch elektronisch über das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) gestellt werden: https://antrag-bvbs.bund.de.

Im Jahr 2014 wurden vom BAG ca. 1.170 Ausbildungsverhältnisse gefördert, im Jahr 2015 waren es ca. 1.830 Ausbildungsverhältnisse.

Das Förderprogramm des BMVI ist Teil der „Mautharmonisierungszusage“ und wird aus den Lkw-Mauteinnahmen finanziert.

Ausführliche Informationen sind auf der Internetseite:

http://www.bmvi.de/Ausbildungsfoerderung

veröffentlicht.

LKW-Mautstatistik 2015 vorgelegt

Im vergangenen Jahr haben mautpflichtige schwere Nutzfahrzeuge so viele Kilometer wie noch nie auf gebührenpflichtigen Straßen in Deutschland zurückgelegt. Der Anstieg der mautpflichtigen Fahrleistung geht auch auf die Ausweitung der Maut zurück.

So sind im Juli 2015 weitere 1.100 Kilometer vierstreifige Bundesstraßen in die LKW-Maut mit einbezogen worden. Zudem müssen seit Oktober auch Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen ab einem zulässigen Gesamtgewicht von mindestens 7,5 Tonnen die Maut zahlen.

Während die mautpflichtige Fahrleistung deutscher LKW im Vergleich zu 2014 um 4,4 Prozent wuchs, stieg die Fahrleistung ausländischer LKW um 8,4 Prozent an.

(Fortsetzung nächsten Seite)

Fahrleistungen	
Jahr	Mrd. km
2005	24,0
2006	25,8
2007	27,4
2008	27,6
2009	24,4
2010	25,7
2011	26,7
2012*	26,6
2013*	27,2
2014*	28,0
2015*	29,7

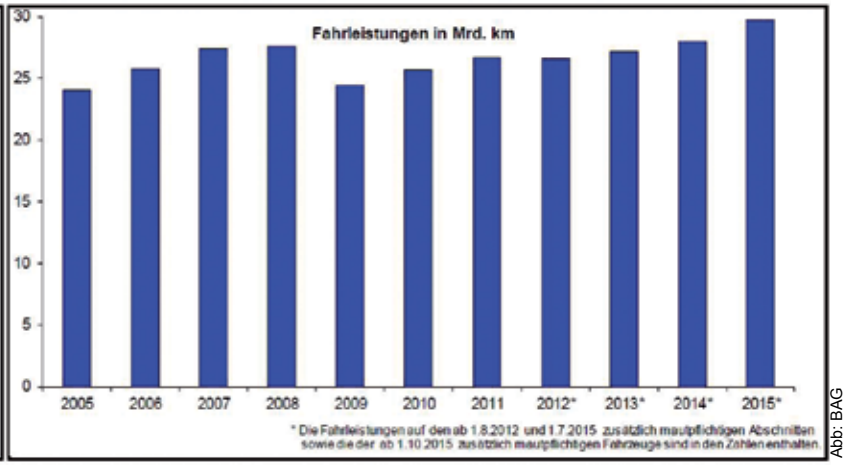


Abb: BAG

GÜTERKRAFTVERKEHR

Deutsche und ausländische LKW legten laut der Anfang Februar vom Bundesamt für Güterverkehr BAG veröffentlichten Mautstatistik im Jahr 2015 insgesamt rund 29,7 Mrd. Kilometer auf mautpflichtigen Straßen zurück.

Dies bedeutet einen Zuwachs von 6,1% gegenüber dem Vorjahr und ist damit die höchste jährliche Fahrleistung seit der Einführung der LKW-Maut im Jahr 20053.

Die nachfolgende Karte bildet die Fahrleistung von Fahrzeugen aus Europa (ohne Deutschland) auf den mautpflichtigen deutschen Straßen ab.

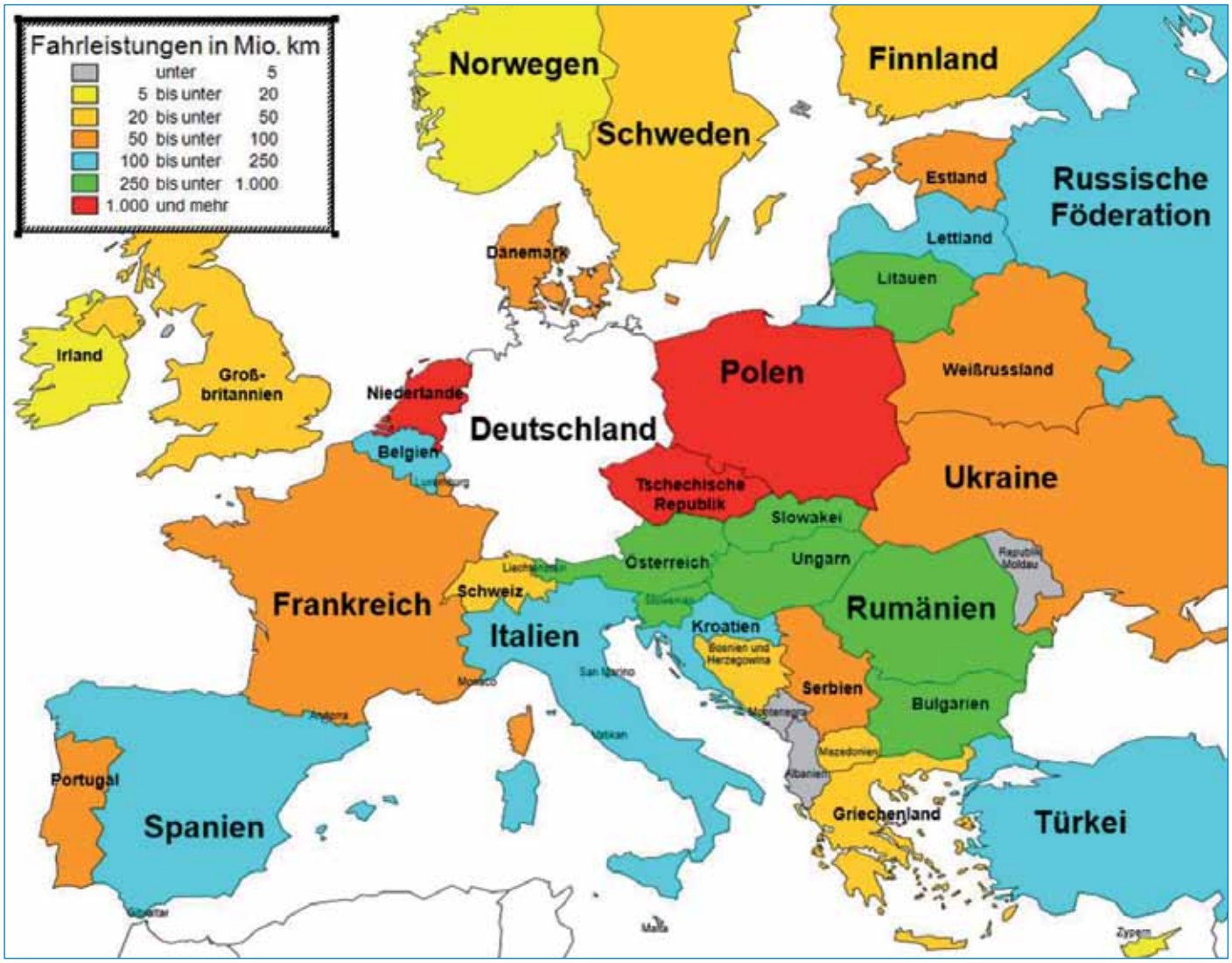


Abb: BAG

Insgesamt wurden im Jahr 2015 17,8 Mrd. km von deutschen LKW zurückgelegt.

Die Fahrleistung von Fahrzeugen aus ausländischen Zulassungsstaaten betrug 11,9 Mrd. km, davon etwa 0,7 Mrd. km von außerhalb der EU zugelassenen LKW.

Die nebenstehende Abbildung gibt die Fahrleistungen der zehn leistungsstärksten Zulassungsstaaten im Jahr 2015 wieder.

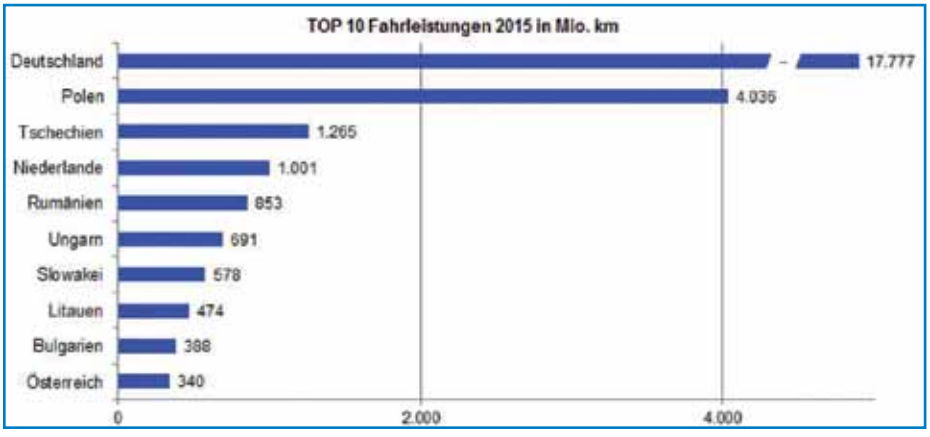


Abb: BAG

(Fortsetzung nächsten Seite)

Während ein direkter Vorjahresvergleich der tatsächlichen Fahrleistung unter Berücksichtigung der im Vorwort genannten Gründe nicht sinnvoll ist, kann zumindest ein Vergleich der Fahrleistungsanteile hilfreich sein.

Demnach hat sich der Anteil deutscher LKW bei den mautpflichtigen Fahrleistungen gegenüber dem Vorjahr von 60,7 % geringfügig auf 59,8 % verringert.

Die Reihenfolge der nach den Fahrleistungen zehn leistungsstärksten Zulassungsstaaten (ohne Deutschland) mit Polen (Anteil 13,6 %), Tschechien (4,3 %), Niederlande (3,4 %), Rumänien (2,9 %), Ungarn (2,3 %), Slowakei (1,9 %), Litauen (1,6 %), Bulgarien (1,3 %), Österreich (1,1 %) und Slowenien (1,1 %) hat sich gegenüber dem Vorjahr leicht verändert. Die stärksten Zuwachsraten gegenüber dem Vorjahr haben weiterhin die als letzte in die EU aufgenommenen Länder Kroatien (+ 22,9 %), Rumänien (+ 20,3 %) und Bulgarien (+ 13,6 %) erzielt. Die größten prozentualen Rückgänge lagen bei den LKW aus Großbritannien (- 19,7 %), Zypern (- 14,6 %) und Dänemark (- 10,9 %).

Der Anteil der ausländischen Fahrzeuge hat sich damit weniger erhöht als in den Vorjahren. Dies kann jedoch – so warnt das BAG - nicht als Hinweis auf eine Trendwende gedeutet werden. Ein wesentlicher Grund hierfür ist der höhere Anteil der deutschen LKW auf den seit dem 1. Juli 2015 zusätzlich mautpflichtigen Bundesstraßen sowie bei den ab dem 1. Oktober 2015 zusätzlich mautpflichtigen kleinen LKW. Im Regional- und Nahverkehr liegt der Anteil der deutschen LKW aufgrund der Marktgegebenheiten höher als im Fernverkehr. Ähnliche Entwicklungen haben sich bereits bei der Ausweitung des mautpflichtigen Netzes auf bestimmte Bundesstraßen im Jahr 2012 gezeigt.

Anzeige

BAG veröffentlicht Herbstbericht der Marktbeobachtung

Die deutsche Wirtschaft erwies sich im 1. Halbjahr 2015 insgesamt als robust. Im Vergleich zum 1. Halbjahr 2014 nahm das Bruttoinlandsprodukt preisbereinigt um 1,4 % zu. Positive Impulse gingen vor allem vom kräftigen Anstieg des Außenhandels und der Konsumausgaben aus.

Deutsche Exporte in ausgewählte Länder im 1. Halbjahr 2015 in Mrd. Euro sowie prozentuale Veränderungsraten gegenüber dem 1. Halbjahr 2014
(Quelle: Statistisches Bundesamt, BAG)

Vor diesem Hintergrund stiegen die mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland im 1. Halbjahr 2015 um 2,6 % auf rund 14,3 Mrd. km. Dabei nahmen die Fahrleistungsanteile vergleichsweise umweltfreundlicherer Lkw weiter zu. Rund 26,1 % aller mautpflichtigen Fahrleistungen wurden in der ersten Jahreshälfte 2015 mit Euro VI-Fahrzeugen erbracht. Während die Fahrleistungen deutscher Fahrzeuge im 1. Halbjahr 2015 mit einem Plus von 0,3 % unterproportional anstiegen, verbuchten gebietsfremde Fahrzeuge mit 6,0 % überdurchschnittliche Zuwächse.

Ihr Anteil an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen lag damit bei rund 40,9 %. Bei den EU-weiten Kabotagebeförderungen zeigte sich im Jahr 2014 ein zweistelliges prozentuales Wachstum.

Als größtes Aufnahmeland für Kabotage in der EU verzeichnete Deutschland im Jahr 2014 eine überproportionale Zunahme der Kabotage von rund 22,6 %. Die Kabotage-Durchdingungsrate erreichte rund 4,4 %.

Durchgeführt werden die Kabotagebeförderungen mehrheitlich im Auftrag deutscher Unternehmen. Gegen den allgemeinen Trend verzeichneten deutsche Güterkraftverkehrsunternehmen im Jahr 2014 einen Rückgang ihrer Kabotageleistungen im Vergleich zum Jahr 2013 um 0,8 %. Daten aus der Güterkraftverkehrs-

(Fortsetzung nächsten Seite)

statistik zum Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen liegen für das Jahr 2015 zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht vor.

Die Gesamtkosten im gewerblichen Straßengüterverkehr lagen im 1. Halbjahr 2015 annähernd auf dem Niveau des Vorjahres. Während sich bundesweit die Arbeitskosten, insbesondere aufgrund tariflicher Vereinbarungen sowie der Einführung des Mindestlohns, im Allgemeinen erhöhten, ergaben sich für Unternehmen aufgrund der rückläufigen Dieselkostenentwicklung Kostenentlastungen, die in ihrer Höhe allerdings unterschiedlich ausfielen. Während es im Nah- und Regionalbereich zu leichten Entgelterhöhungen kam, waren im Fern- und im grenzüberschreitenden Verkehr leichte Rückgänge zu verzeichnen. Der Spotmarkt blieb volatil. Vor dem Hintergrund eines insgesamt positiven Konjunkturverlaufs verzeichnete die Güterkraftverkehrsbranche nach Informationen des Bundesamtes im 1. Halbjahr 2015 eine moderate Umsatzentwicklung.

Für positive Impulse sorgten insbesondere die im Bausektor vom milden Winter profitierenden Nah- und Regionalverkehre. Vereinzelt zu beobachtende Umsatzrückgänge wurden u.a. mit einem erhöhten Wettbewerbsdruck begründet. Die Umsatzrenditen bewegten sich mehrheitlich zwischen 1 % und 3 %. Fuhrparkseitig überwogen weiterhin die Ersatzinvestitionen. Die Mehrheit der befragten Unternehmen hielt ihre Fuhrparkgröße weitgehend konstant.

Die Anzahl der Unternehmensinsolvenzen im deutschen Transportgewerbe ging im 1. Halbjahr 2015 – trotz eines im Branchenvergleich relativ hohen Insolvenzrisikos – erneut zurück.

Neue Haftungsregelungen der ADSp 2016: KRAVAG bietet erweiterten Versicherungsschutz für Spediteure und Auftraggeber

Der Deutsche Speditions- und Logistikverband (DSLV) empfiehlt seit 1. Januar die aktualisierten ADSp - Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen 2016 als Grundlage für Verkehrsverträge.

Auch aus Versicherungssicht sind die neuen ADSp vorteilhaft für Spediteure und ihre Kunden, so **Rechtsanwalt Axel Salzmann, Leiter des KRAVAG-Kompetenzzentrums Straßenverkehrsgewerbe und Logistik, Hamburg**:

„Die ADSp haben sich in der Praxis über viele Jahrzehnte bewährt: Der Gleichklang zwischen Haftung und Versicherung macht die Risiken bei Transport und Lagerung für alle Beteiligten wirtschaftlich kalkulierbar.“

Laut Salzmann bringen die ADSp 2016 auch für Auftraggeber viele Vorteile und berücksichtigen beispielsweise die erhöhten Haftungsinteressen der Verlader.

Als Spezialversicherer für das Verkehrsgewerbe und Logistiker hat KRAVAG umgehend auf die Veränderungen reagiert und passgenauen Versicherungsschutz für Spediteure und ihre Auftraggeber entwickelt.

KRAVAG-Logistic-Police an neue Haftungsgrundlagen angepasst

Wie bereits in der Vergangenheit hat der DSLV auch in der Neufassung seiner Branchenbedingungen das Wertersatzprinzip aus dem Frachtrecht des Handelsgesetzbuches (HGB) übernommen. Allerdings gilt bei Umschlag und Lagerung künftig auch die gesetzliche Regelhaftungssumme von 8,33 Sonderziehungsrechten (SZR) pro Kilogramm des Rohgewichts der Sendung – das sind derzeit rund 10,50 Euro und damit mehr als doppelt so viel wie bisher. Als Höchsthaftungsgrenze legen die ADSp 2016 beispielsweise im Lager 25.000 Euro statt bisher 5.000 Euro pro Schadenfall fest, das Fünffache der bisherigen Regelung.

KRAVAG hat ihre KRAVAG-Logistic-Police (KLP) an die veränderten Haftungsgrundlagen in den neuen ADSp angepasst, so dass Spediteure auch weiterhin den gewohnten umfassenden Versicherungsschutz bekommen können.

„ADSp-Lager-Plus“: Neuer KRAVAG-Versicherungsschutz für hochwertige Güter

Erfreulich für Auftraggeber: Sie können im Lagerbereich erstmals höhere Güterwerte deklarieren und gegen Zahlung eines Zuschlags die genannten Haftungsbeiträge erhöhen, damit sie im Schadenfall den vollen Wert des eingelagerten Gutes bekommen. Mit dem neuen KLP-Baustein „ADSp-Lager-Plus“ können sie obendrein Güterfolgeschäden und Vermögensschäden bis 100.000 Euro versichern.

DTLB ausdrücklich zurückweisen

Salzmann rät Spediteuren, die von Verladern empfohlenen Deutschen Transport- und Logistikbedingungen (DTLB) ausdrücklich zurückzuweisen und dies auch zu dokumentieren:

„Die DTLB sind ein einseitiges Bedingungswerk und berücksichtigen zentral die Interessen der Auftraggeber. Spediteure sind teilweise unkalkulierbaren Haftungsrisiken ausgesetzt, die ihre Existenz gefährden können - selbst bei entsprechenden Sondervereinbarungen mit dem jeweiligen Versicherer.“

Die Versicherungsexperten in den Straßenverkehrsgenossenschaften informieren gerne umfassend über die ADSp 2016 und die Auswirkungen auf den Versicherungsschutz von Spediteuren und Auftraggebern.

Starke Persönlichkeiten – auf der Straße und für Sie vor Ort.

Scania Lkw haben viele Gesichter – genau wie die Menschen, die Ihnen jederzeit mit Rat und Tat zur Seite stehen. Ihre Ansprechpartner bei uns:

Verkauf Neufahrzeuge

Michael Steinkopff
Mobil: +49 172 929 807 5
Verkaufsgebiet: Berlin Stadt (B)

Dennis Pawelczyk
Mobil: +49 172 995 849 3
Verkaufsgebiet: OPR, HVL, OHV, P, PM, B

Elmo Riedel
Mobil: +49 173 934 892 4
Verkaufsgebiet: MOL, LOS, UM, BAR

Dennis Schlott
Mobil: +49 151 140 169 38
Verkaufsgebiet: EE, LDS, LOS, SPN, TF, PM

Scania Service. Immer an Ihrer Seite.

Scania Berlin-Tempelhof
Ordensmeisterstr. 40, 12099 Berlin
Telefon: +49 30 756 906 0
Fax: +49 30 756 906 42
E-Mail: info.tempelhof@scania.de
www.scania.de/tempelhof

Scania Berlin/Ludwigsfelde
Kastanienweg 7, 14974 Ludwigsfelde
Telefon: +49 3378 8575 0
Fax: +49 3378 8575 59
E-Mail: info.ludwigsfelde@scania.de
www.scania.de/ludwigsfelde

SCANIA
www.scania.de

BAG-Marktanalyse Fernbuslinienverkehr 2015

Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) hat seine im Auftrag des BMVI durchgeführte Marktanalyse des Fernbuslinienverkehrs 2015 veröffentlicht. Wie bereits im Vorjahr hat das Bundesamt die Marktentwicklung, die Auswirkungen auf Wettbewerber sowie die Arbeitsbedingungen in der Fernbusbranche untersucht.

Das BAG konstatiert erneut eine deutliche Angebotsausweitung im In- und Ausland sowie einen Trend zur Einrichtung von Nacht- und Expresslinien. Gegenüber dem Vorjahr habe sich das Linien- und Fahrtenangebot um ca. 35 % erhöht. Nach Auffassung des BAG „dürfte das nationale Linienwachstum“ im Anschluss an die gegenwärtige Ausbauphase „weitgehend abgeschlossen“ sein.

Im Rahmen der Analyse der Angebotsausweitung wurde festgestellt, dass von den insgesamt 80 deutschen Großstädten mit über 100.000 Einwohnern zum Untersuchungszeitpunkt August 2015 fast 94 % über einen Fernbushalt verfügten (Ausnahmen lediglich Bergisch-Gladbach, Fürth, Mühlheim (Ruhr), Neuss und Offenbach (Main)).

Hinsichtlich des Fahrgastaufkommens wurden ein leichter aber stetiger Anstieg des Alters der Reisenden und eine zunehmende Anzahl von Familien, die das Fernbusnagebot nutzen, verzeichnet.

Bemerkenswert sind auch die im Bericht enthaltenen Angaben zur Kontrolldichte hinsichtlich der Lenk- und Ruhezeiten: „Die europarechtlich festgelegte Kontrollquote für Fernlinienbusse in Höhe von 3 % der Fahrertage“ (gemäß Richtlinie 2006/22/EG) wurde „in der Vergangenheit deutlich überschritten“.

Mit 28,11 % fiel die Beanstandungsquote im ersten Halbjahr 2015 deutlich höher aus als im Gesamtjahr 2014 (14,75 %). Neben vermehrten Lenk- und Ruhezeitverstößen war ein starker Anstieg der Verstöße gegen die Vorschriften über Arbeitszeitnachweise (nicht ordnungsgemäße Verwendung von Schaublättern bzw. Fahrerkarten, fehlende Freibescheinigung) zu verzeichnen.

Fernbusmarkt startet stabil ins neue Jahr

Neuer Saisontrend Ski-Fernbusse - Touristische Fernbusangebote immer wichtiger

Der deutsche Fernbusmarkt startet stabil ins neue Jahr. Der zum Winterfahrplan übliche Fahrtenabbau fällt mit 1,5 Prozent deutlich geringer aus als im Vorjahr, als die Fahrtenzahl im Vergleich zum Sommer noch um 6,5 Prozent schrumpfte. Das ist das Ergebnis einer vom IGES-Institut Anfang Februar veröffentlichten Analyse des Marktsegments Fernlinienverkehr.

Insgesamt belief sich das Angebot zum Jahresbeginn auf rund 9.200 Fahrten wöchentlich, die auf 319 Verbindungen erbracht werden. Das Fahrtenangebot liegt damit nur unwesentlich niedriger als im Oktober unter Sommerfahrplan mit rund 9.300 wöchentlichen Fahrten. Das zeigt die aktuelle Marktstudie „Kompass Mobilität – Fokus Fernbus“ des IGES Instituts.

„Weniger saisonale Schwankungen im Busangebot zeugen von gestiegener und kontinuierlicher Nachfrage. Und sie zeigen, dass Busunternehmen im Winter weniger nachgefragte Strecken immer besser durch neue Angebote kompensieren können“, sagt der **IGES-Geschäftsführer, Christoph Gipp**.

Fest etabliert ist bereits die Anbindung touristischer Regionen wie der Nord- und Ostseeküste durch Fernbusse in den Sommermonaten. In diesem Winter legten nun vor allem Fahrten in Skigebiete zu, die in der aktuellen Saison erstmals als neues Fernbussegment angeboten werden.

Besonders aktiv ist dabei der Marktführer MeinFernbusFlixbus. Insgesamt hält das Unternehmen gemessen an Fahrplankilometern einen Marktanteil von 71 Prozent.

Platz zwei bei klassischen Fernreiseverbindungen hat nach wie vor der Postbus mit zehn Prozent Marktanteil inne, der parallel zunehmend auf Flughafenanbindungen setzt. Die Busmarken der Deutschen Bahn, berlinlinienbus.de und IC Bus, kommen auf insgesamt neun Prozent Marktanteil. Das sind drei Prozentpunkte mehr als im Oktober 2015.

Diese Zunahme geht vor allem auf ein Fahrtenplus bei der Marke berlinlinienbus.de zurück, während der IC Bus weiter nur ein Prozent Marktanteil generiert. Die von der Deutschen Bahn im Februar 2015 angekündigte Angebotsausweitung zeichnet sich mit Stand Januar 2016 eher langsam im Marktgeschehen ab.

Abb: reiseuhu.de

Hoher Sicherheitsstandard beim Bus – Deutsche Fahrer international ausgezeichnet

Hoher Sicherheitsstandard im deutschen Busgewerbe: Insgesamt 23 deutsche Busfahrer sind 2015 wegen besonders guter Fahrleistungen mit dem IRU-Diploma of Honour ausgezeichnet worden.

Die Auszeichnung der Internationalen Road Transport Union (IRU) wird an Fahrer vergeben, die die äußerst strengen Kriterien komplett erfüllen. Dazu gehören neben der unfallfreien Kilometerzahl von mindestens einer Million unter anderem zwanzig Jahre Erfahrung als Berufskraftfahrer, davon mindestens fünfzehn im internationalen Verkehr.

„Ich bin sehr stolz auf unserer Fahrer, die für ihre außerordentliche Leistung honoriert wurden“, sagte **bdo-Präsident Wolfgang Steinbrück** am Dienstag in Berlin. *„Die Fahrer sind das Rückgrat unseres Gewerbes. Und ihre harte Arbeit führt neben weiteren Komponenten dazu, dass der Bus das sicherste Verkehrsmittel auf der Straße ist.“*

Insgesamt arbeiten 95 000 Busfahrer in der Bundesrepublik. Im weltweiten Vergleich arbeiten in Deutschland die erfahrensten Nutzfahrzeuglenker. Die IRU vergibt die Ehrenurkunde sowohl an Fahrer des Güterverkehrs als auch an Fahrer in der Personenbeförderung.

168 Auszeichnungen gingen 2015 nach Deutschland.

Dabei gingen 23 an Fahrer von Unternehmen, die in den bdo-Landesverbänden organisiert sind.

Die restlichen 145 gingen an die Verbände des Güterverkehrs in Deutschland. Deutschland liegt damit weit vor den anderen Ländern der rund 170 IRU-Mitgliedsorganisationen auf 5 Kontinenten im Bereich Personen- und Straßengüterverkehr. In Deutschland liegt in der Bussparte Bayern (5) vor Hessen und NRW (je 4), Baden-Württemberg, Niedersachsen (je 3), Rheinland-Pfalz und Brandenburg (je 2).

Die IRU besteht aus den Bereichen Personenverkehr und Güterverkehr. Die IRU ist Sprachrohr von rund 170 Mitgliedsorganisationen auf 5 Kontinenten im Bereich Personen- und Straßengüterverkehr. Damit ist die IRU die einzige Organisation, die die Interessen von Bus-, Taxi- und Gütertransport-Unternehmen weltweit vertritt.

Die effektive Zusammenarbeit innerhalb der IRU-Gremien wird dadurch sichergestellt, dass in der Regel nur ein nationaler Verband aus jeder Sparte in der IRU Mitglied werden kann. Hauptsitz der IRU ist in Genf, wo sie 1948 gegründet wurde.

Weitere Geschäftsstellen gibt es in New York, Moskau, Istanbul und Brüssel. Einen wichtigen Bestandteil aus Sicht der deutschen Busbranche bildet das Büro in Brüssel. Rund ein halbes Dutzend Mitarbeiter betreibt dort die Interessenvertretung explizit für den Bus.

Bildquelle: www.bdo-online.de

Für den Praktiker: Leitfaden zum Export ungefährlicher Abfälle

Neue Nachweispflichten stellen Veranlasser vor Herausforderungen

Eine gemeinsame Initiative der privaten Entsorgerverbände hat in enger Kooperation mit einer Reihe von Mitgliedern einen Leitfaden zur Verbringung grün gelisteter Abfälle veröffentlicht. Damit soll den Mitgliedsunternehmen eine Hilfestellung bei der Einstellung auf die neue Rechtslage gegeben werden. Seit 01.01.2016 gelten neue Nachweispflichten nach der europäischen Abfallverbringungsverordnung, die eine bessere Kontrolle von Abfallexporten gewährleisten sollen.

Danach muss der Veranlasser der Verbringung auf Aufforderung nachweisen können, dass die ausgeführten Abfälle während der Verbringung und der Verwertung in umweltgerechter Weise behandelt werden. Bei Abfallverbringungen innerhalb der EU kann dafür die Abfallrahmenrichtlinie als Maßstab herangezogen werden. Unsicherheiten ergeben sich aber, wenn ungefährliche Abfälle in Staaten außerhalb der EU verbracht werden. Hier soll der neue Leitfaden Abhilfe schaffen.

Die Verbände bvse, BDSV, VDM, BDE haben in Zusammenarbeit mit den Unternehmen Scholz Recycling GmbH & Co. KG, Theo Steil GmbH und der TSR Recycling GmbH & Co. KG den Leitfaden erstellt. Grundlage hierfür war ein bei einer Kölner Kanzlei in Auftrag gegebenes Gutachten. Die seit Jahresbeginn geltenden Vorgaben sehen vor, dass bei der Verbringung grün gelisteter Abfälle vom Veranlasser schriftliche Nachweise über die Verbringung gefordert werden können, die eine „umweltgerechte Behandlung“ nachweisen. Innerhalb der EU greift hier die Abfallrahmenrichtlinie. In Staaten außerhalb der EU, so macht es der Leitfaden deutlich, muss nach Möglichkeit dargelegt werden, dass das Verwertungsverfahren im Drittstaat europäischen Standards entspricht. Sollte dies nicht möglich sein, darf die Verbringung zumindest keinesfalls zu Beeinträchtigungen der Umwelt oder der Gesundheit führen. Neben den im Abfallbereich zuständigen Landesbehörden können auch das Bundesministerium der Finanzen, die Zolldienststellen und das Bundesamt für Güterverkehr schriftliche Nachweise verlangen. Dazu zählen beispielsweise die Genehmigung der Verwertungsanlage, soweit im Empfängerstaat eine Genehmigungspflicht besteht, oder auch eine gültige Zertifizierung als Entsorgungsfachbetrieb.

Bei Zweifeln an der Richtigkeit der Nachweise sieht die Abfallverbringungsverordnung die Möglichkeit vor, dass die kontrollierenden Behörden eine Bestätigung von der zuständigen Behörde im Empfangsstaat verlangen können. Eine nicht fristgerechte oder nicht ausreichende Nachweiserbringung hat grundsätzlich die Fiktion einer illegalen Verbringung zur Folge und kann somit zur Rückabwicklung der Abfallverbringung einschließlich der Übernahme der Kosten durch den Veranlasser führen. Strafrechtliche Konsequenzen sind jedoch nicht zu befürchten.

Grün gelistete Abfälle im Sinne der Abfallverbringungsverordnung sind ungefährliche Abfälle wie z. B. Metalle, Glas-, Keramik-, Kunststoff-, Textil- oder Papierabfälle, die auch ohne behördliche Genehmigung in Drittstaaten exportiert werden dürfen.

Der Leitfaden kann als pdf-Datei in der Innung angefordert werden oder direkt von der bvse-Hompage

(www.bvse.de)

heruntergeladen werden.

Brandenburg: Landesamt für Umwelt (LfU) am Start

Unter der neuen Behördenbezeichnung Landesamt für Umwelt und mit dem Kürzel LfU setzt das bisherige Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz als nachgeordnete Behörde des Ministeriums für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Landwirtschaft seine Arbeit in verändertem Zuschnitt fort. **Präsident des Landesamts ist weiterhin Dirk Ilgenstein.**

Mit dem Inkrafttreten des Gesetzes zur Errichtung und Auflösung von Landesbehörden sowie zur Änderung von Rechtsvorschriften, das im Januar vom Brandenburger Landtag verabschiedet wurde, werden das bisherige Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz aufgelöst und das Landesamt für Umwelt errichtet. Damit wird dem veränderten Zuschnitt der Ressorts nach der Landtagswahl 2014 Rechnung getragen.

Die zum vormaligen LUGV gehörenden Abteilungen Gesundheit und Verbraucherschutz gehen in das ebenfalls neu gegründete Landesamt für Arbeitsschutz, Verbraucherschutz und Gesundheit über.

Im Zuge der Umstellung werden auch die Internetseite und die Mailadressen des LfU angepasst.

VATTENFALL

Naturstrom für Ihren Betrieb

Der exklusive Innungstarif – **Profi Natur12 Partner**

- 100 % regenerativer Strom
- Preisvorteil für Innungsmitglieder
- Bestpreis-Abrechnung nach Verbrauch
- 12 Monate eingeschränkte Preisgarantie*
- zertifiziert durch den TÜV Nord

TÜV NORD
TÜV NORD CERT GmbH
Geprüfter Ökostrom

Gleich informieren bei der Fuhrgewerbe-Innung Berlin oder auf **vattenfall.de/innungen-berlin**

*Ausgenommen von der eingeschränkten Preisgarantie sind die „staatlichen Komponenten" nach § 7 Abs. 9 der AGB sowie neue Steuern, Abgaben oder sonstige neue staatliche Mehrbelastungen im Sinne von § 7 Abs. 7 der AGB. Mindestvertragslaufzeit 12 Monate.

Immer einen Schritt weiter: Der Actros. Im Nutzfahrzeug-Zentrum Berlin.

Der Actros mit Predictive Powertrain Control (PPC) im Nutzfahrzeug-Zentrum von Mercedes-Benz Berlin. Dass der Actros dank einer Vielzahl von Optimierungen und Schulung der Fahrer bis zu 7% Sprit spart, ist mittlerweile bekannt. Neu hingegen ist der GPS-gestützte Tempomat Predictive Powertrain Control (PPC). Der Clou: Dank der Verknüpfung der Navigations- und der Sensordaten des Actros kennt das System die Topographie der Strecke - und steuert Motor und Getriebe so verbrauchsoptimiert, wie es kein Lkw-Fahrer könnte. Alle Detailinformationen über das intelligente PPC-System erhalten Sie bei Ihrem persönlichen Lkw-Verkäufer.
Wir freuen uns auf Sie.

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

Anbieter: Daimler AG, Mercedesstr. 137, 70327 Stuttgart
Daimler AG, vertreten durch Mercedes-Benz Vertrieb NFZ GmbH

Mercedes-Benz Berlin, **14x in und um Berlin**
Telefon +49 30 39 01-50 00, www.mercedes-benz-berlin.de, Nutzfahrzeug-Zentrum Neudecker Weg 6, Seeburger Straße 27