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

VERKEHRSNACHRICHTEN

aus Berlin und Brandenburg

#02/2026

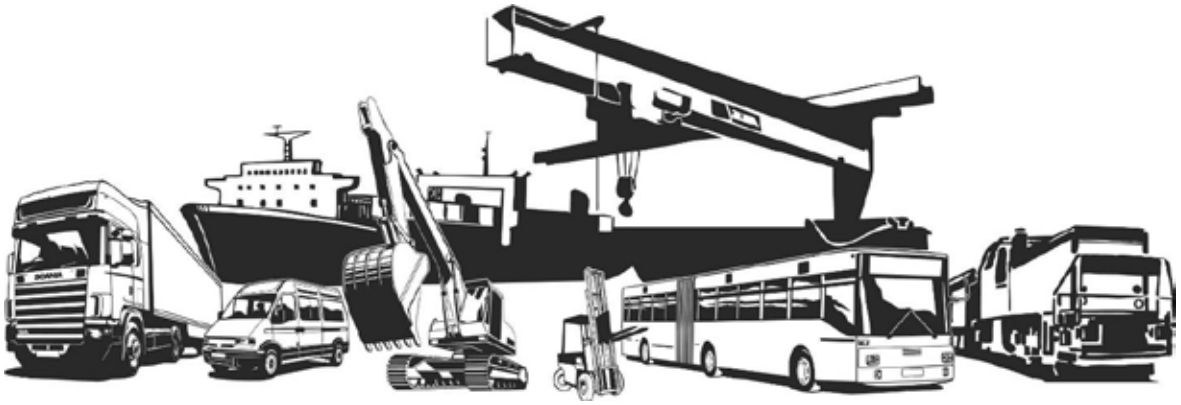
Mehr Wert, Mehr Nachfolger, weniger Risiko- mit staatlicher Förderung *S. 19*

Projekt “Toter Winkel”: Förderung für Brandenburg gesichert *S. 25*

Die Grünen Engel 2026: BVSE würdigt Innovationstreiber der Recyclingbranche auf der IFAT *S. 34*

BUS2BUS 2026: Einzigartiges Zusammentreffen von Politik, Wirtschaft und Innovation

AKADEMIE®
für Transport & Verkehr



- Gefahrgutfahrer – alle Klassen
- ADR 1.3 Beteiligte an der Gefahrgutbeförderung
- Gefahrgutbeauftragte ADR-RID-ADN-IMDG
- Gefahrstoffe – Umgang und Lagerung
- Vorbereitung auf die Fachkundeprüfung *(Güter- und Personenverkehr, Taxi Mietwagen)*
- Verkehrssicherung an Arbeitsstellen MVAS, RSA, ASR 5.2
- Sozialvorschriften und Kontrollgeräte,
- Ladungssicherung VDI 2700 / DVR,
- Beauftragte Personen Ladungssicherung (BPL),
- Befähigte Personen zur Prüfung von Arbeitsmitteln
- Berufskraftfahrergrundqualifikation 140h / 35 h
- Weiterbildung der Berufskraftfahrer (SZ 95)
- Bedienberechtigungen und Unterweisungen
- Fahrsicherheitstraining *Pkw, Transporter, Lkw, Bus, Tankwagen*
- Arbeitsmarktdienstleistungen

Kontaktdaten

Akademie für Transport und Verkehr
Nordparkstraße 30, 03044 Cottbus
☏ 0355 48 69 65 33
🖮 www.atv-mobil.de
✉ info@atv-mobil.de

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

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

EIN FATALES SIGNAL IN SCHWIERIGEN ZEITEN

Es vergeht kein Tag, an dem die Politik nicht von Entlastungen des Mittelstandes und von Bürokratieabbau spricht oder schreibt (Regierung) bzw. zu hohe Belastungen des Mittelstandes und ausufernde Bürokratie beklagt (Opposition).

Es hat sich des Weiteren – das darf man zumindest unterstellen – weitgehend die Erkenntnis durchgesetzt, dass wir in wirtschaftlich kritischen Zeiten leben, die danach verlangen, in der Politik für pragmatische Antworten auf eine Vielzahl von Fragen zu sorgen, um die Misere nicht noch weiter zu verschärfen.

Und es gibt ideologisch motivierte Projekte, die ohne Rücksicht auf die Konsequenzen, die aus ihrer Verwirklichung resultieren, durchgezogen werden.

Karl-Heinz Deubel
Vorsitzender

Zu letzteren gehört die Berliner Ausbildungsplatzabgabe, die von der schwarz-roten Landesregierung gegen massive Widerstände aus der Wirtschaft durchgesetzt wurde (auch wenn es heißt, daß in der CDU einige nur „mit der Faust in der Tasche“ zugestimmt hätten).

Zwar sind Unternehmen bis zu 10 Mitarbeitern von den Verpflichtungen der Abgabe ausgenommen, aber schon die Aussage, Betriebe die im ausreichenden Umfang ausbilden würden, seien ebenfalls ausgenommen, ist eine Mogelpackung: sie sollen ebenfalls zunächst zahlen und zu einem späteren (wann auch immer) Zeitpunkt Geld zurückerhalten.

Es gibt Untersuchungen, zu welch zusätzlichem bürokratischen Aufwand das Ganze führen wird – sowohl für die ohnehin chronisch überlastete Berliner Verwaltung als auch für die Wirtschaft. Und es gibt leidvolle Erfahrungen aus Bremen, das sich bereits geraume Zeit an einer solchen Abgabe versucht. Von der Belastung der Verwaltungsgerichtsbarkeit, die ja über Beschäftigungsmangel ebenfalls nicht klagt, durch die vielen Einsprüche seitens der Unternehmen ganz abgesehen.

In der Konsequenz führt das zu keinerlei messenswerter Zunahme von Ausbildungsplätzen, sondern nur zu zusätzlichem Frust in den Unternehmen, die ja häufig schon heute darüber klagen, dass sie ausgeschriebene Ausbildungsplätze nicht besetzt bekommen.

Vor allen negativen Auswirkungen der neuen Abgabe und der damit verbundenen Bürokratie hat ein breites Bündnis aus Verbänden und Unternehmen der Berliner Wirtschaft – auch die Fuhrgewerbe-Innung war hier engagiert – laut und fundiert gewarnt! Leider vergeblich. Die Konsequenzen werden wir in den kommenden Jahren spüren, und wenn sich einzelne Unternehmen durch die Abgabe motiviert fühlen, ins Brandenburger Umland zu ziehen, sollte das auch niemanden verwundern.

Alles in allem: ein fatales politisches Signal in wirtschaftlich schwierigen Zeiten,

meint Ihr

Eine starke Gemeinschaft

FUHRGEWERBE-INNUNG

Entsorgergemeinschaft Abfall Berlin-Brandenburg e.V.

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

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

Satz, Layout, Anzeigenverwaltung:

FGIBB Service GmbH
Hedemannstraße 13
10969 Berlin

Druck:

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

Grundauflage dieser Ausgabe:
1.500 Exemplare

Icons von freepik auf Seite:
S. 7,S. 9, S. 10, S. 16, S. 18, S. 24, S. 26, S. 27, S. 29, S. 30,S.33

Ansprechpartnerin:

Ronja Salzmann

Tel.: 030.25 29 50 10
Fax: 030.25 29 50 11

Versand:

Fuhrgewerbe-Innung
Berlin-Brandenburg e. V.

Titelbild/Titelthema:

bdo

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

Redaktionsschluss: 26.05.2026

Erscheinungsdatum: 02.06.2026

EDITORIAL

03 Ein fatales Signal in schwierigen Zeiten

TITELTHEMA

06 BUS2BUS 2026

SONDERTEIL DER SVG

10 Liquidität sichern in Krisenzeiten

11 Dashcam-Praxisbericht: Kleine Investition – Großer Nutzen

12 SVG Berlin und Brandenburg auf der OstBau Messe

13 SVG & Friends beim Berliner Firmenlauf 2026

AKTUELLES

14 Umstrittene Ausbildungsplatzabgabe in Berlin

14 Berliner Fuhrgewerbe-Dialog am 23.04.2026

15 Krise bedroht Unternehmen der Verkehrsbranche

15 DEKRA-Verkehrssicherheitsreport 2026 vorgestellt

15 vocatium Berlin - Innung mit Infostand vor Ort

16 Tachographenpflicht für leichte Nutzfahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr

16 Fuhrgewerbe-Innung erstmals bei der OstBau vertreten

19 Mehr Wert, mehr Nachfolger, weniger Risiko - mit staatlicher Förderung

21 Wie das INQA-Coaching Fuhrgewerbebetriebe fit für die Zukunft und die Übergabe macht

24 EU nimmt Verhandlungen über modernisierte Fahrzeugkontrolle auf

25 bdo-Tourismus-Ausschuss tagte am 27.05.2026

25 Projekt „Toter Winkel“

GÜTERKRAFTVERKEHR

26 BMV fördert Ladeinfrastruktur für schweren Straßengüterverkehr

26 BALM: Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr 2025/2026 veröffentlicht

28 BG Verkehr: Neue Unterweisungskarte für Funkfernsteuerungen an Absetzkippern

29 BGH kippt Berufungsurteil im LKW-Kartell und zieht klare Grenzen

PERSONENVERKEHR/ TOURISTIK

30 Haltestelleneinrichtung für Stadtrundfahrten stösst auf weitere Probleme

30 Gespräch zu den Bedinungen in der Behinderten-Beförderung

30 bdo-Ausschusssitzung im digitalen Format

31 Zwischen BUS2BUS, Busstop und KI

31 Sicherheit am Fahrerplatz

31 Bus als Schlüssel zur Mobilität

31 Verkehrspolitik mit Schlagseite

UMWELT + ENTSORGUNG

32 Genehmigungsverfahren zur Containergestellung

32 Fortbildungslehrgang im Abfallrecht

34 Die Grünen Engel 2026

34 SRU-Stellungnahme zum zirkulären Bauen

BUS2BUS 2026: EINZIGARTIGES ZUSAMMENTREFFEN VON POLITIK, WIRTSCHAFT UND INNOVATION

Die BUS2BUS 2026 hat einmal mehr ihre Rolle als führende Dialog- und Innovationsplattform der Busbranche unter Beweis gestellt – und dabei ein klares Signal gesetzt: Noch nie war die Messe so politisch wie in diesem Jahr. Hochrangige Vertreterinnen und Vertreter aus Bundestag, Landespolitik, Ministerien und der EU Kommission nutzten die BUS2BUS für den direkten Austausch mit dem Busmittelstand.

156 Aussteller aus 25 Ländern sowie 60 ausgestellte Busse präsentierten den rund 3.800 Teilnehmende darunter 3.200 Fachbesucherinnen und -besucher – die gesamte Bandbreite der Branche in der fünften Ausgabe der BUS2BUS – von innovativen Fahrzeugtechnologien über digitale Lösungen bis hin zu neuen Mobilitätskonzepten. Besonders hervorzuheben ist hier das Wachstum bei den Fachbesuchenden: 13 % gegenüber 2024. Zahlreiche Busunternehmerinnen und Busunternehmen aus der gesamten Republik und darüber hinaus waren vor Ort und brachten ihre Perspektiven und Erfahrungen aktiv in die Diskussionen ein. Über 100 Sessions und mehr als 120 internationale Speakerinnen und Speaker sorgten für ein hochkarätiges Fachprogramm.

Im Mittelpunkt stand dabei der intensive Dialog zwischen Politik und Branche. Dieser fand nicht nur auf den Bühnen statt, sondern zog sich durch die gesamte Messe: auf der Partner Stage, bei zahlreichen Standbesuchen von Abgeordneten sowie in direkten Gesprächen mit Unternehmen entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Neben dem aktuellen Dauerbrenner der steigenden Energiepreise ging es auch um Themen wie Bürokratieabbau, Fachkräftesicherung, alternative Antriebe und regulatorische Rahmenbedingungen.

Den offiziellen Auftakt bildete die Eröffnung durch Andreas Kraus, Staatssekretär für Klimaschutz und Umwelt des Landes Berlin. Im weiteren Verlauf setzte Raluca Marian, Generaldirektorin der IRU-Vertretung bei der Europäischen Union, mit einem Impuls zur europäischen Verkehrspolitik erste inhaltliche Akzente und bereitete damit den Boden für den ersten bdo | Politik-Talk. Unter dem Titel „Umsetzung von EU-Vorgaben: Zwischen Goldrand und Steingut?“ diskutierten Thorsten Alsleben (INSM), Rolf Diemer (EU-Kommission), Prof. Dr. Dirk Engelhardt Engelhardt (BGL), Christiane Leonard (bdo), Sepp Müller (MdB, CDU) und Dr. Jan Schilling (Deutsche Bahn AG) die Auswirkungen europäischer Regulierung. Deutlich wurde dabei: Zusätzliche Pflichten und komplexe Verfahren führen häufig zu erheblichen Belastungen – ohne erkennbaren Mehrwert. Entsprechend klar fiel die Forderung nach weniger Regelungen, mehr Augenmaß und stärkerer Praxisnähe aus.

Auch jenseits der Bühnen wurden politische Themen intensiv verhandelt. Auf der dieses Jahr zum ersten Mal ins Leben gerufene Partner Stage setzten die bdo-Landesverbände praxisnahe Impulse, etwa zu regionalen Herausforderungen und der konkreten Umsetzung politischer Vorgaben. Der Austausch am bdo-Stand sowie die Future Night boten zusätzliche Gelegenheiten für vertiefte Gespräche zwischen Politik und Branche.

Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder

Ein besonderer Höhepunkt war das Grußwort von Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder am zweiten Messetag. Er unterstrich die zentrale Rolle des Busmittelstands für eine klimafreundliche und leistungsfähige Mobilität und hob die Chancen des autonomen Fahrens hervor – insbesondere im Hinblick auf den Fachkräftemangel, Effizienzsteigerungen und neue Angebote im ÖPNV. Gleichzeitig kündigte er an, die Rahmenbedingungen weiterzuentwickeln, und sprach sich für einen spürbaren Bürokratieabbau sowie Verbesserungen beim Busführerscheinerwerb und der Berufskraftfahrerqualifikation aus. Bei seinem anschließenden Rundgang konnte er sich persönlich von der Innovationskraft der Branche überzeugen.

Im zweiten bdo-Politik-Talk diskutierten Martin Becker-Rethmann (Transdev GmbH), Rehbaum Rehbaum (MdB, CDU), Prof. Dr. Andreas Knie (Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung), Ingbert Liebing (VKU), Manja Schreiner (IHK Berlin) sowie Kai Neumann (bdo) die zukünftige Ausgestaltung der Mobilität im Spannungsfeld von öffentlicher Verantwortung und unternehmerischer Freiheit. Die Diskussion machte deutlich, dass bei der Politik und in den Ministerien mehr Mut zu Veränderungen und in Richtung Digitalisierung notwendig ist, um den Fahrgästen auch in Zukunft ein attraktives ÖPNV Angebot anbieten zu können.

Christiane Leonard, Hauptgeschäftsführerin des Bundesverbandes Deutscher Omnibusunternehmen, zog ein klares Fazit: *„Die BUS2BUS hat in diesem Jahr eindrucksvoll gezeigt, wie wichtig der direkte Dialog zwischen Politik und Branche ist. Noch nie war die politische Präsenz so hoch, noch nie der Austausch so intensiv. Genau diesen Schulterschluss brauchen wir, um die aktuellen Herausforderungen der Transformation gemeinsam zu bewältigen und die Zukunft der Busmobilität aktiv zu gestalten.“*

Parlamentarisches Frühjahrstreffen am Vorabend der BUS2BUS 2026

Am Vorabend der BUS2BUS hat der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen (bdo) e. V. zu seinem traditionellen Parlamentarischen Frühjahrstreffen eingeladen. Über 330 Gäste aus Politik, Wirtschaft und Branche folgten der Einladung – so viele wie noch nie. Die hohe Resonanz zeigt auch: Gerade in wirtschaftlich herausfordernden Zeiten ist der enge Austausch wichtiger denn je.

Ein wichtiger Programmpunkt des Parlamentarischen Abends war die Podiumsdiskussion „BUS2BUS No. 5: Der Bus im Zeichen des Wandels?“ mit Henning Rehbaum (CDU), Stefan Zierke (SPD) und Stefan Schmidt (Bündnis 90/Die Grünen). Wenig überraschend war hier die dramatische Entwicklung der Kraftstoffpreise ein zentrales Thema. Einigkeit bestand unter den Podiumsteilnehmern darüber, dass die hohen Preise eine erhebliche Belastung für die zahlreichen mittelständischen Busunternehmen darstellen. Zugleich wurde deutlich: Ziel muss es sein, die Mobilität in Deutschland weiterhin zuverlässig aufrechtzuerhalten.

bdo-Präsident Karl Hülsmann betonte:

„Die anhaltend hohen und zugleich stark schwankenden Kraftstoffpreise setzen die Busbranche massiv unter Druck. Die von der Bundesregierung beschlossene Senkung der Energiesteuer ist ein erster wichtiger Schritt, um den akuten Kostendruck zu mindern. Klar ist aber auch: Kurzfristige Maßnahmen allein reichen nicht aus. Unsere Unternehmen brauchen verlässliche und planbare Rahmenbedingungen. Dazu gehören eine dauerhafte Entlastung bei Energieabgaben, faire steuerliche Wettbewerbsbedingungen – insbesondere bei der Mehrwertsteuer im Busverkehr. Nur so können wir die Mobilität in unserem Land langfristig sichern.“

Ein weiterer Schwerpunkt lag auf dem Zukunftsthema automatisiertes Fahren. In der Diskussion wurde deutlich: Automatisiertes Fahren bietet immense Chancen für die Branche. Insbesondere für den ländlichen Raum eröffnen sich neue Möglichkeiten für flexible und bedarfsgerechte Mobilitätsangebote. Gleichzeitig kann die Technologie einen wichtigen Beitrag zur Bewältigung des Fachkräftemangels leisten und Effizienzpotenziale heben.

Hülsmann machte jedoch auch klar, dass es bislang an einer übergeordneten politischen Strategie fehlt: *„Beim autonomen Fahren fehlt bis heute eine klare, bundesweite Linie. Zwar gibt es zahlreiche Pilotprojekte, doch es mangelt an einem Übergang in einen flächendeckenden Regelbetrieb. Gleichzeitig stehen wir vor dem Markteintritt internationaler Anbieter, ohne dass hierfür ein klarer regulatorischer Rahmen existiert.“*

Der bdo sieht in der nationalen Umsetzung des automatisierten Fahrens eine wegweisende Herausforderung aller relevanten Akteure aus Politik in Bund und Ländern, den Aufgabenträgern und Unternehmen. Sonst läuft man Gefahr, bestehende Strukturen im ÖPNV zu zerstören und den Markt den Tech-Firmen aus den USA oder China zu überlassen. *„Unsere Mitglieder stellen 50 Prozent aller Busse in Deutschland auf die Straße. Gerade in ländlichen Räumen, wo der Busmittelstand in großem Umfang den öffentlichen Verkehr sicherstellt, bietet das autonome Fahren erhebliche Chancen. Wir sind bereit, aktiv die Zukunft mitzugestalten. Ohne den Busmittelstand wird die Transformation nicht gelingen. Wir brauchen eine nationale Strategie unter Einbeziehung aller Akteure aber auch den Mut und das Engagement der Bundesregierung, den Erhalt bestehender Unternehmensstrukturen in diesem Prozess sicher zu stellen.“*, so

Was an dem Abend auch deutlich wurde: Die Vorfreude auf die BUS2BUS war groß; das Interesse der Unternehmen an den Zukunftsthemen erheblich. Ein spannender Auftakt zur BUS2BUS 2026.

Günstiger Partnertarif für Innungsmitglieder

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

VATTENFALL

LIQUIDITÄT SICHERN – HANDLUNGSFÄHIG BLEIBEN

TRANSPORTBRANCHE UNTER DRUCK: JETZT RECHTZEITIG GEGENSTEUERN

Die wirtschaftliche Lage in Deutschland bleibt angespannt. Steigende Energie und Kraftstoffpreise, geopolitische Unsicherheiten sowie die Auswirkungen des Iran-Konflikts belasten Unternehmen zunehmend. Besonders die Transport- und Logistikbranche spürt die Folgen unmittelbar: Dieselpreise auf Rekordniveau, volatile Lieferketten und sinkende Margen setzen viele Betriebe unter erheblichen Druck.

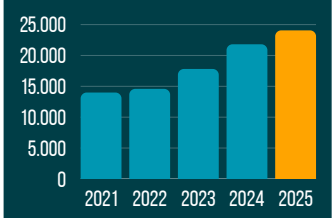
Auch in Berlin und Brandenburg bleibt die Situation angespannt. Die Zahl der Unternehmensinsolvenzen bewegt sich weiterhin auf hohem Niveau. Besonders betroffen sind mittelständische Unternehmen mit hoher Kostenbelastung und geringer Liquiditätsreserve.

Hinzu kommen steigende Finanzierungskosten, zurückhaltende Auftraggeber und zunehmende Unsicherheiten bei Investitionen. Viele Unternehmen arbeiten wirtschaftlich solide - geraten jedoch durch verzögerte Zahlungseingänge, hohe Sicherheiten bei Banken oder unerwartete Kostensteigerungen in Liquiditätsengpässe.

Gerade jetzt ist schnelles und strategisches Handeln entscheidend.

INSOLVENZEN AUF HOHEM NIVEAU

Unternehmensinsolvenzen in Deutschland



+ 10,3 %

mehr Insolvenzen 2025 im Vergleich zu 2024

Quelle: Statistisches Bundesamt

TURBULENTE ZEITEN. ERHÖHTES RISIKO FÜR BETRUG UND VERLUSTE

In wirtschaftlich unsicheren Zeiten nehmen Betrugsversuche in der Transportbranche und der Gesamtwirtschaft drastisch zu. Unsere Firmenkundenberater vor Ort hören derzeit von immer mehr Kunden und Partnern von versuchten oder bereits erfolgreichen Betrugsfällen. Oft konnte ein größerer Schaden nur knapp verhindert werden. Kriminelle nutzen die angespannte Lage gezielt aus, um Sicherheitslücken und Unachtsamkeiten zu ihrem Vorteil zu nutzen.

Unternehmen berichten unter anderem von Phantomfrachtführern, gefälschten Dokumenten, manipulierten Zahlungsdaten, Cyberangriffen auf Unternehmenssysteme oder bewusst provozierten Schadenfällen und Versicherungsbetrug.

Besonders problematisch: Die Täter agieren heute professioneller, digitaler und oftmals täuschend echt. Sicherheitslücken, Zeitdruck und fehlende Kontrollmechanismen werden gezielt ausgenutzt. Diese Risiken können existenzbedrohende Folgen haben - von finanziellen Schäden über Betriebsunterbrechungen bis hin zu Reputationsverlusten.

SVG BERLIN UND BRANDENBURG UNTERSTÜTZT UNTERNEHMEN IN STÜRMISCHEN ZEITEN

1. FORDERUNGSMANAGEMENT
FACTORING SCHAFFT SOFORTIGE LIQUIDITÄT

Wandeln Sie Ihre offenen Forderungen sofort in Liquidität um und sichern Sie sich finanzielle Freiräume für Ihr Geschäft.

2. INDIVIDUELLE FINANZIERUNGSLÖSUNGEN
PASSGENAU. FLEXIBEL. SICHER.

Ob Betriebsmittelfinanzierung oder kurzfristige Liquiditätshilfe - wir entwickeln gemeinsam mit starken Partnern die richtige Lösung für Ihr Unternehmen.

3. VERSICHERUNG
RISIKEN ABSICHERN - FORDERUNGEN SCHÜTZEN

Mit Ausfall- und Bürgschaftsversicherungen schützen Sie sich vor Zahlungsausfällen und reduzieren Ihr finanzielles Risiko.

4. SCHULUNGEN ZUM LIQUIDITÄTSMANAGEMENT
WISSEN, DAS SICH AUSZAHLT

Die SVG Akademie bietet praxisnahe Schulungen für Unternehmer und Führungskräfte zu Liquiditätsplanung, Finanzsteuerung und Risikomanagement.

5. SVG CONSULT
SCHÄDEN MINIMIEREN - RISIKEN REDUZIEREN

Unsere Experten helfen Ihnen, Risiken frühzeitig zu erkennen, Prozesse zu optimieren und Schäden nachhaltig zu minimieren.

Die aktuellen wirtschaftlichen Entwicklungen zeigen deutlich: Liquidität wird zunehmend zum entscheidenden Erfolgsfaktor. Unternehmen, die frühzeitig reagieren, Risiken absichern und finanzielle Spielräume schaffen, sichern ihre Handlungsfähigkeit auch in schwierigen Marktphasen.

STARKE PARTNER. SICHERE LÖSUNGEN.

Berlin und Brandenburg

Sprechen Sie mit uns.
Gemeinsam finden wir die passende Lösung für Ihr Unternehmen.

www.svg-berlin.de

KLARE BEWEISE.
BESTER SCHUTZ.

DASHCAMS
KLEINE INVESTITION- GROSSER NUTZER

Dashcams in LKW haben sich längst als bewährtes Instrument etabliert. Sie dienen nicht nur der „normalen" Unfallaufklärung, sondern auch als Sicherungsinstrument für Betreiber.

Manchmal zeigen die Aufnahmen dabei mehr als klassische Verkehrsunfälle - wie ein aktueller Fall eines unserer Kunden deutlich macht, den wir beispielhaft gern hier teilen wollen.

DER FALL: UNFALL AUF DER A100 IN BERLIN

Ein LKW-Fahrer war auf der A100 in Berlin unterwegs, als sich plötzlich ein PKW unmittelbar vor dem Fahrzeug einscherte und stark abbremste. Für den Fahrer des LKW blieb praktisch keine Reaktionszeit mehr, eine Kollision war unvermeidbar.

Zunächst schien die Situation eindeutig: Der Verdacht richtete sich gegen den LKW-Fahrer. Doch die installierte Dashcam dokumentierte den gesamten Ablauf sekundengenau.

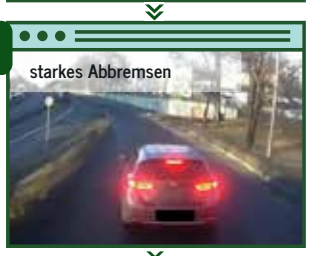
Die Videoaufnahmen belegten eindeutig:

- reguläres Einscheren des PKW
- bewusst starkes Abbremsen unmittelbar vor dem LKW
- keine realistische Reaktionsmöglichkeit für den Fahrer

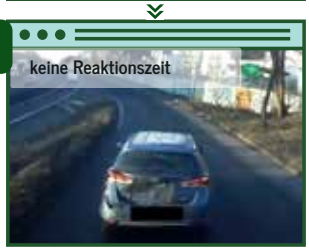
Damit konnte der tatsächliche Unfallhergang klar nachgewiesen werden.

1. PKW schert ein

2. starkes Abbremsen



3. keine Reaktionszeit



DAS ERGEBNIS: KLARE BEWEISE - SCHNELLE REGULIERUNG

Dank der Dashcam-Aufnahmen konnte der Sachverhalt eindeutig geklärt werden und die gegnerische Versicherung regulierte widerstandslos den Schaden.

DIE ZAHLEN IM ÜBERBLICK

Investition pro Dashcam:
ca. **65 € - 250 €**

Schaden am LKW:
rund **10.000 €**

Schaden am PKW:
rund **13.000 €**

Zusätzliche Verfahrens- und Anwaltskosten konnten vermieden werden.

WARUM DASHCAMS FÜR FUHRPARK-BETREIBER IMMER WICHTIGER WERDEN

Der Vorfall zeigt eindeutig, dass Dashcams nicht nur bei klassischen Verkehrsunfällen entscheidend sind, sondern vor allem auch einen wirksamen Schutz gegen betrügerisches Verhalten bieten.

Schon eine vergleichsweise kleine technische Investition liefert eindeutige Beweise, deckt riskantes oder bewusstes Fehlverhalten auf und kann helfen, Streitigkeiten mit Versicherungen schnell zu klären. Dashcams agieren damit als zuverlässige Ergänzung für Speditionsflotten.

- Eindeutige Beweissicherung bei Unfällen
- Schutz vor falschen Anschuldigungen
- Schnelle Schadenregulierung
- Vermeidung langwieriger Rechtsstreitigkeiten
- Schutz vor bewusst provozierten Unfällen und Betrug
- Höhere Transparenz im Schadenmanagement

MEHR ALS BEWEISSICHERUNG.

Dashcams gehen heute weit über die reine Unfallaufnahme hinaus. In Kombination mit KI und Telematik ermöglichen sie eine vorausschauende Analyse des Fahrverhaltens und unterstützen so aktiv die **Schadenprävention**.

Für Flottenbetreiber entsteht dadurch ein klarer Mehrwert: **weniger Unfälle, geringere Kosten** und **mehr Sicherheit** im täglichen Einsatz.

PASSENDE LÖSUNGEN FÜR IHREN FUHRPARK

Die SVG Berlin und Brandenburg unterstützt Unternehmen mit praxisgerechten Lösungen rund um Fuhrparksicherheit, Versicherungsschutz und Fahrzeugtechnik.

Passende Dashcams und weitere Produkte für den professionellen Fahrzeugeinsatz finden Sie in unserem Onlineshop:

www.svg-handel.de

OstBau

18. - 20. JUNI 2026
BERNAU
FLÄCHE A / STAND 1290

Was 2023 als regionaler Branchentreff begann, hat sich mit rund 80 Ausstellern zu einer wichtigen Plattform für das ostdeutsche Baugewerbe entwickelt.

Wo Baumaschinen und schwere LKW bewegt werden, bieten wir als Partner der Branche passgenaue Lösungen. Von rechtssicherer Beratung bis hin zu wirtschaftlich tragfähigen Konzepten für einen effizienten Betrieb.

Jeder Unternehmer, der Fahrzeuge im Einsatz hat, steht vor den gleichen Herausforderungen: Versicherung der Fahrzeuge, Arbeitssicherheit, Kraftstoffmanagement, Liquiditätssicherung und Finanzierung. Wir sprechen Ihre Sprache und liefern praxisgerechte Angebote, die ihren Alltag bestehen.

DIE HERAUSFORDERUNGEN FÜR DIE BRANCHE

- Steigende Versicherungs- und Betriebskosten
- Wirtschaftlicher Druck auf Fuhrparks und Maschinen
- Finanzierung neuer Fahrzeuge und Technik
- Maut- und Kraftstoffmanagement
- Liquiditätssicherung und Risikominimierung

BESUCHEN SIE DIE SVG AUF DER OstBau 2026

18.-20. JUNI 2026

OstBau Bernau
Ernst-Thälmann-Str. 3c
16321 Bernau OT Börnicke

Fläche A
Stand 1290

Eintritt: frei

360° LEISTUNGEN FÜR BAU- UND LOGISTIKUNTERNEHMEN

- VERSICHERUNG
- TANKKARTEN
- MAUT
- ARBEITSSICHERHEIT
- WEITERBILDUNG
- FINANZIERUNG
- HANDEL
- FÖRDERMITTEL
- DATEN- UND CYBERSCHUTZ
- FAHRERCOACHING

UNSERE SPEZIALISTEN FÜR SIE VOR ORT

Raiko Kuginis

Florian Blessing

Robert Rudwaleit

und viele mehr ...

Die SVG Berlin und Brandenburg ist Ihr kompetenter Partner für Bau, Transport und Logisitik.

www.svg-berlin.de

Folgen Sie uns auf LinkedIN

GEMEINSAM *laufen*

GEMEINSAM WACHSEN.

SVG BERLIN UND BRANDENBURG BEIM BERLINER FIRMENLAUF

BERLIN SVG & Friends

Am 20. Mai 2026 hieß es wieder: Laufschuhe schnüren, Teamgeist stärken und gemeinsam an den Start gehen.

Der Berliner Firmenlauf zählt längst zu den beliebtesten Business-Sportevents der Hauptstadt und bringt jedes Jahr tausende Teilnehmer aus Unternehmen, Behörden und Organisationen zusammen.

Für die SVG Berlin und Brandenburg steht dabei nicht nur der sportliche Gedanke im Mittelpunkt, sondern vor allem das gemeinsame Erlebnis.

MEHR ALS EIN SPORTEVENT

TEAMGEIST STÄRKEN
Gemeinsam anpacken, motivieren und Ziele erreichen.

GESUNDHEIT FÖRDERN
Bewegung, Ausgleich und Wohlbefinden im Arbeitsalltag

KOMMUNIKATION LEBEN
Austausch und Zusammenhalt auch außerhalb des Büros.

ERFOLGE FEIERN
Gemeinsam ankommen und Erlebnisse genießen.

> Der Berliner Firmenlauf zeigt jedes Jahr aufs Neue, wie wichtig Teamkultur, Gesundheit und Motivation für Unternehmen sind. Gerade in der Transport- und Logistikbranche, die von hoher Belastung und Zeitdruck geprägt ist, gewinnen solche gemeinsamen Erlebnisse zunehmend an Bedeutung.

AUF EINEN BLICK

BERLINER FIRMENLAUF 20.05. 2026

DATUM
20. Mai 2026

STARTBEREICH
Brandenburger Tor

STRECKE
ca. 5 km durch den Tiergarten und die Berliner Innenstadt

DISZIPLINEN
Laufen, Walken, Skaten und weitere Kategorien

TEILNEHMER
ausverkauft:
ca. 20.000 Teilnehmende

EINDRÜCKE VOM LAUF

Gemeinsam stark

AUCH ABSEITS DES TAGESGESCHÄFTS

Wir bedanken uns bei allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern für einen großartigen Abend und freuen uns schon jetzt auf den nächsten gemeinsamen Lauf.

Und weil Gemeinschaft bei uns weitergeht:
Wir wollen unser Team um Freunde und Partner erweitern.
Wer beim nächsten Mal dabei sein möchte, ist herzlich eingeladen!

RUNNING. TEAM. SVG.

UMSTRITTENE AUSBILDUNGSPLATZABGABE IN BERLIN BESCHLOSSEN

Trotz massiver Kritik von Verbänden, Kammern und von vielen Unternehmen wurde am 26.03.2026 im Abgeordnetenhaus von Berlin die Ausbildungsplatzabgabe mit großer parlamentarischer Mehrheit verabschiedet.

Wesentliche Aspekte des Gesetzesentwurfes

Infolge des beschlossenen Gesetzes müssen Berliner Unternehmen ab 10 Beschäftigte eine Umlage zahlen, wenn sie vermeintlich zu wenig ausbilden. Zur Berechnung der Ausbildungsquote werden ausschließlich sozialversicherungspflichtig Beschäftigte und Auszubildende nach BBiG und HWO berücksichtigt. Die Auskunftspflicht der Unternehmen in Bezug auf die Zahl der Auszubildenden und der Beschäftigten startet am 01.01.2027, das Einziehen der Ausbildungsplatzabgabe bzw. das Auszahlen eines Ausbildungskostenausgleiches beginnt am 01.01.2028.

Die Mindestausbildungsquote wird bei 3,1% angesetzt, als notwendige Quote wird der Bundesdurchschnitt von 4,6% zugrunde gelegt. Liegt die Ausbildungsquote des Unternehmens unter 3,1%, muss eine Abgabe entrichtet werden – eine Förderung ist ausgeschlossen. In der Spanne zwischen 3,1% und 4,6% zahlen Unternehmen eine Abgabe, können aber für zusätzliche Ausbildungsverträge einen Ausbildungskostenausgleich beantragen. Über 4,6% Ausbildungsquote zahlen Unternehmen keine Abgabe und können aber für zusätzliche Auszubildende Geld erhalten. Finanziert werden nur zusätzliche Ausbildungsverträge, die nach dem 31.12.2024 abgeschlossen wurden. Nicht eingerechnet werden dual Studierende, wenn diese keinen regulären Ausbildungsvertrag nach BBiG vorweisen können.

Konkrete Berechnungen können derzeit noch nicht angestellt werden, weil der Umlagesatz noch nicht festgesetzt wurde. Dessen Festlegung soll ein noch einzurichtender Beirat vornehmen.

Trotz des massiven Widerstands der Berliner Wirtschaft gegen die Einführung der Strafabgabe und des konstruktiven Vorschlags, das Bündnis für Ausbildung zu verlängern und weiterzuentwickeln, kam es zu der von der Regierungskoalition eingebrachten Abstimmung und Verabschiedung des Gesetzes. Diese fatale Entscheidung fällt umso schwerer ins Gewicht, da in den vergangenen beiden Jahren entgegen dem Bundestrend und trotz schwieriger Rahmenbedingungen ein beachtliches Plus von 1350 Verträgen durch die Berliner Wirtschaft erzielt werden konnte. Parallel zu den intensiven Anstrengungen, zusätzlich 2.000 neue Ausbildungsverträge innerhalb von nur 2 Jahren zu schaffen, haben Verbände, Kammern und viele Unternehmen vehement gegen die Einführung argumentiert, protestiert und mit einer gemeinsamen Kampagne vergeblich versucht, die Regierungskoalition davon abzubringen.

Warnung vor jahrelangem juristischem Tauziehen ignoriert

Der Blick nach Bremen, wo eine Umlage bereits eingeführt wurde, zeigt, dass die Zwangsabgabe zu einem jahrelangen Streit zwischen Betrieben und Verwaltung führte und dort komplexe Auslegungsfragen, Abgrenzungsprobleme und Einzelfallentscheidungen Anwälte und Richter beschäftigen. Wir werden Sie weiter informieren, sobald wir belastbare Informationen zum verabschiedeten Gesetz erhalten haben.

BERLINER FUHRGEWERBE-DIALOG AM 23. APRIL 2026

Volles Haus am 23. April in der Hedemannstraße: die Innung hatte zum „Berliner Fuhrgewerbe-Dialog“ eingeladen, einem neuen Format, dass sich an den früheren Unternehmerabenden orientierte. Auf der Tagesordnung standen Vorträge zu aktuellen politischen und rechtlichen Entwicklungen (Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider), die Vorstellung der Berliner Nachfolgezentrale (Thomas Göltschow), das Förderprogramm INQA-Coaching (Martin Dolling), ein Update im Arbeitsrecht (RA Marcus W. Gülpen) und das Betriebsrentenstärkungsgesetz (Kathrin Möhrle).

Die Erörterung von Fragestellungen der Teilnehmer rundete die Veranstaltung ab, beim anschließenden Imbiss gab es breiten Raum zum Austausch und zum Netzwerken.

KRISE BEDROHT UNTERNEHMEN DER VERKEHRSBRANCHEN – FUHRGEWERBE-INNUNG FORDERT UNTERSTÜTZUNG DER LANDESREGIERUNGEN VON BERLIN UND BRANDENBURG

In einem Brandbrief haben Mitte April sechs Bundesverbände der Verkehrswirtschaft von Bundeskanzler Merz Unterstützung eingefordert, um die derzeitige Krise in den Güter- und Personenbeförderungsunternehmen infolge der massiven Kraftstoffpreissteigerungen bewältigen zu können. Die Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e. V. als Regionalverband schloß sich den Forderungen uneingeschränkt an und hat unter Bezugnahme auf das Schreiben die Berliner und Brandenburger Landesregierungen nachdrücklich um Unterstützung bei der Umsetzung der Forderungen gebeten.

Karl-Heinz Deubel, Vorsitzender der Innung: „Die hohen, vor einigen Monaten noch nicht vorstellbaren Dieselpreise belasten unsere Unternehmen in besorgniserregender Weise. Sie führen nicht nur zu drastisch höheren Kosten und damit auch Preisen, sondern belasten auch die Liquidität unserer Betriebe in erheblichem Maße. Wir müssen beim Einkauf des Kraftstoffs mehrere Wochen in Vorleistung gehen, bis wir die Vergütungen von unseren Auftraggebern erhalten. Allein aus diesem Grund stehen viele Unternehmen mit dem Rücken zur Wand! Wir benötigen dringend entlastende Maßnahmen seitens der Politik!“

DEKRA-VERKEHRSSICHERHEITSREPORT 2026 VORGESTELLT

Der öffentliche Straßenraum ist nicht nur Verkehrsfläche, Aufenthalts- und Lebensraum, sondern für Millionen Menschen auch der Arbeitsplatz. Ein Arbeitsplatz, der jährlich viele Unfallopfer fordert. *„Es gilt unbedingt, genauer hinzuschauen, die Ursachen zu analysieren und herauszufinden, mit welchen Maßnahmen sich Unfälle vermeiden oder zumindest in ihren Folgen mindern lassen“*, sagte Jann Fehlauer, Geschäftsführer der DEKRA Automobil GmbH, bei der Vorstellung des DEKRA Verkehrssicherheitsreports 2026 „Arbeitsplatz Straßenverkehr“ am 20.05.2026 in Berlin.

Der mittlerweile 19. DEKRA Verkehrssicherheitsreport beleuchtet die verschiedenen Problemfelder rund um dieses Thema aus Sicht der Unfallanalytik, der Verkehrspsychologie, der Fahrzeugtechnik, der Infrastrukturgestaltung sowie der Gesetzgebung und zeigt nachhaltige Optimierungsmaßnahmen auf. An der Veranstaltung zur Vorstellung des Reports nahmen der Vorsitzende der Innung, Karl-Heinz Deubel und der Ehrenvorsitzende Michael Eichen teil.

VOCATICUM BERLIN – INNUNG MIT INFOSTAND VOR ORT

Gemeinsam mit 150 anderen Ausstellern ist die Fuhrgewerbe-Innung am **17. & 18. Juni 2026** für ihre Mitgliedsbetriebe bei der Fachmesse für Ausbildung + Studium mit einem eigenen Infostand vertreten.

Die Teilnehmenden können sich vor Ort über Ausbildungs- und Studienangebote informieren. Auch Jugendliche, die kurz vor knapp noch eine freie Lehrstelle zum Beginn Sommer 2026 werden dort vertreten sein, so dass wir unsere ausbildenden Mitgliedsbetriebe bitten möchten, uns via Mail über noch nicht besetzte Ausbildungsstellen in ihrem Unternehmen zu informieren, so dass wir entsprechende Firmenanzeigen auf der Messe verteilen können.

Schicken Sie – gern auch noch kurzfristig - einfach eine Mail an elsanowski@fuhrgewerbe-innung.de, Detailabsprachen sind noch möglich.

TACHOGRAHENPFLICHT FÜR LEICHTE NUTZFAHRZEUGE IM GRENZÜBERSCHREITENDEN VERKEHR AB 1.7.2026

Ab 01.07.2026 müssen alle leichten Nutzfahrzeuge (2,5 t–3,5 t), die im gewerblichen grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt werden, mit dem intelligenten Fahrtenschreiber der zweiten Generation (ab DTCO 4.1a) gemäß EU Mobilitätspaket I ausgerüstet sein.

Die Pflicht gilt für alle gewerblich genutzten leichten Nutzfahrzeuge, deren zulässige Gesamtmasse des Fahrzeugs einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger 2,5 Tonnen übersteigt und die im grenzüberschreitenden Güterverkehr oder in der sogenannten Kabotage – also dem innerstaatlichen Güterverkehr in einem Land ohne Sitz oder Niederlassung des Unternehmens - eingesetzt werden.

Unabhängig davon gilt die Tachographenpflicht weiterhin für Fahrzeuge, die für die Beförderung von mehr als neun Personen (inklusive Fahrerin/Fahrer) ausgelegt oder dauerhaft bestimmt sind.

FUHRGEWERBE-INNUNG ERSTMALS BEI DER OSTBAU VERTRETEN

Vom **18. bis 20. Juni 2026** öffnet die OstBau – die Baumesse im Osten der Republik - bereits zum 4. Mal ihre Tore. Im beschaulichen Bernau bei Berlin finden sich auf rund 40.000 Quadratmetern zahlreiche Unternehmen aus Bau, Handwerk und Industrie und präsentieren ihre aktuellen Produkte, innovativen Lösungen und neueste Technik rund um die Baubranche.

Auch Nutzfahrzeughersteller sind vor Ort. Die Messe besticht durch eine einzigartige Atmosphäre und ist geprägt von persönlichem Austausch, praxisnahen Einblicken und direktem Kontakt zwischen Besuchern und Ausstellern.

Gleichzeitig laden verschiedene gastronomische Angebote dazu ein, den Messebesuch in entspannter Umgebung zu genießen.

Die Fuhrgewerbe-Innung präsentiert sich mit einem Gemeinschaftsstand zusammen mit der

- ➔ Entsorgergemeinschaft Abfall Berlin-Brandenburg e. V.,
- ➔ dem Abbruchverband Nord e.V. und der
- ➔ Entsorgergemeinschaft BAU Berlin-Brandenburg e. V.

zu den Themen rund um Bauabfallentsorgung, Entsorgungsfachbetriebe-Zertifizierung und damit verbundene Leistungen. Auch die SVG Berlin-Brandenburg eG ist vor Ort und präsentiert ihr Lestungsportfolio.

Erleben Sie drei Tage voller Information, Austausch und Praxisnähe – mit spannenden Ausstellern, Vorführungen und vielen Gelegenheiten zum persönlichen Gespräch.

Nähere Infos zur Messe finden Sie unter http://www.messe-ostbau.de/

VOC-freie Teilereinigung schützt Gesundheit und Umwelt

In der Instandhaltung zählen Effizienz und Zuverlässigkeit. Doch die Gesundheit der Mitarbeitenden und der Umweltschutz dürfen dabei nicht auf der Strecke bleiben. Bei gleicher Reinigungsleistung ist das VOC-freie Teilereinigungssystem von Mewa eine umweltverträgliche und EU-richtlinienkonforme Alternative. Die Pinselwaschtische und Hochdruck-Teilereiniger von Mewa werden mit Reparatur- und Wartungsservice angeboten.

Viele Betriebe setzen auf lösemittelbasierte Teilereiniger. Diese enthalten jedoch oft flüchtige organische Verbindungen (VOCs), die die Luftqualität in der Werkstatt beeinträchtigen können. Höhere Konzentrationen von VOC reizen Augen und Schleimhäute und können Kopfschmerzen sowie Schwindel auslösen. Entsprechende Verbindungen gelten deshalb als Gefahrstoffe. Darüber hinaus verstärken VOCs bei hohen Temperaturen oder Feuer die Brandgefahr am Arbeitsplatz. Unternehmen sind laut EU-Richtlinie deshalb angehalten, den Einsatz VOC-haltiger Substanzen zu beschränken.

Reinigungslösung kann deutlich länger genutzt werden

Im Gegensatz zu herkömmlichen Kaltreinigern arbeiten die Pinselwaschtische und Hochdruck-Teilereiniger von Mewa mit einer wässrigen Reinigungslösung, in der Fette und Öle von Mikroorganismen biologisch abgebaut werden. Auf diese Weise regeneriert sich die Reinigungslösung quasi selbst und kann im Vergleich zu chemischen Lösemitteln deutlich länger genutzt werden. Das Liquid ist kein Gefahrstoff und nicht gesundheitsgefährdend – ein Plus, wenn es um das Wohlbefinden der Mitarbeitenden geht.

Effektiv und nachhaltig

Ganz nach Bedarf kann man bei Mewa zwischen Pinselwaschtischen und Hochdruck-Teilereinigern in verschiedenen Größen wählen. Bei den Hochdruck-Teilereinigern wird die Wirkung der Reinigungsflüssigkeit durch einen Druck bis 80 bar verstärkt und die Reinigungstemperatur beträgt rund 40 Grad. Auch stark verunreinigte Teile mit verwinkelten Geometrien lassen sich damit optimal reinigen.

Mewa Teilereiniger werden im Rundum-Service angeboten. Darin enthalten sind die Inbetriebnahme vor Ort, regelmäßige Wartungen und Instandhaltungen.

Informieren Sie sich:

- MEWA Textil-Service
- Telefon: 0800 4 500 300
- E-Mail: info@mewa.de

Erfahren Sie mehr: www.mewa.de/kontakt

Die Pinselwaschtische und Hochdruckteilereiniger von Mewa werden mit Reparatur- und Wartungsservice angeboten.

(Foto: Mewa)

ELEKTROMOBILITÄT EINFACH GEMACHT – MIT DER FLEET CARD MULTI-ENERGIE VON CIRCLE K

Ob gemischte Flotte oder rein elektrisch unterwegs: Der Umstieg auf Elektromobilität stellt Fuhrparkverantwortliche vor praktische Fragen – vor allem, wenn es um das Laden unterwegs geht. **Circle K** bietet Gewerbetreibenden hier eine Lösung, die Kraftstoff und Strom unter einer einzigen Karte zusammenführt: die Fleet Card Multi-Energie.

☑

Eine Karte für Tanken, Laden und mehr

Die Fleet Card Multi-Energie funktioniert sowohl an konventionellen Tankstellen als auch an öffentlichen Ladestationen. In Deutschland stehen damit rund 5.000 Akzeptanzstellen für klassische Kraftstoffe zur Verfügung – darunter Stationen von TotalEnergies, Aral, AVIA, eni/Agip und Westfalen. Für Elektrofahrzeuge sind es bundesweit mehr als 150.000 Ladepunkte. In Europa erweitert sich das Netz auf über 550.000 Ladepunkte in zehn EU-Ländern, darunter Frankreich, Spanien, die Niederlande, Italien und Österreich.

☑

Fuhrparkmanagement ohne Mehraufwand

Alle Transaktionen – Laden, Tanken, Waschen – erscheinen auf einer monatlichen Rechnung. Über das kostenfreie Online-Kundenportal lassen sich Karten verwalten, Verbräuche einsehen und bei auffälligen Transaktionen Alarme einrichten. Die Erstattung von Umsatz- und Mineralölsteuer ist ebenfalls integriert.

☑

Die Circle K Drive App: Ladestation auf Knopfdruck finden

Die zugehörige Circle K Drive App zeigt verfügbare Ladestationen in der Nähe, informiert über Steckertypen und Preise und unterstützt bei der Routenplanung. Sie ist kostenlos für iOS und Android verfügbar. Der Verifizierungscode für die Installation lautet: 120241.

☑

Schnell laden, wenig warten

An den eigenen HPC-Schnellladestationen (High Power Charging) setzt Circle K auf Leistungen von bis zu 400 kW. Das ermöglicht nach Herstellerangabe eine Vollladung in rund 30 Minuten – sofern das Fahrzeug die entsprechende Ladeleistung unterstützt. An bemannten Circle K-Stationen steht persönlicher Service vor Ort zur Verfügung; ein 24/7-Kundenservice ist telefonisch erreichbar. Der verwendete Strom stammt aus erneuerbaren Quellen.

CIRCLE K

Exclusiver Nachlass für Innungsmitglieder in Höhe von **8,40 Cent pro kWh** exklusive Mehrwertsteuer auf den jeweils gültigen und öffentlich deklarierten Tankstellenverkaufspreis

MEHR WERT, MEHR NACHFOLGER, WENIGER RISIKO – MIT STAATLICHER FÖRDERUNG

Am 23.04.2026 fand in der Geschäftsstelle der Fuhrgewerbe Innung unser diesjähriger Fuhrgewerbe Dialog 2026 statt – eine Veranstaltung, die erneut gezeigt hat, wie vielfältig und zugleich herausfordernd die Themen unserer Branche geworden sind. Neben aktuellen arbeitsrechtlichen Entwicklungen und einem praxisnahen Einblick in das Betriebsrentenstärkungsgesetz stand auch ein Thema im Mittelpunkt, das uns alle in den kommenden Jahren intensiv begleiten wird: die Unternehmensnachfolge.

Bereits in der Ausgabe 2/2025 unserer Verbandszeitung hatten wir diesem Schwerpunkt ein eigenes Titelthema gewidmet. Die große Resonanz darauf – und die vielen Fragen, die uns auch beim diesjährigen Dialog erreicht haben – zeigen jedoch deutlich, dass die Nachfolgeplanung im Fuhrgewerbe weit mehr ist als ein organisatorischer Schritt. Sie ist eine strategische Zukunftsaufgabe, die über die Stabilität ganzer Betriebe entscheidet.
Mit Blick auf die zurückliegende Veranstaltung möchten wir das Thema daher nachfolgend noch einmal vertiefen und insbesondere auf eine Möglichkeit aufmerksam machen, die vielen Betrieben bislang nicht ausreichend bekannt ist: das INQA Coaching. Dieses staatlich geförderte Programm unterstützt kleine und mittlere Unternehmen dabei, ihre Strukturen zu modernisieren, Prozesse zu professionalisieren und sich damit nicht nur zukunfts-, sondern auch übergabefähig aufzustellen.

Im Anschluss finden Sie den vollständigen Beitrag, der die Herausforderungen der Nachfolge im Fuhrgewerbe einordnet, zentrale Risiken benennt und zeigt, wie Transformation und Nachfolgeplanung sinnvoll zusammengedacht werden können.

Unternehmensnachfolge im Fuhrgewerbe: Wenn der Generationenwechsel zur Systemfrage wird

Das deutsche Güterkraftverkehrsgewerbe steht vor einem doppelten demografischen Umbruch. Nicht nur die Fahrerinnen und Fahrer altern, auch die Unternehmerinnen und Unternehmer selbst. Wer einen Transportbetrieb erfolgreich übergeben will, muss deshalb zwei Alterspyramiden gleichzeitig im Blick behalten. Dieser Beitrag ordnet die Zahlenlage ein und zeigt, warum die Nachfolge im Fuhrgewerbe früher und strukturierter angegangen werden muss als in vielen anderen Branchen.

Eine Branche unter doppeltem Alterungsdruck

Die Zahlen sind eindeutig. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes sind rund 39 Prozent der Lkw-Fahrer im Güterverkehr 55 Jahre oder älter, während es über alle Berufe hinweg nur etwa 25 Prozent sind (Verkehrsrundschau, 2025). Gleichzeitig liegt der Anteil der unter 25-jährigen Einsteiger bei lediglich gut 3 Prozent (Statistisches Bundesamt, 2022, zitiert nach Fahrermangel.info, o. D.). Jährlich scheiden 30.000 bis 35.000 Fahrer altersbedingt aus, dem stehen nur 15.000 bis 20.000 Neueinsteiger gegenüber. Der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung beziffert die Fahrerlücke aktuell auf über 70.000, mit weiter steigender Tendenz (Eurotransport, 2026). Dieser Fahrermangel ist für die Nachfolge doppelt relevant. Erstens, weil ein Transportbetrieb ohne Fahrer wertlos ist, unabhängig von Fuhrpark und Auftragslage. Zweitens, weil die Altersstruktur der Unternehmer der der Fahrer ähnelt. Viele Inhaber im klassischen mittelständischen Fuhrgewerbe haben ihren Betrieb in den 1980er und 1990er Jahren gegründet und nähern sich heute dem Rentenalter. Der DIHK-Report Unternehmensnachfolge zählt das Verkehrsgewerbe zu den Branchen mit besonders akutem Nachfolgemangel, wo auf einen Interessenten drei bis vier Betriebe kommen (DIHK, 2025).

Die Besonderheit: Nachfolge ist auch eine Lizenzfrage

Anders als ein zulassungspflichtiges Handwerk ist das Güterkraftverkehrsgewerbe über das Güterkraftverkehrsgesetz und die EU-Verordnung 1071/2009 geregelt. Für den gewerblichen Güterkraftverkehr mit Fahrzeugen über 3,5 Tonnen wird eine EU-Lizenz benötigt. Deren Erteilung ist an vier Voraussetzungen gebunden: Zuverlässigkeit, finanzielle Leistungsfähigkeit, fachliche Eignung und eine tatsächliche Niederlassung. Für die Nachfolge ist die fachliche Eignung der kritische Punkt. Sie wird in der Regel durch den Verkehrsleiter nachgewiesen, der eine Fachkundeprüfung bei der IHK

abgelegt hat. Scheidet der bisherige Inhaber aus, der häufig selbst der Verkehrsleiter ist, muss der Nachfolger entweder selbst die Fachkunde besitzen oder einen qualifizierten Verkehrsleiter benennen. Wer diesen Punkt in der Nachfolgeplanung übersieht, riskiert, dass der Betrieb nach der Übergabe seine Lizenz und damit seine Geschäftsgrundlage verliert.

Praxistipp: Klären Sie spätestens drei bis fünf Jahre vor der geplanten Übergabe, wer nach dem Wechsel die Funktion des Verkehrsleiters übernimmt. Wenn der Nachfolger die Fachkundeprüfung noch ablegen muss, ist ausreichend Vorlauf einzuplanen. Alternativ kann ein angestellter Verkehrsleiter die Anforderung erfüllen, was insbesondere bei der Übergabe an Familienmitglieder ohne Branchenhintergrund eine praktikable Lösung ist.

Übergabefähigkeit im Fuhrgewerbe herstellen

Die Übergabefähigkeit, also die Frage, ob der Betrieb auch ohne den Inhaber funktioniert, hat im Fuhrgewerbe drei branchenspezifische Dimensionen. In vielen mittelständischen Transportbetrieben liegt die Disposition, also die Tourenplanung und Fahrerkoordination, allein beim Inhaber. Dieses Wissen ist hochgradig erfahrungsbasiert und selten dokumentiert. Wer übergeben will, sollte die Disposition frühzeitig auf eine zweite Person übertragen oder durch ein Transport-Management-System teilweise systematisieren. Aufträge im Transportgewerbe beruhen oft auf langjährigen, persönlichen Beziehungen zwischen Inhaber und Verladern. Diese Beziehungen müssen rechtzeitig auf den Nachfolger oder auf weitere Mitarbeitende übertragen werden, damit der Kundenstamm die Übergabe übersteht. Auch der Zustand und das Durchschnittsalter der Fahrzeuge beeinflussen den Unternehmenswert erheblich. Ein überalterter Fuhrpark bedeutet für den Nachfolger hohen Investitionsbedarf unmittelbar nach der Übernahme, was die Finanzierung zusätzlich belastet. Eine vorausschauende Flottenpolitik in den Jahren vor der Übergabe ist deshalb auch eine Investition in die Verkaufsfähigkeit.

Die Wege der Nachfolge

Auch im Fuhrgewerbe stehen drei Wege offen, um eine Nachfolge zu regeln. Die familieninterne Nachfolge ist nach wie vor verbreitet, verliert aber bundesweit an Bedeutung (DIHK, 2025). Die betriebsinterne Nachfolge z.B. durch Disponenten oder angestellte Verkehrsleiter ist im Transportgewerbe besonders aussichtsreich, weil diese Mitarbeitenden bereits die fachliche Eignung mitbringen oder kurzfristig erwerben können. Die externe Nachfolge führt häufig zu strategischen Käufern, also größeren Speditionen oder Logistikkonzernen, die durch Übernahmen Marktanteile, Fuhrpark und Lizenzen konsolidieren. Die Konsolidierung im Transportgewerbe ist seit Jahren in vollem Gange, was externe Verkäufe erleichtert, zugleich aber den Erhalt von Standort und Belegschaft zur Verhandlungssache macht.

Praxistipp: Lassen Sie den Betriebswert frühzeitig nach einem anerkannten Verfahren ermitteln. Im Fuhrgewerbe ist die Bewertung anspruchsvoll, weil der Substanzwert des Fuhrparks und der nachhaltige Ertragswert deutlich auseinanderfallen können. Eine professionelle, nachvollziehbare Bewertung schafft Verhandlungssicherheit gegenüber strategischen Käufern, die in der Regel über erhebliche Bewertungserfahrung verfügen. Für die Suche nach potentiellen Kaufinteressenten ist die

☞ FAZIT

Die Nachfolge im Fuhrgewerbe ist kein reines Übergabethema, sondern eine Systemfrage. Wer einen Transportbetrieb erhalten will, muss den Fahrermangel, die Lizenzvoraussetzungen, die Inhaberzentriertheit der Disposition und den Investitionsstau im Fuhrpark gleichzeitig adressieren. Das gelingt nur mit zeitlichem Vorlauf. Fünf bis sieben Jahre vor dem geplanten Ausstieg ist ein realistischer Startpunkt. Jede Übergabe, die gelingt, sichert nicht nur einen Betrieb, sondern auch einen Baustein der Versorgungssicherheit, denn über 70 Prozent der deutschen Güterverkehrsleistung werden auf der Straße erbracht (Eurotransport, 2026). Die strukturierte Nachfolgeplanung ist damit eine unternehmerische Pflicht mit gesamtwirtschaftlicher Bedeutung.

Die Nachfolgezentrale Berlin steht Ihnen gerne als kompetenter Ansprechpartner zur Verfügung:

Nachfolgezentrale Berlin

Ansprechpartner: Dr. Christian Schuchardt / Projektleitung
Thomas Gütschow / Senior Referent

Franklinstraße 6, 10587 Berlin

e-Mail: info@nachfolgezentrale.berlin

Telefon: +49 (151) 25241880

Wie das INQA-Coaching Fuhrgewerbebetriebe fit für die Zukunft und die Übergabe macht

■ Gastbeitrag von Martin Dolling

Die Geschwindigkeit, mit der sich Märkte verändern, hat in den vergangenen Jahren eine neue Dimension erreicht. Was gestern noch Wettbewerbsvorteil war, kann morgen bereits überholt sein. Neue Technologien, veränderte Kundenanforderungen, steigende Kosten und regulatorische Anforderungen machen auch vor dem Fuhrgewerbe nicht halt. Dieser Wandel ist kein einmaliges Ereignis, sondern Normalzustand.

Unternehmen, die in diesem Umfeld erfolgreich bleiben wollen, dürfen Transformation nicht als einmalige Kraft-anstrengung wahrnehmen. Strukturen und Prozesse müssen kontinuierlich hinterfragt werden, um frühzeitig auf Veränderungen reagieren zu können. Es geht darum, Strukturen und Prozesse kontinuierlich zu hinterfragen, frühzeitig auf Veränderungen zu reagieren und das eigene Geschäftsmodell immer wieder kritisch zu prüfen.

KI als Beschleuniger

Einen besonderen Schub erhält dieser Wandel durch die Künstliche Intelligenz. Laut einer aktuellen Bitkom-Studie aus dem März 2026 wird KI von Unternehmen als hochgradig relevant für die eigene Entwicklung eingestuft, die tatsächliche Nutzung steigt massiv. Routineaufgaben werden automatisiert, das Wissens-management verändert sich grundlegend und die Effizienzgewinne hierdurch sind erheblich. Eine Auseinandersetzung mit diesen Technologien ist dringend notwendig, um nicht schneller als erwartet den Anschluss zu verlieren.

Transformation im Kontext der Nachfolge

Doch nicht nur für den kurz- und mittelfristigen Geschäftsbetrieb spielt Transformation eine entscheidende Rolle, sondern auch langfristig, konkret: im Kontext der Unternehmensnachfolge. Laut DIHK (Juli 2025) kommen auf 9.600 übergabereife Betriebe in Deutschland nur rund 4.000 Interessenten. Der Markt für Unternehmens-nachfolgen ist ein Käufermarkt und die Bedingungen werden nicht einfacher: Bis 2030 stehen bundesweit rund 186.000 Übergaben an. Wer zu lange wartet, verliert Handlungsspielraum. Zeitdruck ist hierbei jedoch nur ein Teil des Problems. Potenzielle Käufer sind in der Position, genau analysieren zu können, ob das zu verkaufende Unternehmen übernahmereif ist. Wer sein Unternehmen transformiert, macht es nicht nur zukunfts-, sondern auch verkaufsfähig.

Konkret bedeutet das:

- ☑ **Höherer Kaufpreis** durch strukturierte, resiliente Aufstellung: Käufer müssen weniger Integrationsaufwand einpreisen – das schlägt sich direkt in der Bewertung nieder.
- ☑ **Bessere Finanzierbarkeit**: Banken bewerten Unternehmen zunehmend nach ihrer Zukunftsfähigkeit. Ein digital aufgestellter, prozessgesteuerter Betrieb bekommt leichter Fremdkapital und erweitert damit den Kreis möglicher Nachfolger.
- ☑ **Reibungslosere Übergabe:** Dokumentiertes Wissen und klar definierte Abläufe reduzieren die Abhängigkeit vom alten Inhaber erheblich. Die Übergabe wird für beide Seiten schneller, günstiger und risikoärmer.

Keyfacts zum INQA-Coaching

Was ist INQA?	Initiative Neue Qualität der Arbeit, eine Initiative des Bundes, der Länder, Sozialversicherungsträgern, Gewerkschaften, Stiftungen und Arbeitgebern
Für wen ist INQA konzipiert?	Für kleine und mittelgroße Unternehmen (KMUs)
Wer fördert das Coaching?	Das Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS)
Wieviel wird gefördert?	Bis zu 80% der Beratungskosten, bis zu 9.600€
Wer führt das Coaching durch?	Ausschließlich durch das BMAS zertifizierte INQA-Coaches
Was wird **bearbeitet**?	Zwei aus fünf INQA-Themenfelder, z.B. „Neue Geschäftsmodelle & Innovationsstrategien“ oder „Führung, berufliche Entwicklung & Karriere“
Wer bearbeitet die Themen?	Geschäftsführung und Mitarbeitende erarbeiten unter Anleitung des Coaches gemeinsam Ideen und Lösungsansätze

Die Vorteile einer Transformation liegen also auf der Hand, dennoch fällt der Anstoß oft schwer.

Wer jahrelang im Tagesgeschäft steckt, neigt dazu, längst überholte Strukturen als gegeben hinzunehmen. die längst überholt sind. Eine gewisse Betriebsblindheit kann sich einschleichen und Verbesserungspotenziale bleiben unsichtbar.

Externe Impulse können bei der Erschließung dieser Potentiale ein entscheidender Faktor sein. Genau hier setzt das INQA-Coaching an.

INQA-Coaching bei Dolling + Partners New Consulting

Martin Dolling, geschäftsführender Gesellschafter der DPNC und vom BMAS autorisierter INQA-Coach, begleitet Unternehmen seit über 25 Jahren bei der Entwicklung und Optimierung ihrer Geschäftsmodelle.

Das **INQA-Coaching** folgt einem integrativen Ansatz: Führungsebene und Belegschaft arbeiten gemeinsam. Nach einer gemeinsamen Bestandsaufnahme wählt das Unternehmen zwei von fünf Themenfeldern aus, die es bearbeiten möchte. In moderierten Workshops entstehen dann keine abstrakten Empfehlungen, sondern konkrete, umsetzbare Maßnahmen.

Kontaktieren Sie uns gerne für ein unverbindliches Erstgespräch für weitere Informationen

Martin Dolling, Diplom-Kaufmann & Geschäftsführer

Dolling + Partners New Consulting GmbH

Bleibtreustraße 38, 12043 Berlin

E-Mail: m.dolling@dolling-partners.de

Telefon: +49 30 5771088-90
Mobil: +49 172 3015851

WIRTSCHAFTSPOLITISCHES FRÜHSTÜCK MIT VERKEHRSMINISTER SCHNIEDER BEI DER IHK BERLIN

Beim wirtschaftspolitischen Frühstück der IHK Berlin am 26.05.2026 wurde mit Bundesverkehrsminister **Patrick Schnieder** darüber diskutiert, wie Verkehrs- und Infrastrukturprojekte künftig schneller, pragmatischer und unbürokratischer umgesetzt werden können. IHK-Präsident **Sebastian Stietzel** machte dabei auf den erheblichen Sanierungsbedarf bei Straßen, Schienen, Tunneln und Brücken aufmerksam und betonte, dass der Weiterbau der **A100** zur Entlastung der Innenstadt nicht weiter verzögert werden dürfe.

Der Bundesverkehrsminister unterstrich, dass der 16. Bauabschnitt der A100 nur im Zusammenhang mit dem 17. Abschnitt sinnvoll sei und dass an dessen Planung mit Hochdruck gearbeitet werde. Zudem erläuterte er, dass der Bund bis 2029 rund **169 Milliarden Euro** in die Sanierung maroder Verkehrswege investieren will. Grundlage dafür ist das neue **Infrastruktur Zukunftsgesetz**, das Planungs- und Genehmigungsverfahren beschleunigen soll.

Deutlich wurde: Die Verkehrspolitik steht vor zentralen Weichenstellungen. Marode Infrastrukturen, steigende Kosten, stockende Projekte und gleichzeitig hohe Erwartungen an Klimaschutz, Digitalisierung und Resilienz stellen große Herausforderungen dar – mit unmittelbaren Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort Berlin und die Hauptstadtregion. Entscheidend wird die Umsetzung sein.

Für die Fuhrgewerbe-Innung haben unser Ehrenvorsitzender Michael Eichen, Innungsgeschäfts-führer Gerd Bretschneider und Sandra Elsanowski teilgenommen.

EU NIMMT VERHANDLUNGEN ÜBER MODERNISIERTE FAHRZEUG-KONTROLLEN AUF

Die EU Institutionen bereiten derzeit eine umfassende Reform der Fahrzeug- und Verkehrskontrollen vor. Das Europäische Parlament hat beschlossen, auf Grundlage des Mandats des Verkehrsausschusses in Gespräche mit dem Rat einzutreten. Ziel ist ein moderner, EU weit einheitlicher Rahmen, der Verkehrssicherheit, Manipulationsschutz und Emissionsüberwachung weiter stärkt.

Prüfintervalle für ältere Fahrzeuge bleiben unverändert

Ein Vorschlag der EU Kommission, die Prüfintervalle für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge ab zehn Jahren zu verkürzen, fand im Parlament keine Mehrheit. Die angedachte jährliche Hauptuntersuchung wurde verworfen. Stattdessen setzen die Abgeordneten auf flexiblere Kontrollmöglichkeiten im laufenden Betrieb.

Schwerpunkt: Manipulationen und Tachobetrug

Ein zentrales Element der Reform ist die stärkere Bekämpfung von Manipulationen am Fahrzeug. Vorgesehen ist unter anderem:

- Erfassung von Kilometerständen durch Werkstätten
- Übermittlung relevanter Fahrzeugdaten durch Hersteller vernetzter Fahrzeuge an nationale Datenbanken

Um kleinere Betriebe nicht übermäßig zu belasten, sollen diese Vorgaben nur gelten, wenn eine Reparatur mehr als eine Stunde dauert.

Ausweitung der Emissionskontrollen im Straßenverkehr

Künftig sollen bei Verkehrskontrollen alle Fahrzeugklassen – vom Pkw bis zum schweren Lkw – verstärkt auf ihre Emissionswerte überprüft werden. Fahrzeuge mit auffälligen Messwerten könnten zu vertieften technischen Prüfungen verpflichtet werden.

Für die Transportbranche bedeutet dies:

- Mehr Aufmerksamkeit für Wartung und Fahrzeugzustand
- Erhöhte Wahrscheinlichkeit zusätzlicher Kontrollen

Teil eines größeren EU-Sicherheitsprogramms

Die Reform ist Bestandteil eines umfassenden Maßnahmenpakets zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Neben den technischen Kontrollen umfasst es auch neue Vorgaben für Fahrzeugdokumente und Zulassungsverfahren.

Die nun beginnenden Verhandlungen zwischen Parlament und Rat sollen einen modernisierten, europaweit harmonisierten Kontrollrahmen hervorbringen.

BDO-TOURISMUS-AUSSCHUSS TAGTE AM 27.05.2026

Am 27.05.2026 tagte der bdo-Tourismus-Ausschuss im digitalen Format. Nach einer kurzen Einleitung durch bdo-Hauptgeschäftsführerin Christiane Leonard schilderten die Teilnehmenden kurz ihre Eindrucke bezüglich der aktuellen Buchungslage in den Busunternehmen. Die gestiegenen Kraftstoffpreise haben zahlreiche Unternehmen an die Kunden weitergeben können. Christine Leonard gab einen kurzen Überblick über anstehende Gesetzesvorhaben und die politische Arbeit des bdo zu den einzelnen Themen. Es folgte ein reger Austausch über die Inhalte zum Tag der Buswirtschaft, welcher nun zu einem geänderten Datum, nämlich dem 6. Oktober 2026 stattfinden wird.

Bitte beachten Sie das nebenstehende Save-the-Date

Themenschwerpunkt wird die Bustouristik sein und erstmals erfolgt die Preisverleihung zum Wettbewerb Top Bus Destination.

Im November/Dezember 2026 kommt der Tourismus-Ausschuss zu seiner nächsten Sitzung zusammen, dann allerdings in Präsenz.

PROJEKT „TOTER WINKEL“: FÖRDERUNG FÜR BRANDENBURG GESICHERT

Kurz nach Pfingsten erreichte die VSBB Verkehrssicherheit Berlin Brandenburg GmbH eine erfreuliche Nachricht: Die Landesverkehrswacht Brandenburg konnte endlich die Projektförderung für das Jahr 2026 zugesagen. Damit steht fest, dass die Brandenburger Grundschulen weiterhin im Rahmen unseres Verkehrssicherheitsprojekts über die Gefahren des Toten Winkels am Lkw informiert werden können.

Die Anschreiben an die Schulen werden Anfang Juni 2026 versendet. Unser Ziel ist es, direkt nach den Sommerferien mit den Schulbesuchen zu starten und den Kindern praxisnah zu vermitteln, wie sie sich im Straßenverkehr sicher verhalten.

Für die Berliner Grundschulen hingegen stehen im Jahr 2026 leider keine Fördermittel zur Verfügung. Wir sind jedoch optimistisch, daß auch in Berlin im kommenden Jahr derartige Veranstaltungen wieder stattfinden können.

BMV FÖRDERT LADEINFRASTRUKTUR FÜR SCHWEREN STRASSENGÜTERVERKEHR

Das Bundesministerium für Verkehr (BMV) fördert den Aufbau von Ladeinfrastruktur für batterieelektrische schwere Nutzfahrzeuge. Die neue Förderrichtlinie richtet sich sowohl an Unternehmen, die Ladeinfrastruktur im eigenen Depot errichten, als auch an Betreiber öffentlich zugänglicher Ladepunkte. Über vier Jahre stehen hierfür insgesamt eine Milliarde Euro bereit. Die Innung hatte ihre Mitglieder über Details des neuen Programms bereits im Newsletter im Mai informiert.

Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder:

„Der schwere Straßengüterverkehr ist unverzichtbar für den Wirtschaftsstandort Deutschland – zugleich steht er vor der Aufgabe, klimafreundlich zu werden. Mit unserem milliardenschweren Förderprogramm schaffen wir jetzt die Voraussetzungen für einen zügigen Ausbau der Ladeinfrastruktur und erleichtern Speditionen sowie Logistikunternehmen den Umstieg auf batterieelektrische Nutzfahrzeuge. Unternehmen, die ihre Depots mit Ladepunkten ausstatten wollen, unterstützen wir ebenso wie Investoren, die öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge errichten. Klar ist: Elektromobilität im schweren Straßengüterverkehr kann nur mit einer leistungsfähigen Infrastruktur erfolgreich sein – genau hier setzen wir mit unserer Förderung an.“

Abb.: Quelle BMV / gettyimages / Scharfsinn86

Batterieelektrische Lkw bieten nach Auffassung des Ministers das Potenzial, den Transportsektor deutlich klimafreundlicher und auch robuster gegenüber fossilen Energiekrisen zu gestalten – vorausgesetzt, die nötige Ladeinfrastruktur steht bereit. Die neue Förderrichtlinie des BMV ist Teil des Masterplans Ladeinfrastruktur 2030 und setzt genau hier an. Um den Umstieg auf batterieelektrische Nutzfahrzeuge bestmöglich zu unterstützen, sind neben der Ladeinfrastruktur auch der erforderliche Netzanschluss, Batteriespeicher und Ladelastmanagementsysteme förderfähig.

Zum Start der Förderung wird ein Fördervolumen von insgesamt 200 Millionen Euro für folgende Förderaufrufe bereitgestellt. Über 2026 hinaus wird es während der vierjährigen Laufzeit der Förderrichtlinie weitere, an die jeweilige Marktsituation angepasste Förderaufrufe geben.

BALM: GLEITENDE MITTELFRISTPROGNOSE FÜR DEN GÜTER- UND PERSONENVERKEHR 2025/2026 VERÖFFENTLICHT

Mitte April veröffentlichte das Bundesamt für Logistik und Mobilität die „Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr - Mittelfristprognose Winter 2025/26“. Im Rahmen Prognose hat Intraplan Consult im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV, inzwischen Bundesministerium für Verkehr (BMV)), vertreten durch das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM), die „Mittelfristprognose Winter 2025/26“ erarbeitet. Sie erstreckt sich auf die Jahre von 2026 bis 2029 und gibt auch einen Überblick über die Entwicklung im (abgelaufenen) Jahr 2025. Dabei stellen die hierfür ausgewiesenen Werte überwiegend noch Schätzwerte dar.

Im Güterverkehr wurde der tiefe Einbruch des Jahres 2020 im Folgejahr zu mehr oder minder großen Teilen ausgeglichen. Somit wurde die Entwicklung ab dem Jahr 2022 nicht mehr – wie im Personenverkehr – von weiteren Aufholbewegungen dominiert, sondern wie üblich von den gesamt- und branchenwirtschaftlichen Leitdaten geprägt. Im Jahr 2023 verstärkte sich die bereits im Vorjahr einsetzende konjunkturelle Abwärtsbewegung. Der gesamtmodale Güterverkehr verzeichnete ein deutliches Minus. Im Jahr 2024 entwickelten sich die gesamtwirtschaftlichen Leitdaten schlechter als erhofft. Das BIP wie auch der Außenhandel nahmen im zweiten Jahr in Folge leicht ab. Von den branchenwirtschaftlichen Einflussfaktoren ist insbesondere die Bauwirtschaft nochmals spürbar geschrumpft.

Die gesamtmodale Güterverkehrsleistung zeigte im Jahr 2024 mit - 0,6 % nur ein leichtes Minus, während beim gesamtmodalen Transportaufkommen der Rückgang mit 1,9 % deutlicher war. Das abgelaufene Jahr 2025 war insbesondere im Zuge der unvorhersehbaren US-Handelspolitik durch große Unsicherheiten geprägt. Dennoch entwickelten sich das BIP mit einem sehr leichten Plus (+0,2 %) und der private Konsum (+1,4 %) besser als zwischenzeitlich erwartet. Der Außenhandel war durch deutlich höhere Importe geprägt, während die Exporte ein leichtes Minus zeigten. Von den branchenwirtschaftlichen Einflussfaktoren ist die Bauwirtschaft nochmals spürbar geschrumpft, auch die Industrieproduktion war weiterhin im Minus. Im Kohlesektor hat sich der kräftige Rückgang der Vorjahre fortgesetzt, wenn auch abgeschwächt. Auch die Rohstahlproduktion und die Chemieindustrie zeigten wieder einen Rückgang. Im Ölsektor stand einem sinkenden Absatz von Mineralölprodukten ein noch höheres Minus bei den Rohöleinfuhren gegenüber.

Vor diesem Hintergrund und in Anbetracht der derzeit verfügbaren Daten schätzen die Gutachter für das gesamtmodale Güterverkehrsaufkommen im abgelaufenen Jahr ein Minus von -0,4 % und für die Leistung von -1,5 %. Während im Straßengüterverkehr im Jahr 2025 das Transportaufkommen mit -0,1 % nach drei Minusjahren annähernd stagnierte, zeigte sich bei der Transportleistung mit -0,9 % im vierten aufeinander folgenden Jahr ein Rückgang. Die Gründe lagen in der weiterhin mäßigen gesamtwirtschaftlichen Lage sowie im Abschwung der Bauwirtschaft.

Für das laufende Jahr 2026 ist beim Straßengüterverkehr trotz aktuell stark gestiegener Dieselpreise davon auszugehen, dass dieser zum größten Teil von den eben genannten gesamt- und branchenwirtschaftlichen Einflussfaktoren beeinflusst wird. Insbesondere die für den Lkw-Verkehr besonders wichtige Bauwirtschaft sollte wieder deutlich anziehen. Für den Straßengüterverkehr prognostizieren die Gutachter für Aufkommen und Leistung jeweils ein Plus von rund 1 %.

Im mittelfristigen Prognosezeitraum bis zum Jahr 2029 werden die Veränderungsraten der gesamtwirtschaftlichen Leitdaten auf ähnlichem Niveau verbleiben wie für das laufende Jahr erwartet. Für das BIP wird weiterhin ein Wachstum um 1,0 % p. a. und für den Außenhandel bei gleichbleibendem Wachstum der Importe eine höhere Dynamik bei den Exporten angenommen. Von den branchenwirtschaftlichen Einflussfaktoren ist für die Bauproduktion weiterhin mit einem spürbaren Plus zu rechnen. Die Industrieproduktion wird sich ab 2027 erholen und zumindest leicht steigen, während die Rohstahlerzeugung zumindest eine Stagnation erreichen wird. Lediglich der Steinkohleabsatz wird auch mittelfristig weiter kräftig sinken.

Beim Straßengüterverkehr wird sich neben den gesamtwirtschaftlichen Einflüssen auch die steigende Bauproduktion auswirken. Daher prognostizieren wir für den mittelfristigen Zeitraum für den Lkw-Verkehr einen ähnlichen Anstieg wie im laufenden Jahr und quantifizieren das mit jeweils 1,1 % p. a. beim Aufkommen und der Leistung. Das Vorkrisenniveau des Aufkommens wird im Jahr 2029 immer noch deutlich verfehlt (-7,3 %), das Niveau der Leistung hingegen nur noch leicht (-1,5 %).

BG VERKEHR: NEUE UNTERWEISUNGSKARTE FÜR FUNKFERNSTEUERUNGEN AN ABSETZKIPPERN

Abb.: Quetschstelle zwischen Hubarmzylinder und Grundrahmen des Absetzkippaufbaus

(Quelle: BG Verkehr)

Den Ladekran oder den Absetzkipper bequem mit einer Funkfernsteuerung zu bedienen, klingt verlockend. Mit der Fernbedienung steht man aber aus den unterschiedlichsten Gründen schnell selbst im Gefahrenbereich. Wie sich das vermeiden lässt, bringt eine neue, von der BG Verkehr veröffentlichte Unterweisungskarte auf den Punkt. Die Informationen sollten in keiner Unterweisung zu diesem Thema fehlen.

Funkfernsteuerungen bieten einen klaren Vorteil: Das Fahrpersonal kann den Standort frei wählen und behält den Be- und Entladevorgang aus sicherer Entfernung vollständig im Blick. Im Vergleich zur Bedienung über Steuerhebel am Fahrzeug verbessert das die Übersicht deutlich.

Gleichzeitig erhöht die ortsungebundene Bedienung das Unfallrisiko. Denn viele Fahrerinnen und Fahrer halten sich während der Bedienung im Gefahrenbereich auf. Entgegen der ursprünglichen Absicht, mit der Funkfernsteuerung am Absetzkipperfahrzeug die Arbeit sicherer zu machen, hat sie heute einen erheblichen Einfluss auf das Unfallrisiko.

Eine umfassende Analyse von Unfällen aus den vergangenen zehn Jahren belegt den Zusammenhang zwischen Unfällen und der Bedienung per Funkfernsteuerung eindeutig.

Die neue Unterweisungskarte E14 „Sichere Verwendung von Funkfernsteuerungen an Absetzkipperfahrzeugen“

https://lnkd.in/d_mNBxvW

kann dabei helfen, die Arbeitssicherheit zu verbessern und Unfälle zu vermeiden.

Wer tiefer einsteigen möchte, wird in unserer Broschüre „Funkfernsteuerungen - Drahtlos im Trend“

https://lnkd.in/daRjaq8u

fündig.

BGH KIPPT BERUFUNGSURTEIL IM LKW-KARTELL UND ZIEHT KLARE GRENZEN

Der Bundesgerichtshof hat das Berufungsurteil im Schadenersatzprozess zum Lkw Kartell aufgehoben und den Fall zur erneuten Verhandlung an das OLG München zurückverwiesen. Grund dafür sind offene Fragen zur Prozessfinanzierung und zur Bündelung zahlreicher Ansprüche durch ein Inkassounternehmen.

Das OLG muss nun prüfen, ob der Prozessfinanzierer Einfluss auf die Prozessführung nehmen konnte. Sollte dies der Fall sein, könnte eine Interessenkollision vorliegen – mit der Folge, dass die Abtretungen der Schadenersatzansprüche unwirksam wären und das Inkassounternehmen nicht klagebefugt wäre.

Grundsätzlich bestätigt der BGH zwar die Möglichkeit, kartellrechtliche Ansprüche gebündelt geltend zu machen. Diese Bündelung stoße jedoch an Grenzen, wenn sie die Gerichte überlastet oder wirtschaftliche Eigeninteressen des Dienstleisters überwiegen.

Sollten die Abtretungen weiterhin als wirksam gelten, muss das Inkassounternehmen die Ansprüche innerhalb von sechs Monaten in mehrere, getrennte Verfahren aufteilen. Damit soll ein geordneter, effizienter Rechtsschutz gewährleistet bleiben.

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 **mail.trainerportal@gmail.com**

Dresden – Eisenhüttenstadt – Berlin – Lausitzring – Cottbus – Oranienburg

HALTESTELLENEINRICHTUNG FÜR STADTRUNDFAHRTEN STÖSST AUF WEITERE PROBLEME

Nach langer Vorlaufzeit und Einreichung beim Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten (Labo) Ende 2019 hat das Labo den Katalog der Haltestellen für die Betreiber der Stadtrundfahrten (Sonderform des Linienverkehrs nach § 43 PBefG) zum Bestandteil der Genehmigungen gemacht und somit die Nutzung dieser Haltestellen für verbindlich erklärt. Auf dieser Basis haben die Unternehmen begonnen, sich um die Anordnung entsprechender Haltstellen auf straßenverkehrsrechtlicher Basis zu bemühen, ein Prozeß, der mittlerweile auch zwei Jahre währt.

Der Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf würde hierbei konstruktiv die entsprechenden Aktivitäten der Unternehmen bearbeiten, aber seitens der Unternehmer beschlossen, zunächst mit dem Bezirk Mitte zu beginnen. Letzterer setzt der Umsetzung jedoch erhebliche Widerstände entgegen. Trotz der nachdrücklichen Unterstützung der Senatsverkehrsverwaltung, dass genehmigte Stadtrundfahrthaltestellen zu berücksichtigen sind, fordert das Bezirksamt Mitte die Erarbeitung eines neuen Haltestellenkonzeptes unter Berücksichtigung des Radvorrangnetzes. Zwar soll es am Checkpoint Charly nunmehr eine Haltestellengenehmigung geben, doch auch diese ist noch nicht offiziell erteilt worden.

Vor diesem Hintergrund hat sich die Innung Mitte Mai mit der Bitte um schnelle und nachdrücklich Unterstützung an den Staatssekretär für Verkehr Arn Herz gewandt. *„Inzwischen bemühen sich die betreffenden Unternehmen mehr als 25 Jahre lang um derartige Haltestellen, haben sich auf einen gemeinsamen Katalog verständigt, der von der Genehmigungsbehörde für verbindlich erklärt wurde, und nun fordert ein Bezirk, von vorn zu beginnen. Das kann so nicht sein!“* – heißt es im Schreiben der Innung. Eine Antwort steht derzeit noch aus.

GESPRÄCH ZU DEN BEDINGUNGEN IN DER BEHINDERTENBEFÖRDERUNG

Ein weiteres Gespräch mit dem für die Behindertenbeförderung zuständigen Mitarbeiter in der Senatsverwaltung für Arbeit, Soziales, Gleichstellung, Integration, Vielfalt und Antidiskriminierung (SenASGIVA) war für den 19.05.2026 terminiert. Erörtert wurden – in Ergänzung zu einem ersten Gespräch im März dieses Jahres – vor allem die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, unter denen die Unternehmen ihre Beförderungsleistungen erbringen. Es besteht Einvernehmen darüber, daß die im Rundschreiben der Senatsverwaltung aus dem Jahr 2021 aufgeführten Konditionen die aktuellen Bedingungen nicht mehr sachgerecht abbilden.

Die Innungsvertreter wiesen auf die gravierenden Auswirkungen der Kraftstoffpreiserhöhungen seit Anfang 2026 hin, die dringend eine Anpassung der Vergütungen erfordern. Ob diese realisiert werden kann, blieb offen. Ziel ist jedoch, möglichst noch im Jahresverlauf 2026 ein neues Rundschreiben mit den Entwicklungen der letzten Jahre angepassten Vergütungen zu veröffentlichen. SenASGIVA und Innung wollen hierzu im Dialog bleiben.

BDO-AUSSCHUSSSITZUNG IM DIGITALEN FORMAT: ARBEITS- & SOZIALPOLITISCHE THEMEN IM FOKUS

Am 04.05.2026 kam der bdo-Ausschuss Arbeit und Soziales digital zusammen, um aktuelle arbeits- und sozialpolitische Entwicklungen der Busbranche sowie den Stand der Tarifverhandlungen in den einzelnen Landesverbänden zu diskutieren. Ein weiteres zentrales

Thema war der Fachkräftemangel, insbesondere mit Blick auf die Novelle der Berufskraftfahrerqualifikation sowie der Fahrschulausbildung und die laufenden Gespräche mit Regierung und Politik.

Der Austausch zeigte erneut, wie wichtig der regelmäßige Dialog der Mitgliedsunternehmen ist, um politische Entwicklungen frühzeitig einzuordnen und praxisnahe Positionen für die Branche zu entwickeln. Für die Innung arbeitet Gerd Bretschneider in diesem Ausschuß mit.

ZWISCHEN BUS2BUS, BUSSTOP UND KI – BDO-AUSSCHUSS ÖFFENTLICHKEITSARBEIT ZU GAST BEI BERLINMOBIL FRANK RICHERT GMBH

Volles Programm beim Treffen des-Ausschusses Öffentlichkeitsarbeit am 07.05.2026 in Berlin: Von der Nachlese der BUS2BUS bis hin zum Erfahrungsaustausch über aktuelle Entwicklungen rund um KI in der Kommunikationsarbeit stand auch die Kampagne „BUSSTOP“ im Mittelpunkt der Gespräche. Mindestens genauso wertvoll wie die fachlichen Diskussionen war einmal mehr der persönliche Austausch vor Ort.

Direkter Dialog und Gespräche abseits der Tagesordnung machen Präsenztreffen besonders wertvoll – erst recht an einem so eindrucksvollen Busbetriebshof wie dem von Innungsmitglied Berlinmobil Frank Richert GmbH direkt an der Spree. Frank Richert und Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider arbeiten für den Berliner bdo-Landesverband im Ausschuß Öffentlichkeitsarbeit mit.

SICHERHEIT AM FAHRERPLATZ

Mehr Sicherheit für Busfahrerinnen und Busfahrer: Auf Initiative des bdo hat sich der europäische Dachverband IRU gemeinsam mit weiteren Verbänden an politische Entscheidungsträger gewandt, um den Fahrerschutz bei schweren Frontalunfällen stärker in den Fokus zu rücken. Hintergrund sind aktuelle Unfalluntersuchungen, die erhebliche Schwächen beim Schutz des Fahrerarbeitsplatzes offenlegen. Besonders kritisch sind der geringe Deformationsraum im Frontbereich, die exponierte Sitzposition sowie hohe Aufprallkräfte. bdo und IRU fordern daher bessere passive Sicherheitsmaßnahmen und eine eigene internationale Arbeitsgruppe.

BUS ALS SCHLÜSSEL ZUR MOBILITÄT

Fehlende Bus- und Bahnverbindungen schneiden laut einer Studie des Öko-Instituts mehr als die Hälfte der europäischen Bevölkerung vom öffentlichen Verkehr ab. Besonders betroffen sind ländliche Regionen.

Für viele Menschen bleibt das Auto deshalb alternativlos – trotz hoher Kosten. Gerade hier zeigt sich die Stärke des Verkehrsmittels Bus: flexibel einsetzbar, vergleichsweise kostengünstig und ohne aufwendige Schieneninfrastruktur ausbaubar. Gleichzeitig bieten Entwicklungen vor allem beim Thema Autonomes Fahren zusätzliche Chancen Mobilität im ländlichen Raum effizienter, flächendeckender und wirtschaftlicher zu organisieren.

VERKEHRSPOLITIK MIT SCHLAGSEITE

Die aktuelle Debatte um die Senkung der Luftverkehrssteuer zeigt erneut die Schieflagen in der Verkehrspolitik. Sachverständige kritisierten im Bundestag insbesondere, dass von der Entlastung vor allem Menschen mit höherem Einkommen profitieren würden. Gleichzeitig genießt der Luftverkehr bereits heute erhebliche Wettbewerbsvorteile – etwa durch die Mehrwertsteuerbefreiung internationaler Tickets oder steuerfreies Kerosin.

Während Flugreisen entlastet werden sollen, geraten klimafreundliche Alternativen wie der Bus häufig ins Hintertreffen. Dabei spielt gerade der Bus eine zentrale Rolle für nachhaltige Mobilität: flexibel, vergleichsweise emissionsarm und flächendeckend einsetzbar.

GENEHMIGUNGSVERFAHREN ZUR CONTAINERGESTELLUNG IN BERLIN – INNUNG MAHNT VERBESSERUNGEN AN

Gut ein Jahr nach Wirksamwerden des neuen Genehmigungsverfahrens zur Containergestellung im öffentlichen Straßenland von Berlin fordert die Innung Verbesserungen im Verfahrensablauf. Zwar habe sich – so heißt es in einem Schreiben der Innung an die zuständige Senatsverkehrsverwaltung - das Prozedere in den Unternehmen und in den Bezirksämtern etabliert hat, die Standortgenehmigungen werden im Regelfall zügig erteilt, Dank der Initiative des Softwaredienstleisters ciju GmbH gibt es eine Schnittstelle, die zumindest den Unternehmen, die dessen Software nutzen, das Verfahren deutlich erleichtert, gleichwohl bestünden verschiedene Probleme fort, die einer Behebung bedürfen.

Konkret geht es um Berechtigungen im Rahmen des Softwareportals ELSTER bzw. mein-unternehmenskonto, Probleme bei zeitlich überlappend zwischen der auslaufenden und der neu gültigen Rahmenausnahmegenehmigung (diese werden zeitlich befristet für ein Jahr erteilt) beantragten Standortgenehmigungen für einzelne Container, Fragen der Rechnungslegung zu den Gebühren und – aus Sicht der Containerdienste – „merkwürdige“ Mahnungen auf Zahlung von Gebühren.

Gleichzeitig wiederholte die Innung ihren Vorschlag, bestehende Probleme und weitere Fragestellungen, insbesondere hinsichtlich des Vollzugs gegen illegal aufgestellte Behälter, gemeinsam mit Vertretern der Senatsverkehrsverwaltung, der Bezirksämter und weiterer Branchenorganisationen der (Bau-)Wirtschaft zu erörtern.

FORTBILDUNGSLEHRGANG IM ABFALLRECHT AM 25./26. JUNI 2026

Die gesetzlich vorgeschriebenen Weiterbildungen zum Nachweis bzw. zum Erhalt der Fachkunde für die verantwortliche Person nach § 9 der Entsorgungsfachbetriebeverordnung bzw. § 4 und § 5 Anzeige- und Erlaubnisverordnung (AbfAEV) plant die FGIBB Service GmbH zu folgenden Terminen:

- 25./26. Juni 2026
- 15./16. Oktober 2026

jeweils von 08.00 bis 16:00 Uhr, wahlweise in Präsenz oder als Online- Veranstaltung.

Prüfen Sie, ob Sie im Jahr 2026 Ihre Fachkunde auffrischen müssen und merken Sie sich die Termine schon jetzt vor.

Die bei der FGIBB Service GmbH hinterlegten Kursteilnehmer wurden bereits direkt angeschrieben und über die anstehenden Fortbildungstermine informiert.

berliner-volksbank.de/pitch

Unser Pitch für Firmenkunden:

Wo andere noch beraten, finden wir schon Lösungen.

Von der Idee bis zur Umsetzung:
Wir sind da, wo Entwicklung passiert –
mit Nähe, Kompetenz und einem echten
Verständnis für Ihre Herausforderungen.

Berliner
Volksbank

DIE GRÜNEN ENGEL 2026: BVSE WÜRDIGT INNOVATIONSTREIBER DER RECYCLINGBRANCHE AUF DER IFAT

Vor rund 250 Gästen aus Wirtschaft, Politik und Wissenschaft ist am 6. Mai im Rahmen des traditionellen bvse-Messeabends zur IFAT Munich der Mittelstandspreis für das Recycling „DIE GRÜNEN ENGEL 2026“ verliehen worden.

Mit der Auszeichnung ehren der bvse-Bundesverband Sekundärrohstoffe und Entsorgung e. V. und das Aufbereitungszentrum Nürnberg – DIE GRÜNEN ENGEL® seit 2014 Unternehmen und Persönlichkeiten, die mit innovativen Ansätzen und technologischen Entwicklungen die Kreislaufwirtschaft entscheidend voranbringen.

Der Preis wurde in den Kategorien Lebenswerk, Innovative Recyclinglösung und Zukunftsweisende Techniklösung für das Recycling vergeben. Darüber hinaus entschied sich die Jury, in diesem Jahr einen Sonderpreis „Inklusives Recycling“ zu verleihen, um eine Lösung mit besonderer gesellschaftlicher Relevanz hervorzuheben.

Auszeichnung für Pioniergeist, Technologie und gesellschaftliche Verantwortung

Ein besonderes Highlight des Abends war erneut die Moderation durch den Wissenschaftsjournalisten und TV-Moderator Dirk Steffens, der dem Verband und der Preisverleihung seit vielen Jahren im gemeinsamen Engagement für Umwelt-, Natur- und Ressourcenschutz verbunden ist.

Einzelheiten zur Preisverleihung und den Preisträgern gibt es auf www.bvse.de .

SRU-STELLUNGNAHME ZUM ZIRKULÄREN BAUEN: BVSE FORDERT KONSEQUENTEN VOLLZUG

Der bvse begrüßt die Impulse des Sachverständigenrates für Umweltfragen (SRU) zum zirkulären Bauen, warnt jedoch vor immer neuen Vorgaben. Entscheidend sei nicht die Entwicklung weiterer Instrumente, sondern deren konsequente Umsetzung.

Fokus auf Vollzug statt neuer Regeln

bvse-Geschäftsführer Stefan Schmidmeyer betont, dass viele Akteure bereits verpflichtet seien, sich am Stand der Technik zu orientieren. Weiterbildungspflichten müssten daher nicht zusätzlich gefördert, sondern bestehende Anforderungen endlich kontrolliert werden.

Förderung: Lücke zwischen Pilotprojekt und Praxis

Der Verband fordert Investitionshilfen für eine funktionierende Kreislaufinfrastruktur – etwa für Aufbereitungskapazitäten oder Zwischenlager. Kritisiert wird jedoch, dass Fördermittel meist nur in Forschung und Pilotprojekte fließen, nicht aber in die betriebliche Umsetzung, was besonders KMU belastet.

Ablehnung von Primärbaustoffsteuer

Eine Steuer auf Primärbaustoffe lehnt der bvse ab, da sie das Bauen weiter verteuern würde. Realistisch sei eine Steigerung der Substitutionsquote im Mineralikbereich auf 30–35 %.

Statt neuer Abgaben brauche es die Durchsetzung bestehender Vorgaben, etwa produktneutrale Ausschreibungen oder die Vorbildfunktion der öffentlichen Hand.

Positive Signale

Unterstützt werden steuerliche Anreize wie Mehrwertsteuersenkungen für Sekundärbauprodukte. CO^2-Bepreisungen für Primärbaustoffe sieht der Verband dagegen kritisch. Für Baustoffbörsen verweist der bvse auf funktionierende Marktangebote.

Rechtliche Steuerung

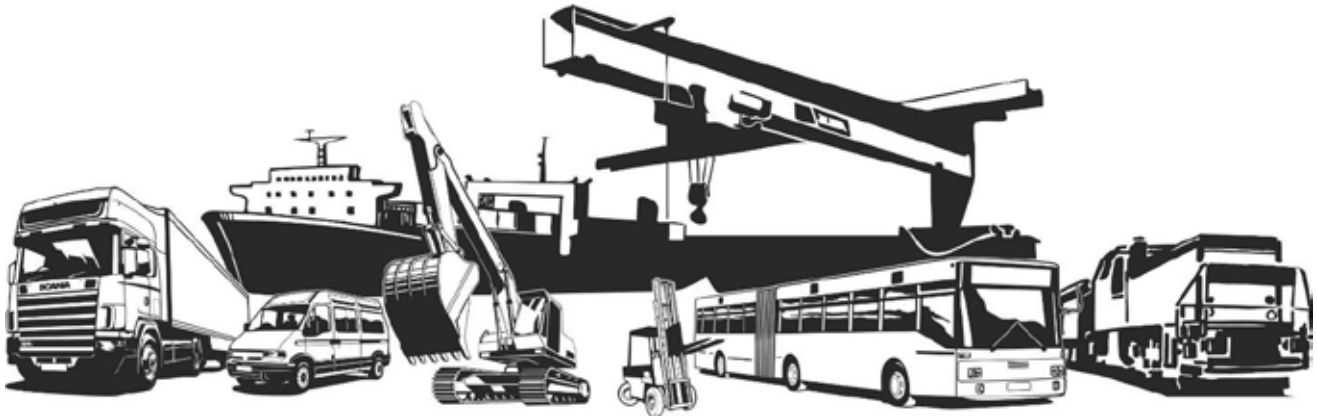
Die Gleichstellung von Sekundärbaustoffen in der Normung bleibt eine zentrale Forderung. Bei der geplanten Abfallende- und Nebenprodukt-Verordnung warnt der Verband vor möglichen Einschränkungen auf EU- und Bundesebene.

Fazit

Der bvse sieht den Schlüssel zum zirkulären Bauen im Starten, Umsetzen und Kontrollieren:

Erst wenn bestehende Regeln angewendet werden, könne die Branche echte Fortschritte erzielen.

A. Schöbel
Bildung-Beratung
Transport-Verkehr-Bautechnik



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
✉ post@schoebelportal.de

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

KRAVAG

Passt genau!

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

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

SVG

Ein Unternehmen der R+V Versicherungsgruppe