Geschäftsbericht für das Jahr 2009

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

Telefon 030. 251 06 91
Telefax 030. 251 06 93

info@fuhrgewerbe-innung.de
www.fuhrgewerbe-innung.de

G E D E N K T A F E L

2009 verließen uns unsere Mitglieder

Else Jendro

Rüdiger Brandenburg

Wir werden das Andenken der Verstorbenen in Ehren bewahren.

Inhaltsverzeichnis

	Vorwort	4
1.	Politische und Wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland 2009	5
1.1	Europäische Wirtschaftsentwicklung und deutsche Binnenwirtschaft	5
1.2	Region Berlin-Brandenburg	11
1.3	Entwicklung im Güterkraftverkehrsgewerbe	12
1.3.1	Beförderungsmengen und -leistungen im Straßengüterverkehr	12
1.3.2	Entwicklung der eingesetzten Kapazität	14
1.3.3	Entwicklung der Beförderungsentgelte	14
1.3.4	Entwicklung der Kosten und Erträge	15
1.3.5	Entwicklung der Investitionen	17
1.3.6	Entwicklung der Unternehmensinsolvenzen, Gewerbean- und -abmeldungen	17
1.3.7	Busgewerbe trotzt der Krise in 2009 - Ausblick für 2010 jedoch ernüchternd	18
2.	Politische und rechtliche Rahmenbedingungen für das Transportgewerbe	21
2.1	Europäische Politik und EU-Recht	21
2.2	Güterkraftverkehrs- und Personenbeförderungsrecht	22
2.3	Straßenverkehrsrecht	23
2.4	Arbeits- und Sozialrecht	24
3.	Die Innung - kompetente und engagierte Interessenvertretung für das regionale Güter- und Personenverkehrsgewerbe	26
3.1	Wirtschaftliche Situation der Innungsbetriebe	26
3.2	Politische Interessenvertretung und ehrenamtliches Engagement	27
3.3	Gebündelte Interessenvertretung und Mitgliederbetreuung gemeinsam mit Partnern und verschiedenen Organisationen	30
3.4	Mitgliederbetreuung und Verbandsveranstaltungen	31
3.5	Verkehrssicherheits- und Öffentlichkeitsarbeit	35

Vorwort

Liebe Kolleginnen und Kollegen!
Sehr geehrte Damen und Herren!

Der vorliegende Geschäftsbericht soll die wesentlichen Eckpunkte und Ereignisse des Jahres 2009, die für unsere Gewerbezweige von Bedeutung waren und sind, in Erinnerung rufen. Zudem möchten wir ein Abbild der Tätigkeit unseres Verbandes im vergangenen Jahr zeichnen.

Das Jahr stand für die Transport- und Busunternehmer der Innung im Zeichen zweier wesentlicher Ereignisse: für die Güterkraftverkehrsunternehmer brachte die ab 01.01.2009 wirksam werdende massive Erhöhung der LKW-Maut neben den krisenbedingten Marktverwerfungen ein hohes Maß an Unsicherheit mit sich, für Güter- und Personenverkehr kamen die Vorbereitungen auf die ab Januar 2010 geltende 2. Stufe der Berliner Umweltzone mit einer Vielzahl von Problemfällen hinzu.

Beide Themenstellungen verdeutlichten, dass im Zuge der weltweiten Wirtschafts- und Finanzkrise ein Großteil der Beteuerungen politischer Verantwortungsträger zur Stärkung des Mittelstandes – zumindest bezogen auf das Verkehrsgewerbe – pure Lippenbekenntnisse sind. Während andere Branchen auf großzügige Hilfeleistungen wie Abwrackprämie oder Kurzarbeit zählen konnten, wird auf die Belange der überwiegend wirklich kleinen und mittelständischen Verkehrsdienstleister kaum Rücksicht genommen. Selbst die für alle Branchen geltenden Kurzarbeiterregelungen gingen an der großen Mehrzahl der Transportunternehmen vorbei, weil die – selbst in der Krise – von Tag zu Tag stark schwankende Transportnachfrage und die Bedingungen zur Inanspruchnahme von Kurzarbeit nicht zueinander passten.

Wie schon so häufig in der Vergangenheit waren die Verkehrsunternehmen wieder selbst gefordert, ihr betriebliches Überleben zu sichern. Einzige Ausnahme hiervon waren die BAG-Förderungen im Zusammenhang mit der Mautharmonisierung. Wenn man jedoch in Erinnerung ruft, dass die 2009 wirksam werdenden Harmonisierungsmaßnahmen dem Gewerbe für die bereits 2005 erfolgte Einführung der LKW-Maut zugesagt wurde, gewinnt auch diese Maßnahme ein etwas anderes Gewicht.

Unter all diesen Bedingungen stand die Innung engagiert an der Seite ihrer Mitgliedsunternehmen, um – wo möglich – für solche Bedingungen zu kämpfen, die den Betrieben das Tagesgeschäft und die unternehmerische Perspektive wenigstens ein wenig verbessern. Die vergleichsweise stabile Mitgliederzahl lässt darauf schließen, das dieses gelingt.

Wir danken allen Mitgliedern für die treue Mitgliedschaft auch in schwieriger Zeit sowie allen im Ehrenamt engagierten Repräsentanten aus Innungsbetrieben und im gemeinsamen gewerbepolitischen Wirken verbundenen Vertretern befreundeter Organisationen und Institutionen für die gute Zusammenarbeit.

Berlin, Sommer 2010

Michael Eichen Vorsitzender	Lothar Kastner stellv. Vorsitzender	Ulrich Schulz Vorstandsmitglied	Lieselotte Raunhardt Ehrenvorsitzende

1. Politische und Wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland 2009

Nach einer steilen Talfahrt im Winterhalbjahr 2008/2009 hat sich die Weltkonjunktur wieder gefangen. Seit dem Frühjahr ist die globale Produktion deutlich gestiegen. Die asiatischen Schwellenländer, mit China an der Spitze, hatten dabei insofern eine Vorreiterrolle inne, als dass sie die Rezession relativ rasch überwanden und danach einen dynamischen Expansionskurs einschlugen.

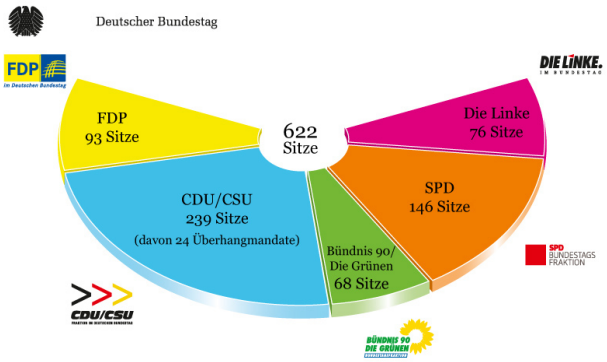
Im Euro-Raum war die konjunkturelle Lage im ersten Halbjahr 2009 noch von einer schweren Rezession geprägt. Vor dem Hintergrund eines beträchtlichen gesamtwirtschaftlichen Abwärtsdruckes, einer deutlich gedämpften monetären Dynamik und den daraus resultierenden gesunkenen Inflationsgefahren sowie solide verankerter Inflationserwartungen setzte der EZB-Rat in der ersten Jahreshälfte 2009 seinen zinspolitischen Lockerungskurs fort. Bis Mai senkte das oberste Entscheidungsgremium des Eurosystems den Zinssatz für Hauptrefinanzierungsgeschäfte in vier Schritten bis auf 1%. Das Zusammenspiel aus Zinssenkungen, geldpolitischen Sondermaßnahmen und massiven fiskalischen Stützungsprogrammen führte schließlich im zweiten Halbjahr zu einer merklichen Aufhellung der konjunkturellen Lage und einer Stabilisierung der Finanzmärkte.

Die deutsche Wirtschaft wurde von der globalen Rezession angesichts des hohen Grades an außenwirtschaftlicher Verflechtung überaus hart getroffen. Im Jahresdurchschnitt ging das Bruttoinlandsprodukt preisbereinigt mit 5,0% so stark zurück wie niemals zuvor in der Geschichte der Bundesrepublik. Die Wirtschaftsleistung konnte zwar im Jahresverlauf die konjunkturelle Talsohle durchschreiten, blieb aber insgesamt auf ausgesprochen niedrigem Niveau. Umso bemerkenswerter ist, dass der Arbeitsmarkt bislang nur sehr verhalten reagierte.

Das Preisklima war 2009 äußerst vorteilhaft. Infolge des starken Konjunktureinbruchs, der auch mit einer Korrektur der vorherigen positiven Sonderentwicklung bei den gewinnabhängigen Steuern einherging, und der umfangreichen finanzpolitischen Stützungsmaßnahmen haben sich die Staatsfinanzen drastisch verschlechtert. Ohne korrigierendes Gegensteuern ist auch mittelfristig mit hohen Defiziten und einer schnell steigenden Schuldenquote zu rechnen. Vor diesem Hintergrund wird die Konsolidierung der Staatsfinanzen zur vordringlichsten Politikaufgabe der kommenden Jahre.

Mit der Bundestagswahl im September 2009 endete die Regierung der Großen Koalition. An ihre Stelle trat eine Koalitionsregierung aus CDU/CSU und FDP, die sich der Aufgabe zu stellen hatte, die Auswirkungen der Wirtschafts- und Finanzkrise zu bewältigen. Die neue Regierung stand und steht dabei vor der Herausforderung, Sparanstrengungen und Konjunkturförderung in ein ausgewogenes Verhältnis zu bringen.

Sitzverteilung im 17. Deutschen Bundestag



1.1 Europäische Wirtschaftsentwicklung und deutsche Binnenwirtschaft

Die konjunkturelle Lage im Euro-Raum, die im ersten Halbjahr 2009 noch von der schweren Rezession geprägt war, hat sich in der zweiten Jahreshälfte aufgehellt. Nach einem scharfen Produktionseinbruch im ersten Jahresviertel und einem weiteren, wenngleich deutlich schwächeren Rückgang im Frühjahr, nahm das reale **Bruttoinlandsprodukt** (BIP) im Sommer erstmals seit Anfang 2008 wieder merklich zu. Im

letzten Quartal ist die Erholung jedoch nur wenig vorangekommen. Die wesentlichen Impulse für die konjunkturelle Wende gingen von den umfangreichen Konjunkturprogrammen, der expansiven Geldpolitik und vom Lagerzyklus aus.

Der Außenhandel trug ebenfalls spürbar zum BIP-Wachstum bei. Der private Konsum konnte in der zweiten Jahreshälfte das Niveau vom Frühjahr, das unter anderem von der starken Zunahme der durch staatliche Umweltprämien angeregten Autokäufe beeinflusst war, jedoch nicht ganz halten. Seit dem konjunkturellen Höhepunkt Anfang 2008 sind die Verbrauchsausgaben der privaten Haushalte allerdings deutlich weniger geschrumpft als die Exporte und die realen Bruttoanlageinvestitionen. Letztere waren auch am Jahresende noch nach unten gerichtet. Im Jahresdurchschnitt schrumpfte die gesamtwirtschaftliche Erzeugung – vornehmlich wegen des sehr ungünstigen Jahresauftakts – um 4%. Die Auslastung der gesamtwirtschaftlichen Produktionskapazitäten ist dadurch kräftig gesunken, zudem dürfte der mittelfristige Wachstumspfad durch die Art und Stärke des globalen Schocks Schaden genommen haben.

Die zyklische Aufwärtsbewegung im Euro-Raum wurde im Sommer insbesondere von den großen Mitgliedsländern Deutschland und Italien getragen, die allerdings zuvor überdurchschnittlich stark in den Sog der Rezession geraten waren. Im letzten Jahresviertel geriet die Erholung in diesen beiden Volkswirtschaften jedoch ins Stocken, während die gesamtwirtschaftliche Produktion in Frankreich unter anderem wegen der bis zum Jahresende noch in voller Höhe gewährten Umweltprämie für neue Pkw kräftig anzog. Zu den konjunkturellen Nachzüglern zählt hingegen Spanien, wo vor allem die Verwerfungen an den Immobilienmärkten und der scharfe Anstieg der Arbeitslosigkeit die zyklische Erholung hemmen. Die tiefgreifenden Probleme in Griechenland sind zu einem guten Teil der Tatsache geschuldet, dass die Staatsfinanzen in den letzten Jahren aus dem Ruder gelaufen sind, wodurch in den Augen vieler Investoren die Kreditwürdigkeit des Landes erheblich gelitten hat. Alles in Allem haben sich die Wachstumsunterschiede zwischen den Mitgliedstaaten – gemessen an der gewichteten Standardabweichung – 2009 gegenüber dem Vorjahr um einen viertel Punkt auf 1,5 Prozentpunkte vergrößert.

Die bis ins Sommerhalbjahr 2009 hinein andauernde schwere Rezession hat tiefe Spuren am **Arbeitsmarkt im Euro-Raum** hinterlassen. Auch nach dem Beginn der konjunkturellen Erholung wird hier die Wende erfahrungsgemäß noch eine Weile auf sich warten lassen. So dürfte der Beschäftigungsabbau bis zuletzt angehalten haben. Im Durchschnitt der ersten drei Quartale 2009 belief er sich auf 1,75 %. Die saisonbereinigte standardisierte Arbeitslosenquote ist seit ihrem zyklischen Tief im März 2008 um 2,7 Prozentpunkte auf 9,9 % im Januar 2010 gestiegen. Dahinter verbergen sich jedoch sehr unterschiedliche Entwicklungen in den einzelnen Ländern. Während allein auf Spanien mehr als die Hälfte des gesamten Anstiegs der Erwerbslosigkeit im Euro-Raum entfällt, hat es in Deutschland nur eine relativ geringe Zunahme gegeben. Auch in anderen Ländern mit hoher Flexibilität des Arbeitseinsatzes, zum Teil von den Regierungen durch attraktive Kurzarbeitregelungen gefördert, hielt sich die Ausweitung der Arbeitslosigkeit in Grenzen.

Die rezessiven Tendenzen in der Weltwirtschaft schlugen sich auch in den **Verbraucherpreisen** vor allem dadurch nieder, dass es in der zweiten Jahreshälfte 2008 infolge der zyklischen Abkühlung zu einem drastischen Rückgang der Rohstoffnotierungen kam. Entsprechend verbilligte sich Energie im Durchschnitt des Jahres 2009 für die Verbraucher im Euro-Raum um 8,1 %, und die Preise von Nahrungs- und Genussmitteln stiegen lediglich um 0,7 % an. Bei den übrigen Waren und den Dienstleistungen schwächte sich die Teuerung im Verlauf des Jahres 2009 unter dem Einfluss der rückläufigen Nachfrage deutlich ab. Mit 0,3 % wurde 2009 die niedrigste Jahresteuerungsrate seit Beginn der Wirtschafts- und Währungsunion verzeichnet, nachdem die Preise im Vorjahr mit einer Rekordrate von 3,3 % gestiegen waren. Der Teilindex ohne Nahrungsmittel und Energie erhöhte sich um 1,4%, nach 1,8 % im Jahr zuvor; Ende 2009 be-

trug der Anstieg nur noch 1,1 %. Die Gesamtrate des harmonisierten Verbraucherpreisindexes (HVPI), die zum Sommerbeginn bis auf – 0,7 % gesunken war, näherte sich gegen Ende des Jahres – nach dem Wegfall der überwiegend von den scharfen Preisrückgängen bei Energie herrührenden Basiseffekte – wieder der entsprechenden Kernrate an.

Die **Wirtschaftsentwicklung in Deutschland** stand im Jahr 2009 im Zeichen der schweren Rezession, zu der es im Winterhalbjahr 2008/2009 in allen wichtigen Regionen der Weltwirtschaft gekommen war. Im Jahresdurchschnitt ging das reale BIP mit 5,0% so stark zurück wie niemals zuvor in der Geschichte der Bundesrepublik. Die Wirtschaftsleistung konnte zwar im Jahresverlauf den konjunkturellen Tiefpunkt durchschreiten, blieb aber insgesamt auf ausgesprochen niedrigem Niveau. Umso bemerkenswerter ist, dass der Arbeitsmarkt bislang nur sehr verhalten reagierte.

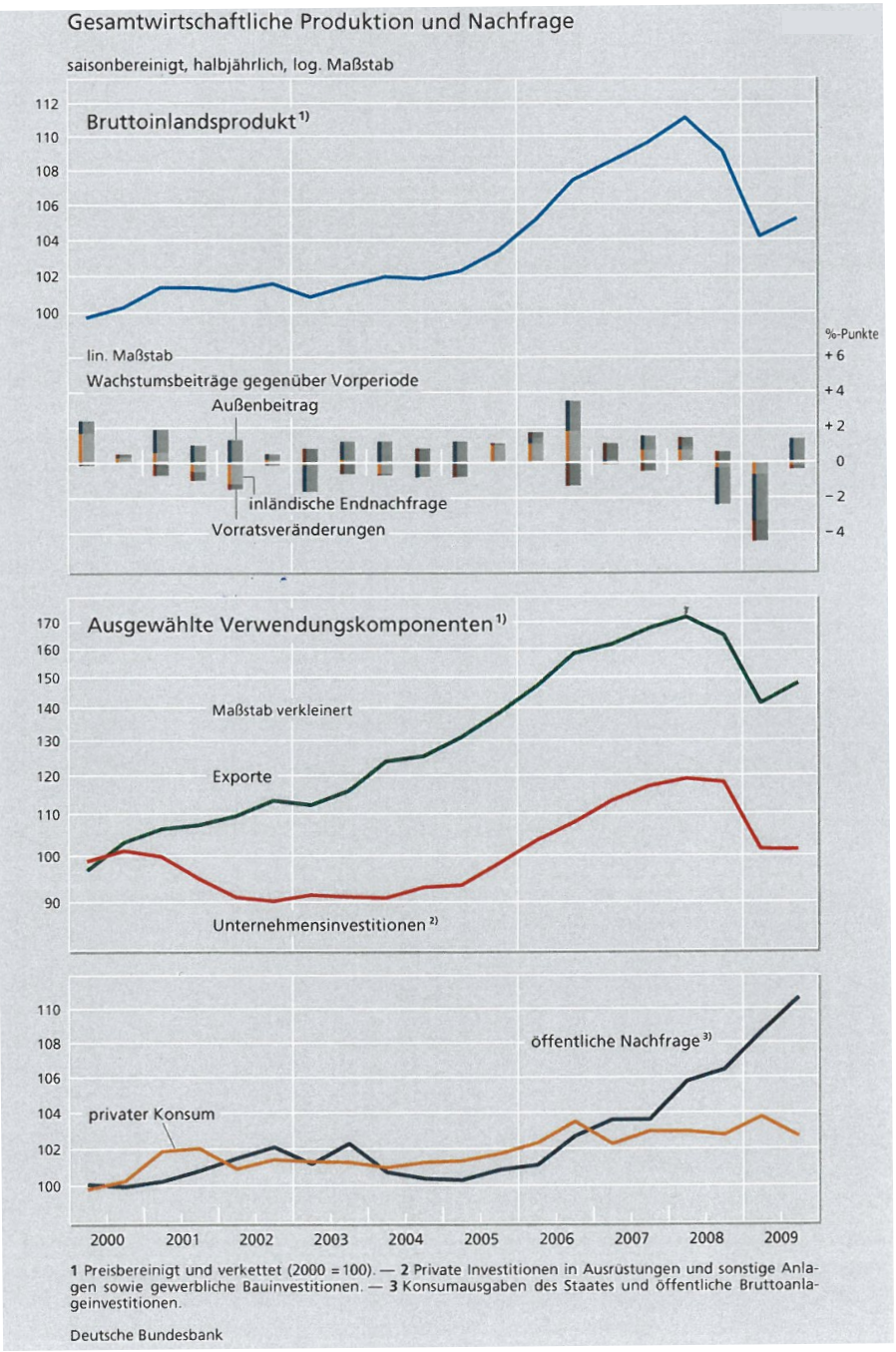
Das **Preisklima** war 2009 äußerst vorteilhaft. Die Teuerung auf der Verbraucherstufe belief sich im Jahresdurchschnitt lediglich auf 0,4 %. Die deutsche Wirtschaft ist zum Jahresbeginn 2009 – wie schon im vierten Quartal 2008 – massiv geschrumpft. Der scharfe und synchrone Einbruch der Weltkonjunktur belastete die Ausfuhrtätigkeit deutscher Unternehmen vor allem in der Industrie ausgesprochen stark, die daraufhin ihre Investitionsplanungen drastisch korrigierten. Neben den ergriffenen Maßnahmen zur Stützung der Finanzmärkte konnte dank des entschlossenen, schnellen und umfassenden Handelns der Geld- und Fiskalpolitik weltweit die nach der Insolvenz der Investmentbank Lehman Brothers eingetretene Schockstarre im internationalen Wirtschaftsgeschehen vergleichsweise rasch überwunden werden. Die Konjunktur stabilisierte sich hierzulande bereits im Verlauf der Frühjahrsmonate, was auch daran lag, dass die Ausgabenprogramme der Bundesregierung in Teilen zügig Wirkung entfalteten. So kam es ab dem Frühjahr zu einer deutlichen Ausweitung der öffentlichen Bauinvestitionen. Zudem belebte sich der private Konsum nach dem Jahreswechsel vorübergehend aufgrund der starken Impulse für das Neuwagengeschäft im Zusammenhang mit der Gewährung der staatlichen Umweltprämie für die Verschrottung alter, nicht gewerblich genutzter Pkw. Zu spürbaren Fortschritten im Erholungsprozess kam es aber erst im Sommer, als die Exporte auf regional verbreiterter Basis wieder zunahmen. Die Erholungstendenz war bis zuletzt intakt, auch wenn die konjunkturelle Aufwärtsbewegung in den Herbstmonaten nicht zuletzt wegen nachlassender Impulse einzelner Maßnahmen aus den Konjunkturpaketen sowie temporärer Belastungsfaktoren in der Industrie und im Baugewerbe ins Stocken geriet.

Im Winterhalbjahr 2008/2009 hat die steile konjunkturelle Talfahrt der wichtigsten Handelspartner der deutschen Wirtschaft zu einer außergewöhnlich kräftigen Verringerung des **Ausfuhrvolumens** geführt. Davon waren die Geschäfte mit den Ländern außerhalb des Euro-Raums insgesamt noch stärker betroffen als der Absatz in den EWU-Staaten. So gingen insbesondere die Exporte in die neuen EU-Mitgliedsländer, aber auch nach Großbritannien, in die USA, Südostasien und Japan erheblich zurück. Zudem ist die Nachfrage aus der russischen Föderation, deren Ausgabenspielräume sich durch die starke Verbilligung von Energieträgern verengten, enorm geschrumpft. Alle wichtigen Branchen mussten beträchtliche Exporteinbußen hinnehmen. Besonders deutlich sank (preisbereinigt) der Absatz von Investitionsgütern, die traditionell ein hohes Gewicht im deutschen Exportgütersortiment haben. Hinzu kam der Einbruch im Auslandsgeschäft des Automobilsektors. Schon in den Frühjahrsmonaten wurden jedoch erste Nachfrageimpulse aus China und dem südostasiatischen Raum verzeichnet. Diese haben sich ab der Jahresmitte verstärkt und regional ausgeweitet, wobei zunächst die Lieferungen in die EU-Länder und nach Japan wieder deutlich in Gang gekommen sind. Im Jahresschlussquartal zogen auch die Geschäftsabschlüsse in den OPEC-Staaten, den USA und Russland kräftig an. Dabei wurden im Zuge der weltweit gestiegenen Industrieproduktion und angesichts geräumter Lager zunächst vor allem mehr Vorleistungsgüter exportiert. Zudem sind die Ausfuhren von Kraftfahrzeugen,

begünstigt durch Abwrackprämien in anderen Industriestaaten, bereits seit dem zweiten Vierteljahr kräftig gewachsen.

Der Auslandsabsatz der Maschinenhersteller konnte im vierten Quartal wieder zulegen. Trotz der Belebung im Jahresverlauf fielen die deutschen Ausfuhren von Waren und Diensten 2009 in realer Rechnung im Durchschnitt um 14,2 % niedriger aus als im Jahr zuvor. Die kräftige Kontraktion des Außenhandels im Winterhalbjahr 2008/2009 zog die gewerbliche Investitionstätigkeit stark in Mitleidenschaft. Die gesamtwirtschaftlichen Produktionskapazitäten, deren Nutzungsgrad 2008 noch über dem längerfristigen Durchschnitt lag, waren binnen weniger Monate in erheblichem Maße unterausgelastet. Der Erwerb neuer Anlagegüter wurde daraufhin massiv eingeschränkt. Dabei spielte eine Rolle, dass sich die Mittelbeschaffung für Unternehmen angesichts ungünstigerer Geschäftsperspektiven im Zusammenspiel mit fortgesetzten Anpassungserfordernissen in den Bankbilanzen erschwerte. Von der schwachen Investitionsneigung der Unternehmen waren vor allem die Ausrüstungsinvestitionen betroffen, die im Jahresdurchschnitt um ein Fünftel gegenüber der Vorperiode nachgaben. Bei den gewerblichen Bauinvestitionen war die konjunkturelle Abschwächung hingegen weit weniger ausgeprägt.

Die privaten **Wohnungsbauinvestitionen** wurden von der Wirtschaftskrise nicht nennenswert beeinflusst. Ausgehend von einem niedrigen Niveau am Jahresende 2008 bewegten sie sich im Berichtszeitraum langsam aufwärts. Die im bisherigen Verlauf der Krise relativ wenig belasteten Einkommensperspektiven und das verbreitet als gering empfundene subjektive Arbeitslosigkeitsrisiko dürften in diesem Zusammenhang ebenso eine Rolle gespielt haben wie die für Wohnungsbaukredite günstigen Zinskonditionen und der spürbar verringerte Auftrieb der Baupreise. Die öffentlichen Bauinvestitionen haben sich durch die staatliche Konjunkturstabilisierung insbesondere im zweiten Halbjahr 2009 substanziell belebt.

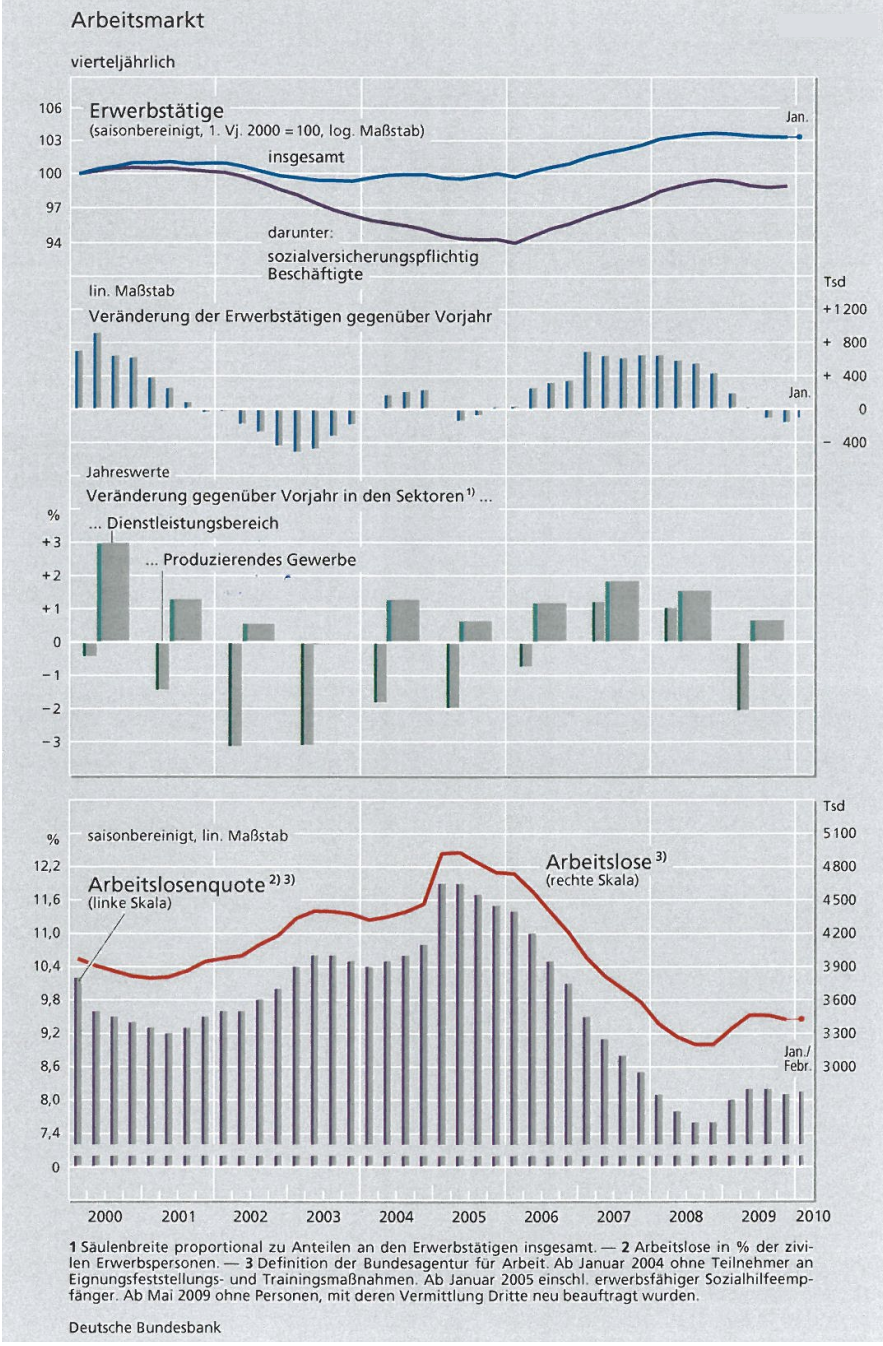


Der **private Konsum** leistete im Berichtszeitraum mit einem Zuwachs von 0,2 % insgesamt einen bedeutenden Stabilisierungsbeitrag. Dieser war jedoch auf die erste Jahreshälfte beschränkt und in erster Linie auf fiskalpolitische Maßnahmen zurückzuführen. Die Anschaffungsneigung wurde selektiv von den Anreizen zur Neuwagenbeschaffung beeinflusst. Außerdem wurde der an sich rezessionsübliche Einkommensentzug durch die großzügige Gewährung von Kurzarbeitergeld gedämpft, und die Privathaushalte kamen überdies in den Genuss einer Reihe steuerlicher Ermäßigungen sowie Einmalzahlungen für Familien und Einkommensteuerrückerstattungen für Berufspendler. Unterstützend wirkte 2009 auch das ausgesprochen günstige Preisklima. Nach der Jahresmitte baute sich das durch die Abwrackprämie stark erhöhte Kfz-Absatzvolumen allmählich ab. Bei insgesamt nachlassenden Ausgaben für andere Gebrauchsgüter sowie Verbrauchsgüter und Dienstleistungen nahm die private Sparquote wieder zu, nachdem sie im ersten Halbjahr aufgrund der Sondereffekte etwas gedrückt worden war. Auf das Gesamtjahr bezogen lag sie mit 11,3 % leicht über dem Niveau von 2008.

Der Einbruch der heimischen Produktion im Winterhalbjahr 2008/2009 hat in Verbindung mit den engen Verflechtungen im internationalen Produktionsverbund sowie dem Lagerabbau und der geringen Investitionsneigung im Inland bis in die Frühjahrsmonate auf breiter Basis zu einem massiven Rückgang der deutschen **Importe** geführt. Nach Einführung der Umweltprämie erhöhten sich die Pkw-Importe vorübergehend deutlich. Im Zuge der Belebung der Wirtschaftstätigkeit hierzulande nahmen in der zweiten Jahreshälfte die Einfuhren von Vorleistungen wieder zu. Insgesamt sanken die realen Einfuhren im Berichtsjahr um 8,9 % unter ihr Vorjahrsniveau. Rein rechnerisch dämpfte der Außenhandel das BIP-Ergebnis 2009 erheblich. Demgegenüber profitierte das Realeinkommen vom energiebedingten Kaufkraftgewinn in Höhe von 25,75 Mrd. EUR, der im Zusammenhang mit der im Jahresdurchschnitt kräftigen Verbilligung importierter Energieträger gegenüber dem Jahr 2008 stand. Der ausgesprochen starke Rückgang der gesamtwirtschaftlichen Erzeugung in der Berichtsperiode war in erster Linie Konsequenz des Einbruchs der industriellen Fertigung. Über Verbundwirkungen übertrug sich der Schock schnell auf andere Wirtschaftsbereiche wie den Groß- und Außenhandel, das Transportgewerbe und zahlreiche unternehmensnahe Dienstleistungen. Nicht zuletzt aufgrund der staatlichen Stabilisierungsmaßnahmen blieben das Baugewerbe und die Bereitstellung öffentlicher und haushaltsnaher Dienstleistungen von der krisenhaften Entwicklung in der Warenproduktion weitgehend unbeeinflusst. Die **Beschäftigung** wurde trotz der massiven Einschränkung der gesamtwirtschaftlichen Produktion insgesamt kaum zurückgenommen. Die Zahl der im Inland erwerbstätigen Personen lag im Jahresdurchschnitt 2009 nur unbedeutend unter dem Vorjahrsstand (- 14 000). Im Verarbeitenden Gewerbe und bei den Unternehmensdienstleistern, zu denen auch die Leiharbeit zählt, kam es zu recht deutlichen Arbeitsplatzverlusten, die aber im Verhältnis zur scharfen Nachfragekontraktion im industriellen Bereich gleichwohl als moderat einzustufen sind. Demgegenüber gab es Personalaufstockungen bei größtenteils öffentlich finanzierten sozialen Dienstleistungen. Auch die Zahl geringfügiger Arbeitsverhältnisse stieg weiter an. Der Beschäftigungsrückgang in der Industrie konnte begrenzt werden, weil die Arbeitszeiten reduziert wurden und die Unternehmen zumindest vorübergehend einen scharfen Einbruch der Stundenproduktivität tolerierten. Die Kürzung der Arbeitszeiten ergab sich zunächst durch den Wegfall von Überstunden und die Leerung von Arbeitszeitkonten. Später kam vermehrt die staatlich geförderte Kurzarbeit hinzu. Im Verlauf des Jahres 2009 beschleunigte sich der Beschäftigungsrückgang zunächst, ließ dann aber spürbar nach. Dies bedeutet, dass die Unternehmen mit erheblichen Arbeitskräftereserven in das Jahr 2010 gehen, die bei entsprechender Nachfrage eine schnelle Expansion der Produktion erlauben würden.

Auch die Zunahme der **Arbeitslosigkeit** hielt sich in vergleichsweise engen Grenzen. Die Zahl der registrierten Arbeitslosen erhöhte sich im Jahresdurchschnitt um 155 000 auf 3,42 Mil-

lionen. Dies entspricht einer Quote von 8,2 %, nach 7,8 % im Jahr zuvor. Ohne Umstellungen in der Statistik, die mit einer Neuordnung der arbeitsmarktpolitischen Maßnahmen einhergingen, hätte sich die Zunahme allerdings auf 273 000 belaufen. Damit fiel der Anstieg der Arbeitslosigkeit – trotz der rückläufigen Entwicklung der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter – deutlich stärker aus als der Rückgang der Beschäftigung. Dazu dürfte beigetragen haben, dass die neu entstandenen Stellen bei den sozialen Dienstleistungen häufig von Frauen angenommen wurden, die zuvor weder erwerbstätig noch arbeitslos gewesen waren. Zudem dürfte es sich hierbei häufig um Teilzeitbeschäftigungen gehandelt haben. Die Teilzeitquote der Arbeitnehmer ist Schätzungen des IAB zufolge jedenfalls von 33,8 % auf 34,5 % gestiegen. Hingegen waren von den Arbeitsplatzverlusten im Verarbeitenden Gewerbe und in der Leiharbeit überwiegend Männer betroffen. Im Vorjahrsvergleich erhöhte sich deren spezifische Arbeitslosenquote um 0,9 Prozentpunkte auf 8,4 %, während die der Frauen um 0,3 Prozentpunkte auf nunmehr 7,9 % sank. Hinzu kam, dass sich der Pendlersaldo gegenüber 2008 im Jahresdurchschnitt um 35 000 erhöhte.



1 Säulenbreite proportional zu Anteilen an den Erwerbstätigen insgesamt. — 2 Arbeitslose in % der zivilen Erwerbspersonen. — 3 Definition der Bundesagentur für Arbeit. Ab Januar 2004 ohne Teilnehmer an Eignungsfeststellungs- und Trainingsmaßnahmen. Ab Januar 2005 einschl. erwerbsfähiger Sozialhilfeempfänger. Ab Mai 2009 ohne Personen, mit deren Vermittlung Dritte neu beauftragt wurden.

Deutsche Bundesbank

In den ersten beiden Monaten des Jahres 2010 stieg die Zahl der registrierten Arbeitslosen gegenüber dem Stand vom Dezember saisonbereinigt leicht an. Die inländische Leistungserstellung verteuerte sich 2009 – gemessen am Deflator des BIP – mit 1,5 % nicht stärker als im Vorjahr, was bei den deutlich erhöhten Lohnstückkosten auf rezessionsbedingt überaus kräftig schrumpfende Gewinnmargen zurückzuführen ist. Demgegenüber kam es bei der Preiskomponente der inländischen Verwendung zu einer ausgeprägten Disinflation: Auf einen Anstieg um 1,9 % im Jahr 2008 folgte eine Zunahme um lediglich 0,3 %. Dahinter standen kräftige Preisnachlässe bei importierten Waren und Dienstleistungen, die bei ebenfalls nachgebenden Ausfuhrpreisen mit einer deutlichen Verbesserung der Terms of Trade einhergingen. Insbesondere die Einfuhr von Rohwaren verbilligte

sich infolge der rückläufigen Notierungen an den internationalen Märkten merklich, während sich bei Endprodukten die Preistendenz nur langsam drehte. Die Verbraucher profitierten im Berichtsjahr vor allem von erheblich niedrigeren Energie- und Nahrungsmittelpreisen. Hingegen machte sich – im Einklang mit der Entwicklung auf der Einfuhrstufe – bei den übrigen Waren und Dienstleistungen der konjunkturelle Einbruch zunächst kaum bemerkbar.

Insgesamt stiegen die Verbraucherpreise 2009 lediglich um 0,4 % in der nationalen Abgrenzung, beziehungsweise 0,2 % in der harmonisierten Definition, welche das selbstgenutzte Wohneigentum ausschließt. Im Jahresverlauf reduzierte sich die Teuerungsrate zunächst wegen der Preiskorrekturen bei Energie und Nahrungsmitteln, die bereits Mitte 2008 eingesetzt hatten; im Sommer war die Vorjahrsrate vorübergehend sogar negativ. Danach stieg sie nicht nur wegen der von der Preisentwicklung des Vorjahres herrührenden Basiseffekte, sondern auch infolge des – vor dem Hintergrund sich weltweit aufhellender Konjunkturperspektiven – einsetzenden Preisauftriebs an den internationalen Rohstoffmärkten wieder an.

1.2 Region Berlin-Brandenburg

Berlin hat in den vergangenen Jahren an Stärke gewonnen und ist besser durch die Krise gekommen als alle anderen Bundesländer. Das Bruttoinlandsprodukt sank 2009 nur um real 0,7 %, gegenüber einem deutschlandweiten Minus von 5 %. Berechnungen der Wachstumszahlen haben zudem ergeben, dass in Berlin das reale Bruttoinlandsprodukt zwischen 2005 und 2008 in jedem Jahr stärker als deutschlandweit zugenommen hat.

Die 2009 weniger schlechte Entwicklung in Berlin ist Folge der diversifizierten Unternehmenslandschaft mit einem hohen Dienstleistungsanteil und wachsender Bereiche wie dem Gesundheitswesen. Im Baugewerbe stieg die Wirtschaftsleistung unterstützt durch kommunale Infrastrukturmaßnahmen um immerhin 10 %. In starkem Maße von der Krise betroffen war dagegen die Industrie, wo die Wertschöpfung um 7 % sank. Bundesweit fiel das Minus mit 18 % weitaus stärker aus. Hier machte sich die Berliner Industriestruktur bemerkbar, die u. a. ein hohes Gewicht der Pharmaindustrie aufweist und weniger stark auf Konjunkturbrüche reagiert“.

Berlin hat 2009 auch bei der Beschäftigung das länderweit beste Ergebnis erzielt. Der aufkeimende Aufschwung ist aber noch nicht selbsttragend und dürfte eher schleppend verlaufen. Auch bestehen im Finanzsektor weiterhin Risiken für den Konjunkturverlauf. Vorsichtig geschätzt könnte die Berliner Wirtschaft 2010 um etwa 1 % wachsen.

Die **Brandenburger Wirtschaft** ist 2009 mit einem ‚blauen Auge‘ durch die Krise gekommen. Auch wenn die Zahlen zur gesamtwirtschaftlichen Entwicklung im Jahr 2009 die Auswirkungen der schweren Wirtschafts- und Finanzmarktkrise klar widerspiegeln, fiel der Rückgang der Wirtschaftsleistung in Brandenburg doch deutlich schwächer aus als in Deutschland insgesamt. Während das reale Bruttoinlandsprodukt in Deutschland um 5,0 % sank, lag der Rückgang im Land Brandenburg bei nur 2,1 %. Generell gilt, dass das Wirtschaftswachstum in den neuen Bundesländern mit einem Minus von 2,9 % weniger stark zurückgegangen ist als in den alten Bundesländern (-5,4 %). Die Angaben wurden vom Arbeitskreis „Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung der Länder“ ermittelt.

Die Ursachen für die etwas moderateren Auswirkungen sind vielfältig. Wesentlich dürfte die recht geringe Exportaktivität der brandenburgischen Unternehmen gewesen sein. Allerdings führt dies andererseits dazu, dass der Aufschwung dadurch in Brandenburg voraussichtlich langsamer vonstatten gehen wird als in Bundesländern mit starken Außenwirtschaftsaktivitäten. Denn der Aufschwung wird entscheidend mitgetragen werden von der Dynamik der internationalen Märkte. Brandenburg steht somit vor der doppelten Aufgabe, zum einen den Binnenmarkt zu stabilisieren und zum anderen die Exportfähigkeit der Brandenburger Wirtschaft zu stärken.

Stabilisierend habe sich in Brandenburg in der Krise der recht hohe Anteil von Wirtschaftszweigen ausgewirkt, die kaum konjunkturellen Schwankungen unterlägen - wie beispielsweise das Ernährungsgewerbe. Aber auch die stark betroffenen Branchen hätten sich in Brandenburg besser behaupten können. In der Bauwirtschaft, die nach wie vor einen relativ hohen Anteil an der Bruttowertschöpfung in Brandenburg hat, wurden die negativen Effekte einerseits durch das Kommunale Zukunftsinvestitionsprogramm abgefedert und andererseits durch Brandenburgs größtes Infrastrukturprojekt - den Flughafenbau. Der BBI wirkt wie ein eigenes Konjunkturprogramm.

Insgesamt schrumpfte die Bruttowertschöpfung im Produzierenden Gewerbe im Land Brandenburg mit 6,3 % nur rund halb so stark wie in Deutschland (-14,9 %). Bemerkenswert sei vor allem die bisher relativ robuste Entwicklung auf dem Arbeitsmarkt.

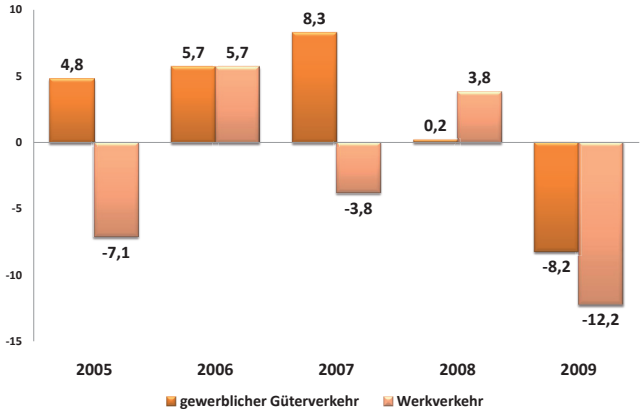
1.3 Entwicklung im Güterkraftverkehrsgewerbe

Die wirtschaftliche Rezession bedingte auf dem deutschen Güterverkehrsmarkt im Jahr 2009 einen außergewöhnlich hohen Rückgang der Verkehrsnachfrage. Im Vergleich zum Jahr 2008 verringerte sich die im Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsgüterverkehr beförderte Gütermenge insgesamt um 10,9 %, die Verkehrsleistung um 11,2 %. Sowohl der Binnenverkehr als auch der grenzüberschreitende Verkehr waren im Jahr 2009 von der rückläufigen Industrieproduktion und der geringeren Handelstätigkeit stark betroffen. Während die Schiene und die Wasserstraße überproportionale Mengen- und Leistungsrückgänge verzeichneten, behauptete sich die Straße besser als der Gesamtmarkt und konnte ihren Anteil am Modal Split ausbauen.

1.3.1 Beförderungsmengen und -leistungen im Straßengüterverkehr

Das Jahr 2009 stand für den Straßengüterverkehr im Zeichen der Finanz- und Wirtschaftskrise. Ferner war die Entwicklung durch witterungsbedingte Nachfrageeinbrüche gekennzeichnet. Insgesamt verringerte sich im Jahr 2009 die beförderte Gütermenge gegenüber dem Vorjahr um 9,7 % (-297,3 Mio. t) auf 2,8 Mrd. t. Die Beförderungsleistung lag bei 275,6 Mrd. tkm (-8,6 %). Zwar konnten die Mengen und Leistungen etwa Mitte des Jahres die Talsohle durchschreiten, sie blieben aber insgesamt auf niedrigem Niveau. Während die Mengen und Leistungen im grenzüberschreitenden Verkehr mit -17,1 bzw. -18,2 % überproportional zurückgingen, verringerte sich das Aufkommen im Binnenverkehr im Jahr 2009 im Vergleich zum Jahr 2008 um 9,3 % auf 2,63 Mrd. t. Die Beförderungsleistung im Binnenverkehr verzeichnete einen Rückgang um 7,2 % auf 245,2 Mrd. tkm. Der hohe Mengenrückgang im Binnenverkehr ist neben der Verringerung der Industrieproduktion und der Handelstätigkeit auf den starken Abschwung im Bereich der Bauwirtschaft zu Beginn des Jahres zurückzuführen. Deutlich spürbar waren darüber hinaus die Rückgänge im Bereich der Halb- und Fertigwaren. Letztere gehörten lange Zeit zu den Wachstumsträgern des Straßengüterverkehrs.

Güterkraftverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen nach Verkehrsarten - Veränderungen der beförderten Gütermengen gegenüber dem Vorjahr in %



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, BAG

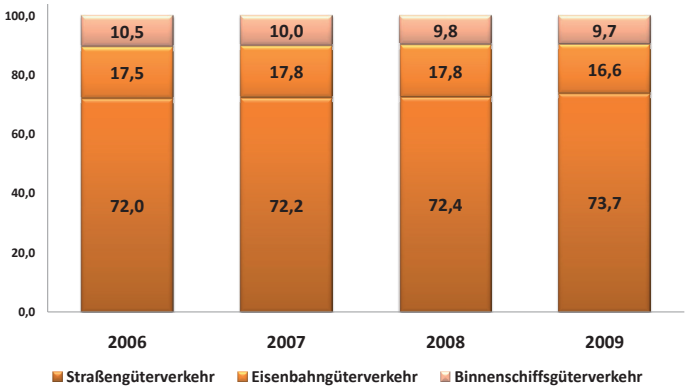
Schaubild 1

Im Straßengüterverkehr (Binnen- und grenzüberschreitender Verkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen) verringerte sich die beförderte Gütermenge im Jahr 2009 im Vergleich zum Jahr 2008 um 9,7 % auf rund 2,8 Mrd. t; die Beförderungsleistung im Inland sank um 8,6 % auf rund 275,6 Mrd. tkm. Die geringere Außenhan-

delstätigkeit infolge der Wirtschaftskrise spiegelte sich bei allen Verkehrsträgern in einer deutlichen Abnahme der grenzüberschreitenden Beförderungen wider. Demgegenüber verzeichneten die Binnenverkehre unterproportionale Aufkommensverluste.

Sowohl der gewerbliche Verkehr als auch der Werkverkehr erlitten im Zuge der Wirtschaftskrise deutliche Beförderungsrückgänge. Dies betraf das Güteraufkommen im Werkverkehr und im gewerblichen Verkehr in allen Entfernungsbereichen und in fast allen Güterabteilungen. Wie Schaubild 1 zu entnehmen ist, sank der Eigentransport durch Industrie und Handel im Vergleich zum Jahr 2008 um 12,2 %. Besonders betroffen war der Werkverkehr vom wirtschaftlichen Abschwung der Baubranche. Der Mengenrückgang lag bei Beförderungen von Steinen und Erden mehr als doppelt so hoch wie im gewerblichen Verkehr. Im gewerblichen Verkehr führte im Jahr 2009 insbesondere der Einbruch der Transportmengen von Exportgütern aus der Stahlbranche und aus dem Maschinen- und Fahrzeugbau zu einem erheblichen Rückgang von 8,2 % im Vergleich zum Jahr 2008. Im Jahr 2009 betrug der Anteil des Werkverkehrs am Gesamtgüteraufkommen 37 % und an den Beförderungsleistungen 21 %.

Anteile der Landverkehrsträger an der Verkehrsleitung im Güterverkehr in den Jahren 2006 bis 2009 in %



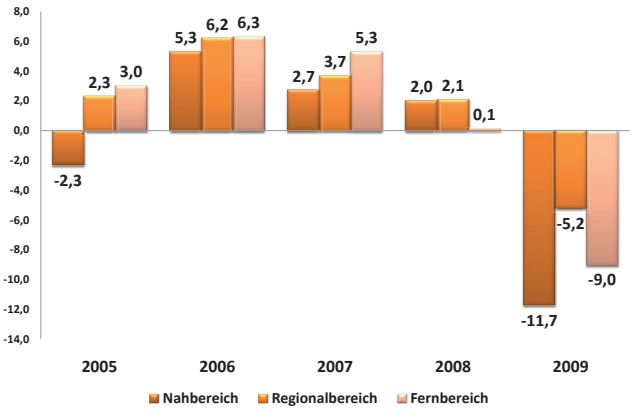
Anmerkung: Daten für den Straßengüterverkehr gebietsfremder Fahrzeuge werden regelmäßig an die neuen Prognosewerte bzw. an vorliegende endgültige Werte angepasst. Dies erklärt mögliche Abweichungen zu früheren Veröffentlichungen.

Quellen: Bundesamt für Güterverkehr, Kraftfahrt-Bundesamt, Statistisches Bundesamt, Intraplan Consult GmbH, BAG

Schaubild 2

Im Jahr 2009 kam es in allen Entfernungsbereichen des Straßengüterverkehrs zu deutlichen Aufkommensrückgängen im Vergleich zum Vorjahr. Besonders betroffen zeigte sich der **Nahbereich (bis 50 km)** mit zweistelligen prozentualen Mengenrückgängen. Diese sind vor allem auf die schwächere Baukonjunktur zurückzuführen. Hierbei ist die große Bedeutung der Bauwirtschaft für den Straßengüternahverkehr zu beachten. Im Jahr 2009 entfielen rund 60 % der im Nahbereich beförderten Gütermenge auf Baustoffbeförderungen. Während die Gütermenge im Jahr 2009 gegenüber dem Jahr 2008 einen Rückgang in Höhe von 11,7 % verzeichnete, verringerte sich die Beförderungsleistung im Nahbereich um 8,2 %. Die im Jahr 2009 zu verzeichnenden Aufkommens- und Leistungsrückgänge im **Regionalbereich (51 – 150 km)** sind auf konjunkturell bedingte Entwicklungen im produzierenden Gewerbe und im Handel zurückzuführen (Menge: -5,2 %, Leistung: -4,7 %). Der Rückgang der Handelstätigkeit und der Industrieproduktion führten im vergangenen Jahr im **Fernbereich (151 km und mehr)** zu einem deutlichen Mengen- und Leistungsrückgang (Menge: -9,0 %, Leistung: -9,6 %). Mit dieser Entwicklung setzte sich der im Verlauf des Jahres 2008 begonnene Abschwung in diesem Entfernungsbereich weiter fort.

Güterverkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge nach Entfernungsbereichen - Veränderungen der beförderten Gütermengen gegenüber den Vorjahren in %



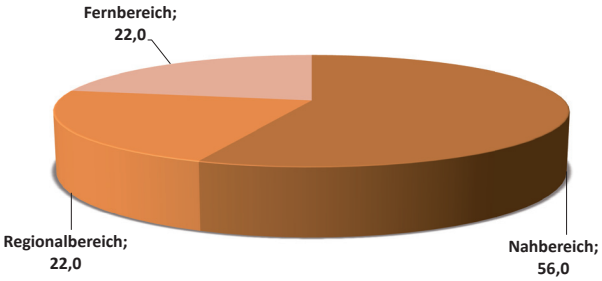
Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, BAG

Von der insgesamt im Straßengüterverkehr beförderten Gütermenge entfielen im Jahr 2009

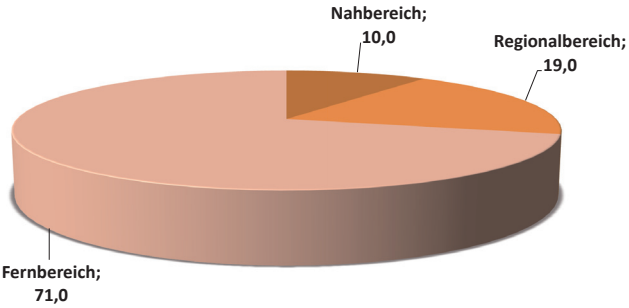
Schaubild 3

rund 78 % auf den Nah- und Regionalbereich. Dagegen wurde im Fernbereich durch die hohen Transportweiten ein Anteil von 71 % an der Verkehrsleistung erbracht.

Anteile der Entfernungsbereiche an der Gütermenge im Jahr 2009 in %



Anteile der Entfernungsbreiche an der Verkehrsleistung im Jahr 2009 in %



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, BAG **Schaubild 4**

Aufgrund der Entwicklung des Außenhandels ging der **grenzüberschreitende Verkehr**, der seit Jahren von der Ausweitung der internationalen Handelstätigkeit und der Arbeitsteilung profitierte, im Jahr 2009 deutlich zurück. Insgesamt erzielte der grenzüberschreitende Straßengüterverkehr im Jahr 2009 im Vergleich zum Vorjahr einen Mengenrückgang um 17,1 % auf rund 130,5 Mio. t und einen Leistungsrückgang in Höhe von 18,2 % auf 30,4 Mrd. tkm. Der grenzüberschreitende Verkehr war damit von der Wirtschaftskrise stärker betroffen als der Binnenverkehr.

1.3.2 Entwicklung der eingesetzten Kapazität

Im Jahr 2009 wurden mit deutschen Lastkraftfahrzeugen im Binnen- und grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr mit insgesamt 28,9 Mrd. km (Last- und Leerkilometer) 8,0 % weniger Kilometer zurückgelegt als im Vorjahr. Dabei verringerte sich die Kilometerleistung in allen drei Entfernungsbereichen: Mit einem Minus von 9,2 % verzeichnete der Fernbereich die höchsten Verluste, gefolgt vom Nahbereich (-7,8 %) und Regionalbereich (-4,8 %). Mit Rückgängen von 8,0 % bzw. 8,1 % im Vergleich zum Jahr 2008 waren der Werkverkehr und der gewerbliche Verkehr ähnlich stark betroffen. Die geringere Fahrleistung hat sowohl zu einem Rückgang der Last- als auch der Leerkilometer geführt. Mit 8,5 % sanken jedoch die Lastkilometer deutlich stärker als die Leerkilometer (-6,5 %), so dass der Lastfahrtenanteil insgesamt nach 80,2 % im Jahr 2008 auf 79,9 % im Jahr 2009 zurückging. Der Anteil der Lastkilometer an den gefahrenen Gesamtkilometern verringerte sich in den einzelnen Entfernungsbereichen ebenfalls nur geringfügig und erreichte im Nahbereich einen Wert von rund 58 %. Im Regional- und Fernbereich lag er im Jahr 2009 bei rund 66 % bzw. 89 %. Die im Nahbereich vergleichsweise geringeren Lastfahrtenanteile stehen in Zusammenhang mit einer für dieses Segment typischen Transportstruktur, die durch einen höheren Anteil nicht anders zu disponierender Ver- und Entsorgungsfahrten (Einwegverkehre) geprägt ist. Der im Zuge des konjunkturellen Abschwungs erhebliche Nachfragerückgang nach Verkehrsleistungen sowie die damit einhergehenden Kapazitätsüberhänge erschwerten den Transportunternehmen vielfach die Zusammenstellung von Rundläufen. Um das Aufkommen ihrer Hauptkunden bei hohem Termindruck befördern zu können, mussten die Unternehmen höhere Leerfahrtenanteile in Kauf nehmen.

1.3.3 Entwicklung der Beförderungsentgelte

Infolge hoher Laderaumüberkapazitäten hat sich die Wettbewerbsintensität zwischen den Anbietern von Transport- und Logistikdienstleistungen wesentlich verschärft. Dies schlug sich in einem entsprechenden Preisdruck auf dem Güterkraftverkehrsmarkt nieder. Beförderungsentgelte werden überwiegend im Rahmen von längerfristigen Verträgen/Abkommen vereinbart. In diesem Bereich berichteten Transportunter-

nehmen von einem Preisrückgang im Jahr 2009 gegenüber dem Jahr 2008 von durchschnittlich 8 bis 10 %. Zahlreiche Industrie- und Handelsunternehmen nutzten insbesondere im ersten Halbjahr 2009 den starken Wettbewerb im Transportgewerbe zu Neuausschreibungen oder Nachverhandlungen. Nach Unternehmensangaben konnten Auftraggeber im Verlauf der Krise trotz laufender Verträge teilweise Forderungen nach Preisnachlässen durchsetzen. Viele Auftraggeber schrieben über einen längeren Zeitraum aus als in den letzten Jahren üblich, um die niedrigen Beförderungsentgelte längerfristig zu fixieren. Der Index des Statistischen Bundesamtes für Erzeugerpreise im Straßengüterverkehr verdeutlicht ebenfalls, dass die Beförderungsentgelte seit Beginn der Wirtschaftskrise spürbar unter Druck geraten sind. Dieser lag im Jahr 2009 mit 104,4 (Jahr 2006 = 100) um 1,7 % unter dem Wert des Jahres 2008. Im Gegensatz zu längerfristigen Kontrakten erfolgt die Vergabe kurzfristiger Beförderungsaufträge auf dem Spotmarkt zu (tages-)aktuellen Marktkonditionen, die jeweils von der Laderaumnachfrage und dem -angebot in einem Zeitraum auf einer Relation abhängen. Unternehmen, die aufgrund geringerer Aufträge ihrer Stammkunden zusätzliche Verkehre gewinnen mussten, um ihre Laderaumkapazitäten auszulasten, drängten im Jahr 2009 verstärkt auf den Spotmarkt. Nach Unternehmensangaben lagen die Tagesfrachten dort bis zu 30 % unter dem Vorjahresniveau. Zwar verminderte im Jahresverlauf 2009 eine Vielzahl von Unternehmen ihr Laderaumangebot, dennoch bestanden die Überkapazitäten auf dem Markt nahezu über das gesamte Jahr 2009 fort. Der erhebliche Druck auf die Entgelte zeigte sich sowohl auf dem nationalen als auch auf dem grenzüberschreitenden Verkehrsmarkt.

1.3.4 Entwicklung der Kosten und Erträge

Kostenseitig hat sich im Jahr 2009 die im Vergleich zum Vorjahr günstigere Preisentwicklung für Dieselkraftstoff für das Güterkraftverkehrsgewerbe positiv ausgewirkt. Bis einschließlich November 2009 lagen die Preise für Dieselkraftstoff deutlich und kontinuierlich unter dem Niveau der entsprechenden Vorjahresmonate. Sie erreichten im März 2009 einen Jahrestiefststand. Seit Dezember 2009 liegen die Dieselkraftstoffpreise wieder über dem Vorjahresniveau und erweisen sich seitdem wieder als wesentlicher Kostentreiber. Fuhrparkleiter, die ihre Lkw auf die Betankung mit Biodiesel umgestellt hatten, sahen darin wegen des geschwundenen Kostenvorteils im Jahr 2009 keine wirtschaftliche Alternative mehr. Fast alle Transporteure haben im Jahr 2009 die Betankung wieder auf herkömmlichen Dieselkraftstoff umgestellt.

Der im Jahr 2009 gegenüber dem Jahr 2008 insgesamt deutlich günstigeren Dieselpreisentwicklung standen die am 1. Januar 2009 in Kraft getretenen höheren Mautsätze gegenüber. Nach Kenntnis des Bundesamtes war angesichts der zu Beginn des vergangenen Jahres herrschenden Konjunkturlage nur ein Teil der Transportunternehmen in der Lage, hieraus resultierende Kostensteigerungen vollumfänglich an ihre Auftraggeber weiterzubelasten. Teilweise waren letztere lediglich bereit, die Maut für Euro 5-Fahrzeuge zu vergüten – unabhängig von der tatsächlichen Schadstoffklasse der eingesetzten Fahrzeuge. Ein Teil der Auftraggeber lehnte Preiszugeständnisse aufgrund der Mautanpassung mit dem Hinweis auf deutlich gesunkene Kraftstoffkosten ab.

Die Wirkungsweise der konträren Kraftstoff- und Mautkostenentwicklung illustriert ein vereinfachtes Zahlenbeispiel, dem ein mautpflichtiges Fahrzeug mit einer durchschnittlichen Jahreslaufleistung von 135.000 km (davon 94.500 km (70 %) auf mautpflichtigen Bundesautobahnen) und einem Durchschnittsverbrauch von 34 Litern Diesel pro 100 km zugrunde liegt. Unter Annahme eines durchschnittlichen Dieselpreises von 107,54 €/100 l im Jahr 2008 und 85,28 €/100 l im Jahr 2009 sowie eines durchschnittlichen Mautsatzes über alle Schadstoffklassen von rund 0,13 €/km im Jahr 2008 und 0,18 €/km im Jahr 2009 ergibt sich für das Jahr 2009 gegenüber dem Jahr 2008 rein rechnerisch ein Kostenvorteil von rund 5.500 €. Bei differenzierter Betrachtung eines Euro 3- und Euro 5-Fahrzeuges betrug der Kostenvorteil unter sonst gleichen Bedingungen rund 3.600 € bzw. 6.400 € pro Jahr.

Wenngleich die Entwicklung der Kraftstoffpreise im Jahr 2009 aus Sicht des Güterkraftverkehrsgewerbes grundsätzlich positiv verlief, so ist deren Beitrag zum wirtschaftlichen Erfolg unternehmensindividuell verschieden und teilweise zu relativieren. So wurde der Kostenvorteil der niedrigeren Kraftstoffpreise im Jahresverlauf durch die stark rückläufige Entgeltentwicklung teilweise aufgezehrt. Gleichwohl verdeutlicht das Beispiel neben den Wirkungen der Mautkostenentwicklung die hohe Bedeutung steigender und fallender Kraftstoffkosten für den wirtschaftlichen Erfolg der Unternehmen. Dabei sind die Preisschwankungen der Kraftstoffkosten vom Transportunternehmen kaum zu beeinflussen. Da die Preisschwankungen am Markt in immer kürzeren Zeitabständen und in zunehmender Breite erfolgen, zeigt sich vor allem bei größeren Unternehmen des Straßengüterverkehrs eine tendenzielle Entwicklung hin zur Vereinbarung von Dieselpreisgleitklauseln mit den Auftraggebern, um eine möglichst neutrale Behandlung der Dieselpreisschwankungen herbeizuführen und diese somit als „durchlaufende Posten“ zu behandeln.

Um die Wirtschaftskrise durchzustehen, bemühten sich die Unternehmen, alle Möglichkeiten auszuschöpfen, um ihre Kosten zu reduzieren, und gleichzeitig die Basiskunden für das Kerngeschäft zu binden. Angesichts rückläufiger Beförderungsvolumina und sinkender Umsätze waren bei den Güterkraftverkehrsunternehmen im Jahr 2009 auf breiter Front Konsolidierungsprozesse wie Fuhrparkreduzierungen nebst dem entsprechenden Abbau von Fahrpersonal zu beobachten. Mehr als jedes zweite Transportunternehmen, mit dem das Bundesamt Marktgespräche geführt hat, verringerte seinen Fuhrpark. Im 2. Halbjahr 2009 setzte sich der Trend zum Kapazitätsabbau in abgeschwächter Form fort. Mit der kapazitätsseitigen Anpassung ging eine Optimierung der Sendungs- und Kundenstrukturen einher, teilweise in Verbindung mit einer Modernisierung oder Erweiterung der IT-Unterstützung im Betrieb.

Der krisenbedingte Druck zur Kostensenkung war im Jahresverlauf 2009 auch bei den Lohn- und Lohnnebenkosten zu beobachten. Waren im letzten Jahr Neueinstellungen von gut qualifiziertem, zuverlässigem Fahrpersonal noch zu tendenziell höheren Löhnen erfolgt und Löhne bereits beschäftigter Fahrer moderat erhöht worden, so führte die Wirtschaftskrise zusehends zu einer Trendumkehr. Neben dem Einfrieren der Löhne und der Kürzung von Zuschlägen und Sonderzahlungen wurden die Spielräume der flexiblen Arbeitszeitregelungen bis hin zur Kurzarbeit ausgeschöpft. Neues Fahrpersonal wurde tendenziell zu niedrigeren Einstiegslöhnen eingestellt. Bei Fuhrparkreduzierungen trennten Unternehmen sich zumeist in entsprechendem Umfang von Fahrpersonal - zuerst von solchem mit zeitlich befristeten Arbeitsverträgen. Im Ergebnis senkten diese Unternehmen im Jahr 2009 ihre Fahrpersonalkosten.

Bereits zu Jahresbeginn 2009 mussten Unternehmen, die einen hohen Anteil mautpflichtiger Güterverkehre aufweisen, aufgrund der Mautanpassung teilweise ihren Kontokorrentkreditrahmen ausweiten. Zusätzliche Finanzierungskosten entstanden nicht wenigen Unternehmen aufgrund der Ausschöpfung und zum Teil erheblichen Ausweitung von Zahlungszielen durch Frachtzahler. Ferner wurden im Rahmen von Marktgesprächen vermehrt längere Stand- und Wartezeiten als Kostentreiber thematisiert, da manche Absender und Empfänger aufgrund der schwachen Auftragslage ihr Be- bzw. Entladepersonal reduziert hätten.

Angesichts der skizzierten Entwicklungen wurde die wirtschaftliche Situation eines sehr hohen Anteils der Transportunternehmen massiv belastet. Vorherrschendes Ergebnis der geführten Marktgespräche des Bundesamtes war somit, dass insbesondere Transportunternehmen, die ausschließlich die reine Beförderungsleistung anbieten, im Jahr 2009 eine deutliche Verschlechterung ihrer Ertragslage, mithin erhebliche Substanzverluste, im Vergleich zum Vorjahr beklagten. Von der Verschlechterung der wirtschaftlichen Situation zeugt u. a. die im übernächsten Abschnitt noch näher beschriebene Zunahme der Insolvenzverfahren. Vergleichsweise positiver stellte sich die Lage für Unter-

nehmen dar, die ihr Dienstleistungsangebot bereits vor Jahren diversifiziert hatten und Verluste im Transportbereich teilweise durch Erträge aus anderen Unternehmenssparten kompensieren konnten. Diese Unternehmen konnten nach Erkenntnissen des Bundesamtes mehrheitlich zwar keine größeren Gewinne erzielen, sie verbuchten aber auch keine hohen Verluste. Dem Negativtrend weitestgehend entziehen konnten sich Unternehmen, die in Branchen und Marktsegmenten tätig sind, die – wie der Konsumgütersektor – kaum von der Wirtschaftskrise betroffen waren.

1.3.5 Entwicklung der Investitionen

Die Investitionen der Unternehmen in ihren Fuhrpark brachen zu Beginn des Jahres 2009 ein. Stattdessen stand krisenbedingt der Abbau oder zumindest die vorübergehende Stilllegung von Fuhrparkkapazitäten im Vordergrund. Davon betroffen waren insbesondere Euro 3-Fahrzeuge, deren Einsatz sich bei Güterverkehren mit hohen mautpflichtigen Streckenanteilen im Vergleich zu Euro 5-Fahrzeugen im Zuge der Mautspreizung deutlich verteuert hat. Vor allem Fernverkehrsunternehmen meldeten diese Fahrzeuge ab oder legten sie still, sofern sie diese nicht mautbelastungsfrei im Nahverkehr einsetzen konnten.

Regionalverkehr betreibende Unternehmen weisen strukturbedingt noch einen hohen Anteil an Euro 3-Fahrzeugen auf, da im Regionalverkehr zumeist eine geringere Jahresfahrleistung erbracht wird und solche Lkw daher überdurchschnittlich lange im Fuhrpark gehalten werden. Dies ist auch darauf zurückzuführen, dass im Regionalverkehr überproportional viele Lkw mit Sonderaufbauten sowie Spezialfahrzeuge zum Einsatz kommen.

Bei den Marktgesprächen des Bundesamtes zeichnet sich in jüngster Zeit eine Aufhellung der Investitionsbereitschaft ab: Deutlich mehr Güterkraftverkehrsunternehmen bekunden zumindest ihre Absicht, Ersatzinvestitionen in Lkw mit einer besseren Schadstoffklasse vornehmen zu wollen. Aufgrund des anhaltenden Trends zur Flexibilisierung des Fuhrparks, dem Lkw-Vermietgesellschaften mit entsprechend angepassten Vertragsgestaltungen entgegenkommen, dürfte auch der Einsatz von Mietfahrzeugen zunehmen. Mithin zeichnete sich auch bis zum Jahreswechsel 2009/2010 keine Trendwende hin zu Erweiterungsinvestitionen ab.

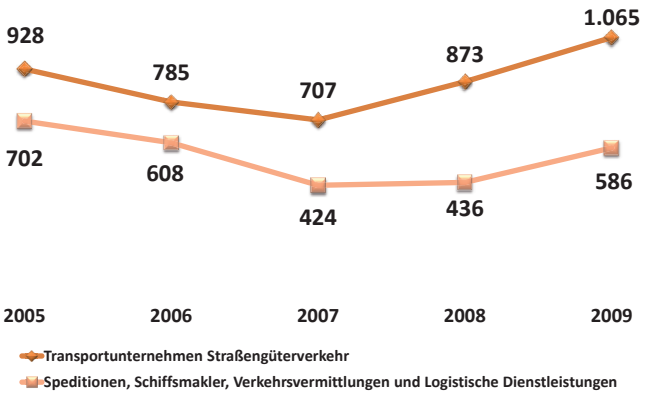
1.3.6 Entwicklung der Unternehmensinsolvenzen, Gewerbean- und -abmeldungen

Im Jahr 2009 stieg die Anzahl der Unternehmensinsolvenzen in Deutschland vor dem Hintergrund der Wirtschaftskrise insgesamt um 11,6 % gegenüber dem Vorjahr auf 32.687 Verfahren. Der Anstieg der Insolvenzverfahren bei Transportunternehmen des Straßengüterverkehrs (inklusive Umzugsunternehmen) um 22 % auf 1.065 lag damit deutlich über der allgemeinen Steigerungsrate der Insolvenzen. Bei Speditionsunternehmen ohne eigenen Fuhrpark erhöhte sich die Anzahl der Insolvenzverfahren im Jahr 2009 ebenfalls erheblich: um 34,4 % auf 586. Der Wirtschaftsbereich Transport und Logistik weist ein fast doppelt so hohes Insolvenzrisiko auf wie der Durchschnitt aller Branchen. Im Durchschnitt aller Wirtschaftsbereiche lag die Quote der durch Insolvenz bedrohten Betriebe (massiver Zahlungsverzug oder gestellter Insolvenzantrag) im Jahr 2009 bei 230 je 10.000 aktive Unternehmen. Im Bereich Verkehr und Logistik erhöhte sich nach Veröffentlichungen des Verbandes der Vereine Creditreform e. V. die ohnehin schon sehr hohe Quote von 379 auf 418 insolvenzgefährdete Betriebe je 10.000 aktive Unternehmen. Die Anzahl der von Insolvenzen betroffenen Beschäftigten bei Transportunternehmen und Speditionen lag im Jahr 2009 mit 12.771 Beschäftigten nochmals 48 % höher als die bereits im Jahr 2008 deutlich gestiegene Anzahl der betroffenen Arbeitnehmer.

Neben der Insolvenzstatistik gibt die Statistik über Gewerbean- und -abmeldungen Hinweise auf die wirtschaftliche Situation eines Wirtschaftszweiges. Insbesondere Kleinunternehmen stellen häufig den Betrieb ein, ohne ein Insolvenzverfahren zu eröffnen. Der Gründungssaldo (Saldo aus Neugründung / Anmel-

dungen und Betriebsaufgaben / Abmeldungen in den Handels- und Gewerberegistern) im Bereich „Landverkehr, Transport in Rohrleitungen“ war im Jahr 2009 sowohl bei Betrieben mit größerer wirtschaftlicher Bedeutung als auch bei Kleinunternehmen deutlich negativ. Trotz der Wirtschaftskrise fiel sowohl bei Kleinunternehmen als auch bei größeren Unternehmen die Anzahl der Betriebsaufgaben im Jahr 2009 geringer aus als im Jahr 2008 (-8 % bzw. -2 %). Die Zahl der Unternehmensneugründungen ging im Vergleichszeitraum bei Betrieben mit größerer wirtschaftlicher Bedeutung um 5 %, bei Kleinunternehmen um 1 % zurück.

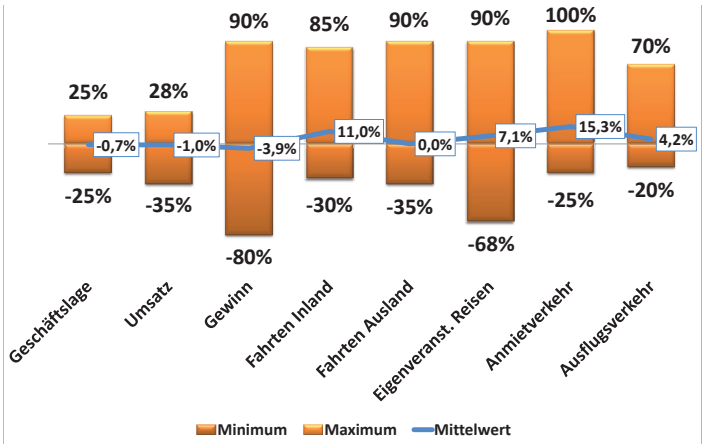
Anzahl der beantragten Insolvenzverfahren nach der Systematik der Wirtschaftszweige in den Jahren 2005 bis 2009



Quelle: Statistisches Bundesamt, BAG **Schaubild 5**

einer realen Zunahme des Deutschlandreisegeschäftes um 11 %. Fahrten in das europäische Ausland sind dagegen weiter rückläufig. Ebenso gab es 2009 bei den mittelständischen Omnibusunternehmen Zuwächse im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Eine positive Um-satzentwicklung von plus 2,9 % und leicht zunehmende Fahrgastzahlen kennzeichnen diese Entwicklung. Wie von Experten bereits prognostiziert und auch von den Unternehmen bestätigt, wird das Geschäftsjahr 2010 jedoch schlechter ausfallen. Damit hält die konjunkturelle Krise zeitverzögert doch noch Einzug in den Bustourismus, aber auch in den Nahverkehr.

Prozentuale Entwicklung der Bustouristik



Quelle: bdo 2010 **Schaubild 6**

1.3.7 Busbranche trotzt der Krise in 2009 – Ausblick für 2010 jedoch ernüchternd

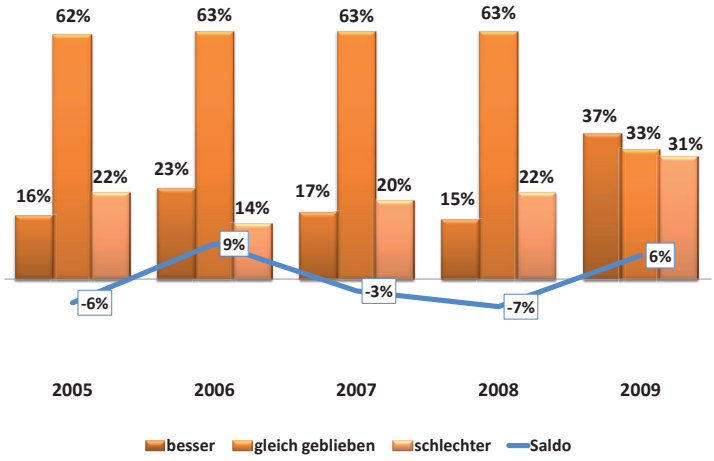
Nicht so schlimm wie erwartet traf das Krisenjahr 2009 die deutschen Busunternehmer. Dies ist das überraschende Ergebnis der Konjunkturumfrage des bdo zum Geschäftsjahr 2009. Während andere Branchen starke Umsatzeinbußen zu verzeichnen hatten, verbuchten Busunternehmen teilweise sogar deutliche Zuwächse. Insbesondere der Ausflugsverkehr, eigen veranstaltete Busreisen, aber auch der klassische Anmietverkehr trugen zu diesem guten Ergebnis bei. Letzterer konnte um durchschnittlich 15 % zulegen. Der bustouristische Trend „kurz, preiswert, nah“ bestätigt sich nicht nur in den Trendaussagen der Unternehmer, sondern auch in

Neben einem veränderten Nachfrageverhalten der Verbraucher wirken sich hier auch weiter erschwerte Rahmenbedingungen aus. Dies sind im Tourismus immer noch die steuerlichen Nachteile des umweltfreundlichsten Verkehrssystems gegenüber dem Flugverkehr sowie die Subventionspolitik des Staates pro Bahn. Auch der eingeführte Flicken-Teppich von mittlerweile mehr als 40 verschiedenen Umweltzonen bundesweit benachteiligt die mittelständische Branche massiv. Im ÖPNV hingegen stehen wichtige Finanzierungsströme weiter auf dem Prüfstand. Die Busförderung wurde mit wenigen Ausnahmen flächendeckend abgeschafft und die Ausgleichsleistungen für den Schülerverkehr und die Schwerbehindertenbeförderung in den letzten Jahren um 12 % reduziert. Das schlägt sich

in höheren Fahrpreisen und in Gewinneinbußen bei den Unternehmen nieder.

Für das zurückliegende Jahr beurteilte das Busgewerbe die Umsatzentwicklung in der Bustouristik mehrheitlich gut oder befriedigend. Der Saldo aus positiven und negativen Lageurteilen steht im Jahr 2009 fünf Prozentpunkte besser als im Vorjahr und steigt auf einen Saldo von 8 %. 44 % der Unternehmer verzeichnen steigende Umsätze, während nur 36 % Verschlechterungen registrieren. Insgesamt ist im Durchschnitt von einem einprozentigen Umsatzverlust auszugehen.

Tourismus: Beurteilung der Geschäftslage



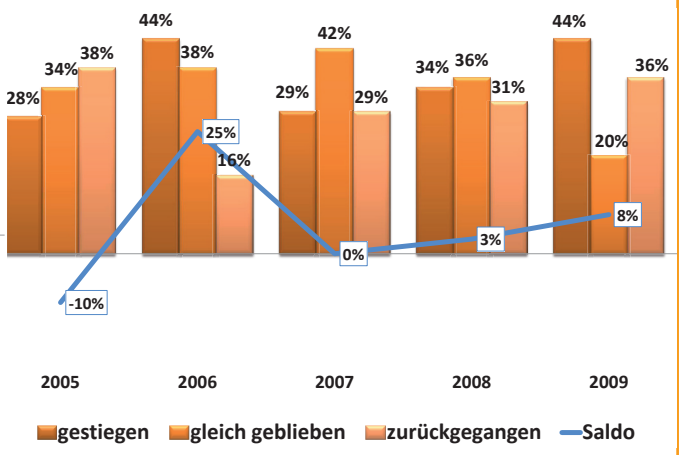
Quelle: bdo 2010

Schaubild 7

Hinsichtlich der Gewinnsituation erlebte die Mehrheit der Bustouristiker ein besseres Jahr als 2008. Im Gegensatz zu den Vorjahren hat sich die Gewinnsituation im Jahr 2009 erstmals wieder verbessert. Der Vorjahressaldo von minus 40 % stieg 2009 auf plus 6 %. 43 % der Omnibusunternehmen gaben gestiegene Gewinne an, aber immerhin noch 37 % der Unternehmer haben mit einer negativen Gewinnentwicklung zu kämpfen. Augenscheinlich profitieren die Busbetriebe von sinkenden Treibstoffkosten und zunehmendem Inlandstourismus.

Mit Blick auf einzelne Marktssegmente im Bustourismus beurteilten die Unternehmen alle Bereiche besser als im Vorjahr. Der Geschäftsbereich „Eigenveranstaltete Busreisen“ verzeichnet starke Zuwächse. Der Saldo aus positiven und negativen Einschätzungen steigt vom absoluten Tiefstand des letzten Jahres auf plus 16 %. Ebenso positive Tendenzen verzeichnet der Ausflugsverkehr. Im Gegensatz zum Einbruch im Vorjahr erzielen die Ausflugsfahrten nunmehr einen Saldo von plus 16 %. Im Vergleich zum Eigenveranstaltungs- und Ausflugsverkehr verzeichnet der Mietomnibusverkehr sogar noch bessere Ergebnisse. Der Stimmungssaldo steigt im Jahr 2009 auf einen Pluswert von 23 %. Der Anteil von Unternehmen, die den Omnibus öfter vermieten konnten, liegt demnach bei 52 %, während ein geringerer Teil der Unternehmen (29 %) die Nachfrage nach Mietbussen als rückläufig bewertet.

Tourismus: Beurteilung der Umsatzentwicklung

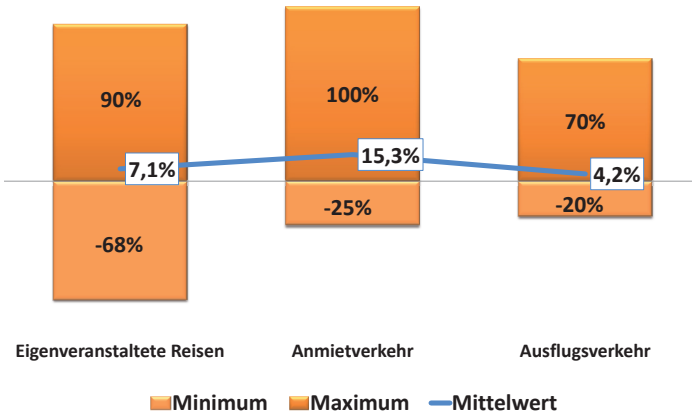


Quelle: bdo 2010

Schaubild 8

Die Busbetriebe profitieren im Jahr 2009 vom Trend zum Deutschlandtourismus. Während der Auslandstourismus in den letzten Jahren wiederholt Rückgänge zu verzeichnen hatte, ist eine positive Tendenz bei den Inlands-Buchungen zu verzeichnen. Die Buchungszahlen in Deutschland stiegen bei mehr als der Hälfte der Unternehmer, nur 20 % verzeichneten einen Rückgang der Buchungszahlen. Der Inlandstourismus kommt damit auf einen Positivsaldo von 39 %. Auslandsreisen kommen auf einen Saldo von minus 14 %. Insbesondere das einstmals so starke Busreiseland Italien hat weiter kräftige Einbußen hinzunehmen. Der Marktanteil inländischer Busreisen steigt um durchschnittlich 11 %.

Entwicklung der Geschäftsbereiche in Zahlen



Quelle: bdo 2010

Schaubild 9

Busurlauber zieht es nicht mehr in die Ferne: „Kurz, preiswert, nah“ ist der Trend im Bustourismus. 18 % der Befragten bescheinigen dem „Kurz“-Trend in Richtung Kurzreisen ein großes Entwicklungspotential: Wochenendreise zur Shoppingtour, 3-Tagestouren ins Wellnesshotel oder 4-5 tägige Studienreisen sind vermehrt nachgefragt. Neben den Mehrtagesreisen sehen 8 % der Touristiker eine zusätzliche Verlagerung hin zu Tages- und Ausflugsfahrten. Einen „Preiswert“-Trend sehen 15 % der Touristiker in einer Zunahme von Schnäppchenreisen. Günstig reisen bedeutet in diesem Fall aber nicht zwangsläufig, dass der Busurlaub von schlechterer Qualität ist. Es handelt sich hier vielmehr um den Wunsch nach qualitativ hochwertigen Sonderangeboten, denn die Busreisegäste werden immer anspruchsvoller. Allerdings ist dies in der Praxis für den Busunternehmer nicht immer einfach. Mitunter müssen große Zimmer-Kontingente eingekauft werden, um preisgünstiger anbieten zu können. Nicht immer aber werden dann alle Kapazitäten an den Endkunden verkauft. Nicht selten bleibt der Unternehmer auf den Kosten sitzen.

Der „Nah“-Trend greift auch im Bustourismus um sich: Die Deutschlandreise wird von 7 % der Unternehmer als bustouristischer Trend bezeichnet. Die Busbetriebe profitieren stattdessen davon, dass die Reise in die Nachbarstadt, die Ostsee oder die bunte Hauptstadt wieder „in“ ist.

Gleichzeitig muss sich die Omnibusbranche seit Jahren einem harten Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern stellen. 15 % der Busunternehmer gehen davon aus, dass sich die Nachfrage nach Busreisen aufgrund von Abwanderungen, Wettbewerbsverzerrungen, Überangebot und fehlender Reiselust negativ entwickeln wird. Gleichzeitig sehen aber auch 7 % der Busunternehmer in der Kombination aus Flug- und Busreisen einen großen Trendfaktor.

Ungebrochen bleibt zudem der Trend zur kurzfristigen Buchung (7 %). Verstärkt durch die persönlichen Unwägbarkeiten durch die Wirtschaftskrise buchen viele Verbraucher spontan und erst kurz vor Reiseantritt. Für die Zukunft des Busreisemarktes prognostizieren die befragten Unternehmer einen boomenden Städtetourismus, Themen-, Event- und Aktivreisen, eine starke Tendenz zu kleineren Busgruppen, sowie mehr Individualität und Qualität.

Trends im Bustourismus

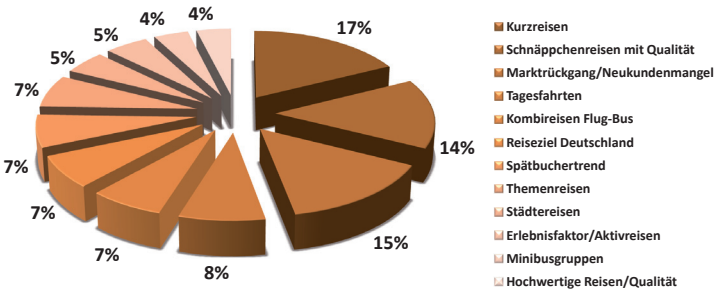


Schaubild 10

2. Politische und rechtliche Rahmenbedingungen für das Transportgewerbe

2.1 Europäische Politik und EU-Recht

Einbeziehung selbstfahrender Unternehmer in EU-Arbeitszeitrichtlinie

Nachdem sich zunächst der Verkehrsausschuss des Europäischen Parlaments in Übereinstimmung mit dem Vorschlag der EU-Kommission gegen die Einbeziehung Selbstständiger in die Arbeitszeitrichtlinie 2002/15/EG ausgesprochen hatte, votierte der federführende Ausschuss für Beschäftigung und Soziales für die Empfehlung zur Einbeziehung der Selbstständigen. Dieser Empfehlung hat sich 2009 auch das Europäische Parlament angeschlossen. Der Verkehrsministerrat hingegen hatte sich bereits im März 2009 gegen eine Einbeziehung Selbstständiger ausgesprochen.

Nach der seit 2006 geltenden Arbeitszeitrichtlinie sollte die Einbeziehung der „Fahrer mit Dienstleistungen auf eigene Rechnung“ von einem Untersuchungsbericht der EU-Kommission zu den Auswirkungen ihres Ausschlusses abhängig gemacht werden. Dieser ergab jedoch, es sei wichtiger, das Problem der Scheinselbstständigkeit zu lösen als den Geltungsbereich der Richtlinie auf Selbstständige auszuweiten. Die Gewerbeorganisationen unterstützen diese Position. Denn es ist weder kontrollierbar noch sachgerecht, selbstfahrende Unternehmer arbeitsrechtlich wie Arbeitnehmer zu behandeln.

In Deutschland blieb die Anwendung des Arbeitszeitgesetzes wegen fehlender Anpassung zumindest zunächst weiter auf Arbeitnehmer beschränkt. EU-rechtlich wurden formal die selbstfahrenden Unternehmer ab September 2009 in die Arbeitszeitrichtlinie einbezogen, weil diese Regelung zunächst nur ausgesetzt worden war.

Verordnungen zum Markt- und Berufszugang im Amtsblatt veröffentlicht

Durch die am 14.11.2009 veröffentlichten Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009, 1072/2009 und 1073/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates wird die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers, der Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs und der Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt grundlegend neu geregelt.

Der überwiegende Teil dieser Regelungen gilt ab 4. Dezember 2011; die neuen Regelungen über die Kabotage (Artikel 8 bis 10 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009) sowie eine Änderung der wöchentlichen Ruhezeiten für Busfahrer im grenzüberschreitenden Personenverkehr (Artikel 29 der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009, modifizierte 12-Tage-Regelung, s. u.) gelten bereits ab 14. Mai 2010 bzw. ab 04. Juni 2010.

EP-Verkehrsausschuss für Einbeziehung „externer Kosten“ in die künftige Maut

Am 11.02.2009 hat sich der Verkehrsausschuss des Europäischen Parlaments (EP) mehrheitlich für die Einbeziehung von externen Kosten in die LKW-Maut ausgesprochen. Bezahlen sollen LKW-Halter nicht nur für die Nutzung der Infrastrukturen, sondern auch für die von ihm verursachten Kosten für Lärm- und Umweltbelastungen. Dem Straßengüterverkehr könnten zudem auch „Staukosten“ angelastet werden, wenn dafür der private PKW-Verkehr ebenfalls mit einer Maut belegt wird.

Nicht in die Kostenanlastung einbezogen werden sollen CO2-Kosten. Damit unterstützt der Verkehrsausschuß die EU-Kommission, die diese „Kosten“ über die Mineralölsteuer ausgleichen will. Klima- und Unfallkosten wurden gegen den Willen der Grünen abgelehnt. Der Fachausschuss stimmte für Obergrenzen der Wegegebühren, mögliche Sonderzuschläge für ökologisch sensible Regionen und eine Zweckbestimmung der Mauteinnahmen, die in den Verkehrssektor zurückfließen und vor allem für Maßnahmen zur Vermeidung von Staus eingesetzt werden müssten. Weiterhin soll jedes Mitgliedsland selbst über die Erhebung einer LKW-Maut bestimmen. Hat es sich dafür entschieden, gelten

die Mautregeln für das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN) und internationale Fernstraßen. Mit seinem Votum hat der Verkehrsausschuss die erste Lesung im EP-Plenum vorbereitet. Zustimmen muss auch der EU-Verkehrsministerrat, der sich bisher nicht auf Umfang und Art der externen Kosten einigen konnte. Das Verfahren wurde jedoch im Berichtsjahr nicht mehr zum Abschluss gebracht, so dass es bis auf weiteres nicht zur Einbeziehung der externen Kosten in die Mauterhebung kommt.

Wiedereinführung einer 12 Tage-Regelung im grenzüberschreitenden Busverkehr

Der Verkehrsausschuss des Europäischen Parlaments hat am 31.03.2009 mit großer Mehrheit die Wiedereinführung einer 12-Tage-Regelung für den Reisebusverkehr beschlossen. Trotz massiver Einflussnahmen der Gewerkschaften, die bis zum Schluss dieses Ergebnis verhindern wollten, ist es gelungen, auch eine Mehrheit im sozialdemokratisch/sozialistischen Lager zu überzeugen, einer Wiedereinführung der 12-Tage-Regelung im Interesse der Busfahrer zuzustimmen.

Der bdo hat am 30./31.03.2009 in Brüssel in einem wahren Gesprächsmarathon nochmals bei allen federführenden Abgeordneten aller Fraktionen Überzeugungsarbeit geleistet und war auch während der entscheidenden Abstimmungsrunden in der Sitzung des Verkehrsausschusses des Europäischen Parlaments anwesend. Am 14.11.2009 wurde die neue modifizierte 12-Tage Regelung endlich im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht und tritt damit ab 04. Juni 2010 in Kraft.

EuGH-Urteil zur Erhaltung von Urlaubsansprüchen

Firmen müssen die Urlaubsansprüche ihrer Mitarbeiter notfalls finanziell ausgleichen, wenn diese ihre freien Tage aufgrund einer Krankheit nicht nehmen konnten. Das gilt auch für den Fall, dass ein Mitarbeiter im Anschluss an eine Krankheit komplett aus dem Unternehmen ausscheidet. Dies ergibt sich aus einem Urteil des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) in Luxemburg (Az.: C 350/06 und C 520/06) aus dem Januar 2009.

Arbeitnehmer verlieren ihre Urlaubsansprüche nicht, wenn sie wegen einer Krankheit aus dem Job ausscheiden und ihre freien Tage deshalb nicht nehmen können. Nicht genommener Urlaub ist dem EuGH-Urteil nach finanziell abzugelten, wenn Angestellte bis zur Verrentung oder der Kündigung dauerhaft erkranken.

Nach deutschem Recht verfalle der Urlaubsanspruch derzeit, wenn Arbeitnehmer erkranken und deshalb ihre freien Tage bis zum 31. März des Folgejahres nicht nehmen können. Nach dem Bundesarbeitsgesetz steht Betroffenen nach Ablauf dieser Frist auch kein finanzieller Ausgleich für nicht genommenen Urlaub zu.

Wer nunmehr nach jahrelanger Krankheit aus der Firma ausscheidet, kann dann noch Geld für ausstehenden Urlaub fordern - auch wenn er in dieser Zeit gar nicht mehr gearbeitet hat. Auch wer im Laufe eines Urlaubsjahres erkrankt und dann noch Resturlaub übrig hat, kann sich diesen in solchen Fällen auszahlen lassen.

Zur Klärung der Sache hatte unter anderem das Landesarbeitsgericht Düsseldorf den EuGH angerufen. Er bewertete die deutschen Verfallsregeln für Urlaubsansprüche nach dem EuGH-Urteil als unzulässig, weil sie der EU-Richtlinie 2003/88 widersprechen. Demnach sei ein Verlust des Urlaubsanspruchs nur dann gerechtfertigt, wenn Arbeitnehmer tatsächlich die Möglichkeit hatten, ihren Urlaub zu nehmen. Das sei aber nicht der Fall, wenn sie dauerhaft erkrankten. In solchen Fällen steht dem Arbeitnehmer daher für nicht genommenen Urlaub ein finanzieller Ausgleich zu. Als rechnerische Grundlage gilt hierbei aber „nur“ der vierwöchige Mindesturlaub, wie ihn die EU-Richtlinie vorsieht.

2.2 Güterkraftverkehrs- und Personenbeförderungsrecht

Seit dem Jahr 2009 fördert das Bundesministe-

rium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit staatlichen Zuschüssen Vorhaben in Unternehmen des Güterkraftverkehrs in den Bereichen Beschäftigung, Qualifizierung, Umwelt und Sicherheit. Bewilligungsbehörde hierfür ist das Bundesamt für Güterverkehr. Im Zusammenhang mit der Einführung der Lkw-Maut haben sich der Deutsche Bundestag, der Bundesrat und die Bundesregierung im Mai 2003 durch die Abgabe von drei inhaltsgleichen Erklärungen darauf verständigt, dass aufgrund der Wettbewerbsbedingungen im europäischen Güterverkehr ein Harmonisierungsvolumen in Höhe von 600 Mio. Euro jährlich zu gewährleisten ist.

Zum 1. September 2007 wurden 150 Mio. Euro p. a. durch Absenkung der Kfz-Steuer für schwere Nutzfahrzeuge auf das europarechtlich zulässige Mindestniveau und 100 Mio. Euro pro Jahr durch das Förderprogramm zur Anschaffung umweltfreundlicher Lkw (sog. Innovationsprogramm) realisiert. Die verbleibende Harmonisierungslücke, die zuvor durch abgesenkte Mautsätze nur augenscheinlich geschlossen war, wird **seit dem Jahr 2009 durch Kleinstbeihilfen (sog. „De-minimis"-Beihilfen) unter anderem für die Bereiche Umwelt und Sicherheit sowie Zuschüsse für die Aus- und Weiterbildung von Beschäftigten im Güterkraftverkehr** ausgefüllt.

Der jährliche Zuwendungshöchstbetrag ist im Rahmen des **„De-minimis"-Förderprogramms** abhängig von der Zahl der schweren Nutzfahrzeuge, die auf das antragstellende Unternehmen verkehrsrechtlich zugelassen sind. Innerhalb dieses Höchstbetrages können Unternehmen des Güterkraftverkehrs unter anderem für den Erwerb von Fahrerassistenzsystemen oder die Anschaffung von Partikelminderungssystemen pro Jahr nicht rückzahlbare Zuschüsse in Höhe von bis zu 33.000 Euro erhalten.

Auch die Aus- und Weiterbildung in Unternehmen des mautpflichtigen Güterkraftverkehrs wird im Rahmen dieser Regelungen gefördert. Der Haushaltsausschuss stimmte dazu am 21.01.2009 einer außerplanmäßigen Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 77 Millionen Euro zu. Davon werden laut einem Bericht des Bundesfinanzministeriums (BMF) in den Jahren 2010 und 2011 jeweils 29 Millionen Euro an Zuschüssen fällig, im Jahr 2012 weitere 19 Millionen Euro. Gefördert werden zudem betriebliche Ausbildungsverhältnisse zum Berufskraftfahrer/zur Berufskraftfahrerin sowie Weiterbildungsmaßnahmen wie Lehrgänge, Seminare und Schulungen. Das Bundesverkehrsministerium hat dazu entsprechende Förderrichtlinien erarbeitet.

Bilden Transportunternehmen Berufskraftfahrer aus, sind im Rahmen des **Förderprogramms „Aus- und Weiterbildung"** Zuschüsse von bis zu 70 Prozent der Ausbildungskosten möglich. Entsprechendes gilt für die berufliche Weiterbildung der Beschäftigten in Form von Lehrgängen, Seminaren oder Schulungen.

Bewilligungsbehörde ist in beiden Fällen das Bundesamt für Güterverkehr (BAG). Zusätzlich zur Verlängerung der Antragsfrist für die Förderprogramme „De-minimis" und „Aus- und Weiterbildung" bis zum 30. Juni 2009 erhielten die Antragsteller auf bewilligte Zuwendungen im Jahr 2009 nach dem Erlass und dem Eintritt der Bestandskraft des Zuwendungsbescheides eine Abschlagszahlung in Höhe von 50 % der jeweiligen Zuwendungssumme. Den Unternehmen sollte mit dieser Änderung ermöglicht werden, trotz angespannter wirtschaftlicher Situation zügig die beantragten Maßnahmen durchzuführen.

2.3 Straßenverkehrsrecht

Am 31.03.2009 ist die Nachrüstfrist für ältere LKW mit verbesserten Spiegeln abgelaufen. Danach waren bei LKW ab 3,5 t zGG, die zwischen dem 01.01.2000 und dem 25.01.2007 erstmals zum Verkehr zugelassen wurden, mindestens zwei Spiegel auf der rechten Fahrzeugseite (Weitwinkel- und Rampenspiegel) mit Spiegelgläsern der aktuellen EU-Spiegelrichtlinie nachzurüsten. Hintergrund ist die notwendige Verminderung des sogenannten toten Winkels am LKW, der besonders im Stadtverkehr immer wieder Unfälle beim Rechtsabbiegen von LKW verursacht.

Zum 1. September wurden mit einer StVO-Änderung acht Verkehrszeichen aus der Straßenverkehrsordnung gestrichen. Betroffen waren die Zeichen „Flugbetrieb“, „Schnee- oder Eisglätte“, „Steinschlag“, „Bewegliche Brücke“, „Ufer“, „Bahnübergang mit Schranken oder Halbschranken“, „Fußgängerüberweg“ und „Splitt/Schotter“. Neu hinzu kommen dafür die Schilder „Inliner frei“, „Parkraumbewirtschaftung“ und „Durchlässige Sackgasse“.

2.4 Arbeits- und Sozialrecht

Mindestlohn in der Entsorgungsbranche

Seit mehr als einem Jahr gab es Bestrebungen, für verschiedene Branchen in Deutschland gesetzliche Mindestlöhne zu fixieren. Eine Branche, die von Anfang an dabei im Gespräch war, ist die Entsorgungswirtschaft. Für den Unbedarften ist dabei natürlich in erster Linie der Bereich Hausmüllentsorgung gemeint, die Brisanz liegt aber darin, dass die gesamte Entsorgungswirtschaft, also auch private Gewerbeabfallsammler, Containerdienste und in bestimmtem Umfang Schüttguttransporteure mit dem Schwerpunkt Abfallbeförderung einbezogen werden sollte.

Ende Januar 2009 haben auf Bundesebene die Koalitionsfraktionen der Regierungskoalition der Einführung von Mindestlöhnen in sechs weiteren Branchen den Weg geebnet. Mit Stimmenmehrheit nahm der Ausschuss für Arbeit und Soziales am 21. Januar 2009 sowohl den von der Bundesregierung vorgelegten Entwurf für die Änderung des Mindestarbeitsbedingungsgesetzes als auch den Entwurf für das Arbeitnehmer-Entsendegesetz - AEntG in geänderter Fassung an. Folgende zentrale Neuregelung wurde vorgesehen: Das AEntG, das einen Rahmen bietet, um tarifliche Mindestlöhne für alle Arbeitnehmer einer Branche mit einer Tarifbindung von mindestens 50 Prozent verbindlich zu regeln, wird um sechs weitere Branchen ergänzt. Neben der Pflegebranche wurden die Sicherheitsdienstleistungen, der Bergbau, die Wäschereibranche, **die Abfallwirtschaft** und die Aus- und Weiterbildungsbranche mit in den Geltungsbereich aufgenommen.

Parallel zu den Gesetzesvorhaben wurden auf tarifvertraglicher Ebene die entsprechenden Vorbereitungen getroffen. Am 12.01.2009 haben sich die Dienstleistungsgewerkschaft ver.di, die Vereinigung der kommunalen Arbeitgeberverbände (VKA) und der BDE Bundesverband der Deutschen Entsorgungswirtschaft auf die Einführung eines Mindestlohns für die Entsorgungsbranche geeinigt. Die wesentlichen Eckpunkte des Mindestlohntarifvertrages sind:

- Ein einheitlicher Mindestlohn: 8,02 Euro/Stunde
- Keine weitere Differenzierung nach Lohngruppen

Der Vertrag trat zum 01.05.2009 in Kraft, seine Mindestlaufzeit ist auf den 31.10.2010 terminiert. Für die gewerblichen Entsorgungstransporteure stand die Frage im Raum, in welchem Umfang sie dort betroffen sind und wie es weitergeht. Im Endeffekt wurde eine Rechtsverordnung entwickelt, wonach Mindesttariflöhne bei solchen Entsorgungsunternehmen gefördert werden, die „überwiegend“ gewerblich oder geschäftsmäßig Abfälle lagern, sortieren, befördern sowie öffentliche Verkehrswege reinigen.

Damit wurden Entsorgungsunternehmen, die mit weniger als der Hälfte ihrer Tätigkeiten mit klassischen Entsorgungsarbeiten befasst sind, nicht dem Mindestlohn unterworfen z. B. Baustofftransporteure, die auch Abfälle befördern)! Alle anderen, das heißt die klassischen Containerdienste inkl. ihrer Nebenleistungen (Lagerung, Umschlag, Behandlung), die Gewerbe- und die reinen Sperrmüllentsorger wurden in die Mindestlohnbedingungen einbezogen. Auch wenn das für viele Kraftfahrer-Arbeitsverhältnisse mit (ggf. auf Stundenbasis herunter gerechneten) Löhnen von mehr als 8,02 EUR Bruttostundenlohn zunächst unproblematisch erschien, kristallisierte sich schnell heraus, dass insbesondere für Beifahrer- und Hilfstätigkeiten mit Einführung des Mindestlohns ein teils erheblicher Anstieg der Personalkosten einhergehen würde. Nicht zuletzt die deutschlandweit zahlreichen Kommunalentsorger mit ihren teilweise

unübersichtlichen tariflichen Entgeltstrukturen hatten ein massives Interesse, auf diese Weise privatwirtschaftliche Anbieter im Entsorgungsmarkt wettbewerblich zu schwächen. Gerade bei gering qualifizierten Tätigkeiten kann das schnell zu Problemen führen. Nicht zuletzt aus diesen Gründen hat die private Entsorgungs- und Transportwirtschaft mit allen Mühen versucht, diesen Mindestlohn zu vermeiden.

Das Verordnungsverfahren verzögerte sich im Jahresverlauf allerdings, weil seitens des Bundeswirtschaftsministeriums lange Zeit noch verschiedene Zweifel bestanden. Relativ überraschend kam es jedoch auf Regierungsebene im Dezember zu einer kurzfristigen Einigung, so dass die entsprechende Mindestlohnverordnung noch am 31.12.2009 im Bundesanzeiger veröffentlicht und mit Wirkung zum 01.01.2010 in Kraft gesetzt wurde.

Bekämpfung der Schwarzarbeit

Im Rahmen ihres im Juni 2008 verabschiedeten „Aktionsprogramms für Recht und Ordnung auf dem Arbeitsmarkt“ hat die Bundesregierung 2008 ein Gesetz zur **Bekämpfung der Schwarzarbeit** entwickelt und verabschiedet.

Neben dem Ziel der Bekämpfung der Schwarzarbeit, zielte das Gesetz auch darauf ab, ehrliche Unternehmen und Beschäftigte vor Schaden zu bewahren. So soll mit verschärften Ausweispflichten und der Verpflichtung, neue Mitarbeiter sofort anzumelden, illegaler Beschäftigung konsequent vorgebeugt werden. Betroffen sind u.a. folgende Branchen:

- Speditions-, Transportgewerbe und Logistik
- Personenbeförderung

Beschäftigte der genannten Branchen, müssen seit dem 01.01.2009 ständig ihren Pass oder Personalausweis mit sich führen. Der Führerschein oder ein Sozialversicherungsausweis als Identifikationsnachweis reichen nicht mehr aus, da diese Papiere sich in der Vergangenheit als nicht fälschungssicher erwiesen haben. Der Sozialversicherungsnachweis ist seit dem 01.01.2009 nicht mehr mitzuführen!

Arbeitgeber aus den betroffenen Wirtschaftsbereichen haben zudem seit dem 01.01.2009 die Pflicht, neue Beschäftigte sofort bei der Rentenversicherung anzumelden. Zuvor war das erst mit der ersten Lohn- oder Gehaltsabrechnung fällig (sog. 6-Wochen-Frist). Dies hatte in der Vergangenheit jedoch zur Folge, dass bei Überprüfungen häufig vorgebracht wurde, der Betreffende werde erst seit kurzem beschäftigt und innerhalb der gesetzlichen Frist noch angemeldet.

Gesetzliche Unfallversicherung

Mit Artikel 3 des Gesetzes zur Modernisierung der gesetzlichen Unfallversicherung (Unfallversicherungsmodernisierungsgesetz - UVMG) vom 30. Oktober 2008 wurde der Einzug der Umlage für das Insolvenzgeld von den Unfallversicherungsträgern auf die Krankenkassen übertragen. Seit dem 1. Januar 2009 wird die Insolvenzgeldumlage durch die Krankenkassen mit dem Gesamtsozialversicherungsbeitrag eingezogen und an die Bundesagentur für Arbeit (BA) weitergeleitet.

Elektronischer Entgeltnachweis

Am 02. April 2009 ist zudem das Gesetz über den elektronischen Entgeltnachweis (ELENA) in Kraft getreten. Das Gesetz sieht vor, dass Arbeitgeber vom 1. Januar 2010 an die Entgeltdaten ihrer Beschäftigten verschlüsselt an eine zentrale Speicherstelle übertragen, wo sie unter einem Pseudonym gespeichert werden. Wenn 2012 dann der Regelbetrieb im ELENA-Verfahren startet, werden die für die Bewilligung von Anträgen auf Arbeitslosengeld, Wohngeld und Bundeselterngeld erforderlichen Daten unter Einsatz von Signaturkarten der Leistungsbezieher abgerufen und papiergebundene Arbeitgeberbescheinigungen nicht mehr nötig sein. Die Bearbeitung soll dadurch wesentlich beschleunigt und vereinfacht werden.

Gesundheitswesen

Im Rahmen des „Gesetzes zur Änderung arzneimittelrechtlicher und anderer Vorschriften“ wurden 2009 auch Änderungen zum Krankengeldrecht beschlossen. Unständig bzw. befristet Beschäftigte können seit 01.08.2009 wieder den Krankengeldanspruch ab der siebten Woche der Arbeitsunfähigkeit zum allgemeinen Beitragsatz absichern. Dies wurde ursprünglich im Zuge der Gesundheitsreform zum 01.01.2009 gestrichen. Die Wahlerklärung konnte bis zum 30.09.2009 mit Wirkung zum 01.08.2009 abgegeben werden. Hat sich der Versicherte für diese gesetzliche Option entschieden, besteht eine Bindung von drei Jahren an den Tarif.

3. Die Innung – kompetente und engagierte Interessenvertretung für das regionale Güter- und Personenverkehrsgewerbe

3.1 Wirtschaftliche Situation der Innungsbetriebe

Die Folgen der Wirtschafts- und Finanzkrise haben die **Innungsbetriebe im Güter- und Personenverkehr** in unterschiedlichem Maße tangiert. Infolge – verglichen mit den Industrieregionen Deutschlands – relativ geringer Industriestruktur besteht für das Berliner und Brandenburger Güterkraftverkehrsgewerbe insgesamt eine deutlich geringere Abhängigkeit von der verarbeitenden Wirtschaft als in anderen Teilen Deutschlands. Das bedeutete allerdings nicht, dass im Einzelfall nicht auch Innungsbetriebe, die in industrienahen Logistikketten Transportleistungen erbringen, erhebliche Einbußen erlitten. So mussten insbesondere Fernverkehrsbetriebe der Innung ihre Fuhrparks wegen unrentabler Auslastung z. T. erheblich reduzieren. Glimpflicher verlief die Entwicklung in den handels- und baunahen Segmenten. Wenngleich eine spürbare Teilhabe an den Maßnahmen der Konjunkturpakete der Bundesregierung auch bei den Bautransporteuren der Innung nicht feststellbar war, blieben Rückschläge am Bau 2009 aus. Dies hängt jedoch in erster Linie mit den teils erheblichen Vorlauf- und Planungsprozessen am Bau zusammen. Aussagen der Verbände der Bauwirtschaft und des Handwerks zufolge war die Auslastung kleinerer Baubetriebe unterschiedlichster Gewerke trotz Krise im vergangenen Jahr recht gut, wovon letztlich auch deren Transportdienstleister profitierten.

Auch der regional angesiedelte Einzelhandel einschließlich des Filialhandels durchstand die Krise vergleichsweise stabil. Allerdings stellten die im überregionalen Verkehr für den temperaturgeführten Verkehr engagierten Transporteure einen deutlich stärkeren Preisdruck fest, der wohl in erster Linie aus Verdrängungseffekten des Automotive-Transportsektors herrührte. Demnach haben für die Automobilindustrie tätige Transport- und Speditionsunternehmen teilweise mit erheblichen Preisnachlässen Auslastungsalternativen für ihre Flotten besonders im Lebensmitteltransport gesucht.

Ein heterogenes Bild bot sich im regionalen Sammel- und Verteilerverkehr. Je nach Auftraggeberstruktur war die Auslastungs- und Entgeltsituation mehr oder weniger angespannt. Selbst Unterfrachtführer von Speditionen, die seit vielen Jahren mit erheblichem Preisdruck kämpfen, machten – zumindest in der Auslastung – unterschiedliche Erfahrungen.

Umzugsverkehre verharrten auf einem vergleichsweise unveränderten Niveau, sowohl in Auslastungs- als auch in preislicher Hinsicht. Nach wie vor wirkt jedoch erheblicher Druck durch offenbar illegalen Wettbewerb auf diesem Markt, dem trotz intensivster Bemühungen nur schwer beizukommen ist. Deutliche Rückgänge hatten allerdings die Transportunternehmen in der Neumöbelbeförderung zu verzeichnen. Dies muss als eindeutige Krisenfolge eingestuft werden, die zu erheblichen Absatzrückgängen im Möbelhandel und damit auch in der Möbelindustrie führten.

Während allerdings die produzierende Wirtschaft von den großzügigen Regelungen der Kurzarbeit profitierten, gelang dies in den mit intensiven Auslastungsschwankungen arbeiten-

den Transportunternehmen der Innung nur sehr selten. Der Innung sind lediglich Einzelfälle bekannt, in denen Transportunternehmen Kurzarbeit eingeführt hatten.

Dennoch gelang es der Mehrzahl der Innungsbetriebe in den Güterverkehrssegmenten, das Krisenjahr durchzustehen. Die Entwicklung der Insolvenzen und Betriebsaufgaben unter den Mitgliedsbetrieben lag jedoch in den Jahren 2008/2009 deutlich über der der Vorjahre.

Die **Busbetriebe** der Innung verspürten die Auswirkungen der Krise in erster Linie im Anmietverkehr im Rahmen des Messe- und Kongressgeschäfts. Hier waren Auslastungsrückgänge auch in den Fällen spürbar, in denen Messen und Kongresse stattfanden, die Teilnehmer – im Unterschied zu den Vorjahren – jedoch lediglich für einen Tag an- und abreisten. Hotelübernachtungen und damit Shuttleverkehre wurden deutlich eingeschränkt. Unverändert blieben weithin die Veranstalter-/Ausstellerverkehre für Messen.

Veränderungen vollzogen sich auch in den Anmietverkehren für die BVG. Nachdem bereits in den Vorjahren einige Innungsbetriebe Leistungen verloren hatten, wurden im vergangenen Jahr weitere Ausschreibungsleistungen neu vergeben. Ein Mitgliedsunternehmen der Innung verlor die ÖPNV-Leistungen komplett und wurde aufgelöst. Zwei Betriebe konnten in teils erheblichem Umfang erfolgreich Neuverkehre akquirieren und erhielten mehrjährige Planungssicherheit.

Vergleichsweise stabil verlief die Entwicklung in den Segmenten **Mietwagenverkehre** und **Krankenbeförderungen**, wobei im Segment des qualifizierten Krankentransports die Entgeltsituation und die Vertragssituation mit den Krankenkassen seitens der Unternehmen als absolut unbefriedigend eingeschätzt wird. Erneut wurde ein Schiedsstellenverfahren angestrengt, welches aber aufgrund des zu erwartenden Verlaufs abgebrochen wurde.

3.2 Politische Interessenvertretung und ehrenamtliches Engagement

Im Mittelpunkt der gewerbepolitischen Aktivitäten der Innung im Jahr 2009 standen die Themen 2. Stufe der Umweltzone ab 2010 mit den zu erwartenden Folgewirkungen für Transport- und Busunternehmer, Auswirkungen der - teils massiven - Erhöhung der LKW-Maut auf die regional ansässigen Transportunternehmen, die Einführung des elektronischen Nachweisverfahrens bei der Entsorgung gefährlicher Abfälle sowie die Mitwirkung am Runden Tisch zum Stadtentwicklungsplan Verkehr in Berlin.

Eine Vielzahl von Gesprächen führten Vorstand und Geschäftsführung der Innung in Vorbereitung des Inkrafttretens der **zweiten Stufe der Umweltzone** zum 01.01.2010. Hierbei ging es in erster Linie um die tatsächlichen Nachrüstmöglichkeiten mit Rußpartikelminderungssystemen, die von der Rußfilterindustrie deutlich optimistischer gezeichnet wurden als sie realisierbar waren. Insbesondere LKW im reinen Stadtverkehr und Fahrzeuge mit Ladekran und langen Laufzeiten für Kranarbeiten erreichen oftmals nicht die für die störungsfreie Funktion eines Filters notwendigen Abgastemperaturen. Auch für Reisbusse der Euro 3-Abgasnorm mit gelber Feinstaubplakette gab es weithin keine zugelassenen Filtersysteme.

Aus diesem Grund war die Innung mit hohem Engagement bemüht, praktikable Ausnahmeregelungen zu schaffen. Auf Details wird im Folgenden noch eingegangen. Daneben nutzten Vorstand und Geschäftsführung vielfältige Gelegenheiten zum Meinungs- und Erfahrungsaustausch mit politischen Verantwortungsträgern aus Bundes- und Landesparlamenten, Ministerien und Senatsverwaltungen sowie nachgeordneten Landesbehörden in Berlin und Bandenburg, den Überwachungs- und Kontrollbehörden sowie Organisationen der Wirtschaft. Beispielhaft wird über einige nachstehend informiert.

Gespräch mit Berlins Verkehrsstaatssekretärin Maria Krautzberger

Zu einem erneuten Gespräch mit Berlins Verkehrsstaatssekretärin Maria Krautzberger kamen am 07.07.2009 der Vorsitzende der Innung, Michael Eichen, und Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider zusammen. Erörtert wurde die Situation der Berliner Güterkraftverkehrs-, Bus- und Mietwagenunternehmer unter dem Gesichtspunkt der Auswirkungen der Wirtschaftskrise und der politischen Rahmenbedingungen sowie erkennbare Entwicklungstrends in den einzelnen Gewerbezweigen. Dabei wurden auch die dramatischen Auswirkungen der Erhöhung der LKW-Maut auf die Gütertransportunternehmen sowie die beabsichtigte Anlastung sogenannter externer Kosten gegenüber dem Straßengüterverkehr diskutiert. Die Innung forderte hier ein stärkeres Engagement der Bundesländer gegenüber dem Bund im Interesse der mittelständischen Transportwirtschaft. Zudem müsse verhindert werden, dass im Falle der Anlastung externer Kosten allein der Straßengüterverkehr belastet werde. Vielmehr müssen im Falle dieser Internalisierung jeder Verkehrsträger einbezogen werden, anderenfalls würden bestehende Wettbewerbsverzerrungen nur noch weiter vertieft.

Positiv artikulierten sich die Innungsrepräsentanten zur Haltung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, den **Weiterbau der A 100** wie geplant fortzusetzen. Sie sprachen sich ausdrücklich dafür aus, an diesem Vorhaben festzuhalten.

Weitere Gesprächsthemen waren die Fortschreibung des Stadtentwicklungsplans Verkehr und die Arbeit des dazu installierten Runden Tisches sowie die Verkehrssicherheitsarbeit der Innung und ihrer Tochterfirma VSBB Verkehrssicherheit Berlin-Brandenburg GmbH. Staatssekretärin Krautzberger und der Leiter der Abteilung Verkehr Dr. Friedemann Kunst, der an dem Gespräch ebenfalls teilnahm, würdigten das Engagement der Innung auf diesem Gebiet und zeigten sich zuversichtlich, die Informationskampagne „Die Gefahren des toten Winkels am LKW“ an Berliner Grundschulen auch über das Jahr 2009 hinaus zu verlängern.

Umsetzung der zweiten Stufe der Umweltzone in Berlin

Zu einem Gespräch mit den Staatssekretären für Umwelt, Dr. Benjamin-Immanuel Hoff, und für Wirtschaft, Almuth Nehring-Venus zur vorgesehenen Umsetzung der zweiten Stufe des Luftreinhalteplans in Berlin ab 2010 trafen am 20.02.2009 Vertreter der Wirtschaft, darunter der Vorsitzende der Innung, Michael Eichen, und Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider in der Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz zusammen.

Staatssekretär Dr. Hoff bekräftigte nochmals das Vorhaben, die zweite Stufe des Luftreinhalteplans, die ab 01.01.2010 nur noch Kraftfahrzeugen mit grüner Feinstaubplakette die Zufahrt in die Umweltzone gestatten wird, wie vorgesehen umzusetzen. Die Wirtschaftsvertreter verwiesen auf die seinerzeitige wirtschaftliche Situation der meisten Betriebe und wiederholten ihre Forderung, zumindest für Fahrzeuge mit gelber Feinstaubplakette übergangsweise noch eine prinzipielle Ausnahme zu gewähren. Dies sei und werde jedoch – so die Haltung der Umweltverwaltung – nicht vorgesehen, stattdessen soll in begründeten Ausnahmefällen, ähnlich wie bei der ersten Stufe, die Beantragung von Einzelausnahmegenehmigungen möglich sein. Im

Gesprächsverlauf wurden diese vorgesehenen Ausnahmetatbestände intensiv erörtert. Jedoch hielt die Innung an der Forderung, Reisebussen mit gelber Plakette übergangsweise die Zufahrt zur Umweltzone generell zu gestatten, fest.

Dr. Hoff stellte für April 2009 eine Senatsvorlage in Aussicht, in der die Details der ab 01.01.2010 geltenden Bedingungen für Ausnahmegenehmigungen veröffentlicht werden. Für Fahrzeuge und Unternehmen, die bis über Juni dieses Jahres befristete Ausnahmegenehmigungen verfügen, sollen rechtssichere Übergangsbestimmungen gefunden werden.

Dem Gespräch vorausgegangen waren zahlreiche schriftliche und mündliche Erörterungen mit den Fachressorts beider Senatsverwaltungen zur Thematik Umweltzone, zuletzt mit der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Frauen am 30. Januar 2009.

In der zweiten Aprilhälfte wurden die vorgesehenen Ausnahmeregelungen für die ab 01.01.2010 wirksam werdende zweite Stufe der Umweltzone in Berlin vorgestellt. Auf Drängen der Wirtschaftsorganisationen wurde eine LKW-Fuhrparkregelung vorgesehen, bei der grüne Fahrzeugplaketten mit gelben bzw. roten Plaketten „verrechnet“ werden können. Generell gilt auch, dass für Fahrzeuge mit gelber Plakette, die nicht mit einem Filter nachgerüstet werden können, eine Ausnahmegenehmigung vom Fahrverbot für zunächst zwölf Monate erteilt wird. Dies gilt, so lange keine Filter verfügbar sind.

Zudem wurde vereinbart, dass Reisebusse mit gelber Plakette bis 2012 generell freie Fahrt in der Umweltzone haben. Dies war insbesondere für die Fuhrgewerbe-Innung und die IHK ein wichtiger Punkt, da Busreisen für den Berlin-Tourismus von existenzieller Bedeutung sind. Für ausländische Busunternehmen entfällt die Beantragung einer Ausnahmegenehmigung.

Ein Wermutstropfen aus Sicht der Wirtschaft war jedoch, dass seitens der Verwaltung der Vorschlag abgelehnt wurde, LKW der Baujahre 2005/2006 mit gelber Plakette auch ohne Filter befristet vom Fahrverbot zu befreien. Denn beim Kauf entsprachen diese Fahrzeuge dem damaligen Stand der Technik. Auch das Vorhaben des Senats, bereits erteilte Ausnahmegenehmigungen nicht zu verlängern bzw. eine erneute Antragsstellung gar nicht erst zuzulassen, stieß bei der Wirtschaft auf Unverständnis.

Auf Initiative der Fuhrgewerbe-Innung fand am 16.11.2009 im Haus der Innung des Berliner Kfz-Gewerbes eine Gesprächsrunde mit Vertretern von Werkstätten, der LKW-Hersteller und der Produzenten von Rußfiltern sowie der Senatsumweltverwaltung statt, um in der Problematik Stadt-LKW und LKW mit Ladegerät Klarheit zu gewinnen und zu einer für die betroffenen LKW-Nutzer, aber auch die Nachrüstwerkstätten vernünftigen Lösung zu kommen. Im Ergebnis wurde folgende Verfahrensweise vereinbart:

- Der Halter beauftragt eine geeignete Werkstatt (Hersteller- oder typenoffene Werkstatt mit der Berechtigung zur Durchführung von Abgasuntersuchungen), zu recherchieren, ob es ein für diese Fahrzeuge im Stadteinsatz geeignetes Filtersystem gibt. Seitens des Filterherstellers wird der Einbau - abhängig vom individuellen Einsatzprofil des Fahrzeugs empfohlen oder davon abgeraten.

- Verläuft die Recherche der Werkstatt negativ, soll dies die Werkstatt dem Fahrzeughalter bescheinigen, so dass dieser mit diesem Nachweis bei TÜV/Dekra eine Nichtnachrüstungsbescheinigung erhält, die wiederum die Grundlage für eine einjährige Ausnahmegenehmigung bildet.

Bekämpfung von Schwarzarbeit im Transportgewerbe

Am 27.03.2009 trafen der Innungsvorsitzende, Michael Eichen, und Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider zu einem Gespräch mit Staatssekretärin Kerstin Liebich, Senatsverwaltung für Integration, Arbeit und Soziales

Berlin, zusammen. Erörtert wurden die verschiedensten, besonders von den Umzugsunternehmen der Innung beklagten Ausprägungen illegaler Beschäftigung und Faktoren, die solche Art ruinösen Wettbewerbs begünstigen.

Kritik äußerten die Innungsrepräsentanten besonders an der offenbar zunehmenden Verfahrensweise der Arbeitsagenturen, Kosten für Komplettumzüge nicht mehr zu übernehmen, sondern lediglich die Kosten für Miet-LKW und „Aufwandsentschädigungen“ für „mithelfende“ Familienangehörige und Bekannte zu erstatten. Nach Einschätzung der Innung stellt dieses Modell – trotz vergleichsweise geringer Erstattungssätze – durchaus ein begünstigendes Element insbesondere für Leistungsbezieher dar, sich gelegentlich oder regelmäßig etwas „nebenbei hinzuzuverdienen“ – zulasten seriöser Umzugsunternehmen und deren beitragspflichtigen Mitarbeitern.

Auch die verschiedentlich praktizierte Form, Kostenangebote seriöser Umzugsunternehmen als zu teuer abzuweisen und seitens der Agentur für Arbeit Empfehlungen für bestimmte, namentlich benannte Umzugsunternehmen zu geben, wurde scharf kritisiert.

Die Innung schlug stattdessen ein Modell vor, wonach ein Unternehmer- und Lieferantenverzeichnis eingerichtet oder ein bestehendes genutzt wird, in dem nach Nachweis bestimmter qualitativer Kriterien (GüKV-Erlaubnis/EU-Lizenz, Versicherungsnachweis für Umzugsbeförderungen usw.) geeignete Umzugsunternehmen gelistet werden. Dies ist nach Auffassung der Innung weder wettbewerbsverzerrend noch bürokratisch, sondern bietet mit vergleichsweise geringem Aufwand sowohl für Agenturen für Arbeit als auch die betroffenen Umzugskunden die Möglichkeit, transparent ein geeignetes Unternehmen auszuwählen bzw. zu prüfen, ob das infrage kommende Unternehmen überhaupt berechtigt ist, Umzugsleistungen zu erbringen.

Liebich äußerte Verständnis für die Anliegen der Innung und nahm die Vorschläge mit Interesse zur Kenntnis. Sie sagte eine genaue Prüfung zu und stellte die Fortsetzung des begonnen Dialogs in Aussicht.

3.3 Gebündelte Interessenvertretung und Mitgliederbetreuung gemeinsam mit Partnern und verschiedenen Organisationen

Intensiviert wurde im Berichtsjahr die Zusammenarbeit mit den regionalen Industrie- und Handelskammern, der Berliner Handwerkskammer sowie der Berliner Innung des Kraftfahrzeughandwerks insbesondere im Zusammenhang mit der ab 2010 geltenden zweiten Stufe der Umweltzone in Berlin.

Fortgesetzt wurde auch der „Parlamentarierbrief“, ein viermal jährlich an die Berliner und Brandenburger Abgeordneten im Europäischen Parlament und im Bundestag sowie die Abgeordneten des Berliner Abgeordnetenhauses und des Brandenburger Landtages gerichtetes Informationsmedium mit Beiträgen der in der Arbeitsgemeinschaft der Verbände des Verkehrsgewerbes in Berlin und Brandenburg zusammenarbeitenden regionalen Verkehrsorganisationen.

Im Zusammenhang mit Fragen der Bauabfallentsorgung und der ab 2010 vorgesehenen elektronischen Nachweisführung bei Entsorgung gefährlicher Abfälle fanden zudem Abstimmungsgespräche mit den regionalen Verbänden der Bauindustrie und des mittelständischen Baugewerbes statt.

Erfahrungsaustausch zur Bekämpfung von Schwarzarbeit

Zu einem erneuten Erfahrungsaustausch kamen am 23.04.2009 die Akteure des regionalen Bündnisses gegen Schwarzarbeit im Transport- und Logistikgewerbe beim Hauptzollamt Berlin zusammen. Neben den Behörden der Finanzkontrolle Schwarzarbeit nahmen Vertreter des BAG, der Erlaubnisbehörde, der Berufsgenossenschaft, der Polizei und der regionalen Gewerbevertretungen an der Zusammenkunft teil.

Die Mitarbeiter der Finanzkontrolle Schwarz-

arbeit (FKS) informierten zunächst über die auf Bundes- und Länderebene in den zurückliegenden Monaten erfolgten Initiativen und – anonymisiert – über die begonnenen und abgeschlossenen Ermittlungs-, Bußgeld- und Strafverfahren. Zudem erhielten die Teilnehmer einen Überblick über die innerhalb der Zollverwaltung geänderten Verantwortlich- und Zuständigkeiten.

Anschließend wurden verschiedene Ausprägungen illegaler Beschäftigung im Transport- und Speditionsgewerbe und geeignete Möglichkeiten einer intensiveren Eindämmung diskutiert. Die Innung wiederholte in diesem Zusammenhang ihre Kritik an der Verfahrensweise der Agenturen für Arbeit bezüglich der Erstattung von Umzugskosten (s. vorstehender Beitrag).

Zugleich würdigte die Innung das Engagement der FKS, auch in kleineren Verdachtsfällen intensiv zu prüfen, um so gerade in diesem unübersichtlichen Marktfeld den gesetzeswidrigen Marktdruck zu mildern.

Informationsveranstaltung Sozialvorschriften bei IHK Cottbus

Für den 12. März hatte die IHK Cottbus Transport-, Bus- und Werkverkehrsunternehmer zu einer Informationsveranstaltung zur Thematik Sozialvorschriften im Straßengüter- und -personenverkehr eingeladen.

Vor ca. 100 Teilnehmern gaben Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider und Karl-Heinz Strehl aus dem Brandenburgischen Landesamt für Arbeitsschutz einen umfassenden Überblick über Arbeits-, Lenk- und Ruhezeitbestimmungen, geltende Ausnahmen und Aufzeichnungsverpflichtungen sowie Detailfragen aus der Anwendungspraxis im Umgang mit dem digitalen Kontrollgerät.

In der Diskussion wurden zudem mit BAG und Polizei Einzelfragen aus der Anwendung und Interpretation der Vorschriften erörtert. Ein Informationsbaustein zu den damals gerade veröffentlichten Bestimmungen der De-minimis-Beihilfen durch den Leiter Standortpolitik der Kammer rundete die Veranstaltung ab.

3.4 Mitgliederbetreuung und Verbandsveranstaltungen

Eng verknüpft mit den gewerbepolitischen Schwerpunktthemen des vergangenen Jahres war auch die Mitgliederbetreuung strukturiert.

Im Güterverkehr lagen die Schwerpunkte der Betreuung in der Erstellung umfangreicher und detaillierter Informationen zu den Themen Umweltzone, De-minimis-Förderung und Obligatorische Berufskraftfahrerqualifikation, im Busverkehr stand ebenfalls die Kraftfahrerqualifikation im Mittelpunkt. Darüber hinaus boten zahlreiche Veranstaltungen Gelegenheit zur Information zu unterschiedlichen Themen.

Mitgliederversammlung der Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e. V.

Mit einer kurzen Bewertung der Arbeit der Großen Koalition im Bund in den vorausgegangenen 12 Monaten begann Michael Eichen, Vorsitzender der Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e. V. am 12.09.2009 den Bericht des Vorstandes zur Mitgliederversammlung.

Nach Einschätzung Eichens sah sich das Berliner und Brandenburger Transportgewerbe insgesamt noch in der vergleichsweise glimpflichen Lage, dass es in der Hauptstadtregion kaum Industrie gibt, die solche Produktionsausfälle zu verkraften hat, wie im Südwesten, in Nordrhein-Westfalen oder Sachsen. Aber Innungsunternehmen, die für Zulieferer fahren oder direkt in

die Logistikketten des Automotiv-Sektors eingebunden waren, spürten auch hier die Krise. Auch unter den Mitgliedsbetrieben – gerade den größeren – gibt es Fälle des massiven Kapazitätsabbaus, der Kurzarbeit und der Personalreduktion. Doch auch unter den der Innung angehörenden Busunternehmen, die im Veranstaltungsbereich fahren, waren die Krisenwirkungen spürbar. Einzig bei den Bautransporteuren war nach Einschätzung der Innung die Situation zumindest hinsichtlich der Auslastung etwas entspannter.

Eichen skizzierte für die kommenden Jahre einige Aufgabenfelder des Verbandes, die das Güter- und Personenverkehrsgewerbe vor weitere Herausforderungen stellen. Er nannte hierbei in erster Linie Umweltpolitik, die Diskussion um die Anlastung externer Kosten in der Wegekostenberechnung und die Anforderungen an den Wirtschaftsverkehr in Ballungsräumen.

Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider würdigte im Bericht der Geschäftsführung die Verbandsarbeit des Jahres 2008. Hierbei standen die gewerbepolitischen Anstrengungen hinsichtlich der vorgesehenen 2. Stufe der Berliner Umweltzone, die Diskussionen um die Erhöhung der LKW-Maut, die Einführung des elektronischen Nachweisverfahrens in der Abfallentsorgung und die angestrebte Wiedereinführung der 12 Tage-Regelung für Busfahrer im Mittelpunkt. Eine Zusammenfassung der weiter intensivierten Mitgliederbetreuung rundete den Bericht ab.

In diesem Zusammenhang informierte Eichen auch über die ab Herbst 2009 vom Tochterunternehmen der Innung angebotenen Möglichkeiten der Weiterbildung für LKW- und Busfahrer sowie das neu entwickelte Programm zur Führerscheinverwaltung, dass es den Betrieben ermöglicht die Gültigkeitsdaten von Führerscheinen, ADR-Bescheinigungen, Fahrerkarten und Fahrerlaubnissen zur Fahrgastbeförderung sowie die Weiterbildungsfristen der Kraftfahrer zu überwachen.

Im öffentlichen Teil der Veranstaltung informierten sich die anwesenden rund 120 Mitglieder und Gäste aus Politik, Verwaltung und Organisationen des Transportgewerbes über die Perspektiven von städtischen Ballungsräumen am Beispiel der Hauptstadtregion Berlin. Prof. Dr. Markus Hesse, Stadt- und Raumplaner an der Universität Luxemburg, skizzierte in seinem Eingangsstatement die Chancen, aber auch die absehbaren Verkehrsprobleme in städtischen Gebieten und konkretisierte das für die deutsche Metropolenregion. Eine besondere Herausforderung bildet dabei die demografische Entwicklung, die auch bestimmend sein wird für Wirtschaftsstrukturen – mit der damit verbundenen Ver- und Entsorgungssituation – und Ansiedlungsattraktivität von Unternehmen. Während Berlin mit seinem stadtnahen Umland im Durchschnitt zwar auch deutlich altern wird, könnte dennoch mit einem moderaten Bevölkerungszuwachs gerechnet werden. Das Nachbarland Brandenburg hingegen müsse sich in den nächsten Jahrzehnten auf einen Bevölkerungsrückgang von etwa 25 % einstellen – mit allen Konsequenzen für Arbeitskräftegewinnung usw. Die Lebens- und Wirtschaftsprozesse in Städten würden zudem durch klimatische Veränderungen stärker geprägt als heute, so die Wertung Hesses aufgrund wissenschaftlicher Untersuchungen.

Dr. Friedemann Kunst, Abteilungsleiter Verkehr der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung konkretisierte die Aussagen Hesses durch die Annahmen und Planungen des Landes Berlin. Diese würden genau den von Hesse bezeichneten Szenarien angepasst, was letztlich sogar eine Entspannung der Verkehrssituation in der Stadt erwarten lasse.

Der Analyse, so Christian Wiesenhütter, stellvertretender Hauptgeschäftsführer der Berliner Industrie- und Handelskammer Berlin, stimme er zu, die pessimistischen Schlussfolgerungen seien jedoch nicht der richtige Weg. Die Wirtschaft erwarte von der Landespolitik, aber auch der Verwaltung stattdessen eine Definition von Maßnahmen, wie z. B. dem Demografieproblem begegnet werden könne, um Berlin und sein Umland für junge Menschen und weitere Unternehmen noch attraktiver zu machen.

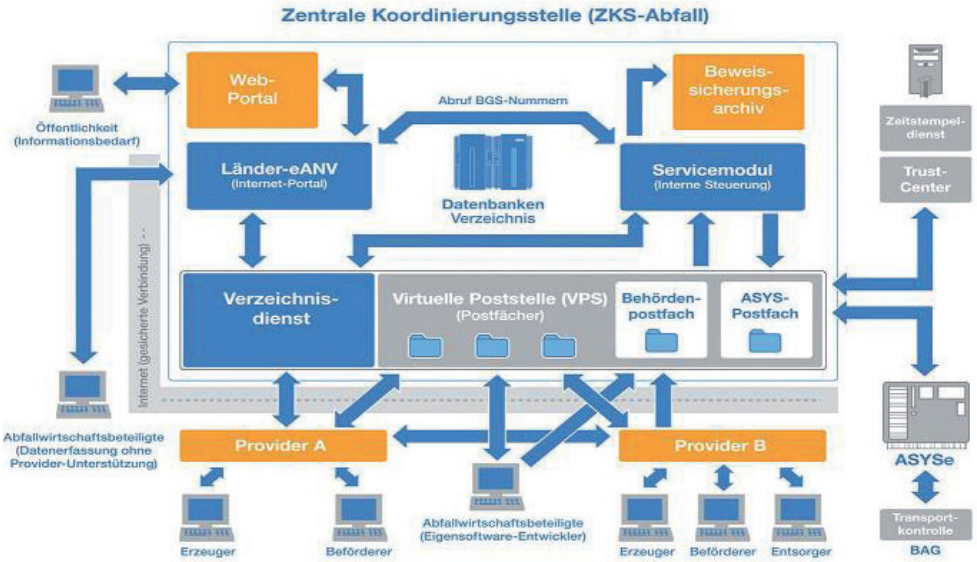
Manfred Kuchlmayr, Unternehmenssprecher und Leiter für Kommunikation und Marketing der Iveco Magirus AG Ulm, schließlich gab eine Übersicht über potentielle Fahrzeugentwicklungen, die den künftigen Anforderungen an Stadtverkehre entsprechen. Er erläuterte hierbei die Vor- und Nachteile, die technischen Rahmenbedingungen und den Zeithorizont der verschiedenen Antriebsalternativen, mit denen sich die Nutzfahrzeughersteller gegenwärtig beschäftigen.

Einzelne Fragestellungen wurden in der anschließenden Podiumsdiskussion vertieft, ehe die Veranstaltung traditionell bei einem gemeinsamen Mittagsbuffet ausklang. Der Dank der Innung galt in diesem Jahr dem Hersteller Iveco, der als exklusiver Partner die Veranstaltung unterstützt hat. Persönlich dankte der Innungsvorsitzenden den beiden Gästen Manfred Kuchlmayr und dem Beauftragten des Vorstandes der Iveco Magirus AG für die Verbände in Ostdeutschland, Manfred Bille.

Fachgruppenversammlung Ver- und Entsorgungsverkehre/Bau

Rund 30 Unternehmer waren der Einladung zur Fachgruppenversammlung Ver- und Entsorgungsverkehre/Bau am 17.11.2009 in die Innungsgeschäftsstelle gefolgt, um sich über das ab April 2010 bei der Entsorgung gefährlicher Abfälle obligatorische elektronische Abfallnachweisverfahren (eANV) zu informieren. Nach der Begrüßung durch den Fachgruppensprecher Bernhard Lemmé führte Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider in die Thematik ein. Anschließend informierte Ulf Berger, bei der Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz zuständig für die Überwachung der Abfallentsorgung im Bereich gefährlicher Abfälle, über die rechtlichen Hintergründe und das sogenannte Länder eANV.

Hierbei handelt es sich um eine Plattform, die in erster Linie Erzeugern gefährlicher Abfälle eine Hilfestellung bieten soll, die nur in geringem Umfang derartige Abfälle entsorgen müssen. Bereits bei der Präsentation wurde deutlich, dass dieses Länder-eANV zwar auch gewerblichen Entsorgern eine Basis bieten kann, infolge der Komplexität der Nachweisführung und insbesondere der datensicheren Registerführung in diesen Fällen jedoch ungeeignet ist. Hier verwies Berger ausdrücklich auf dritte Dienstleister, die als Provider die Kommunikation über die ZKS Zentrale Koordinierungsstelle übernehmen. Einzelne derartige Anbieter gehen bereits auch darüber hinaus und bieten die Möglichkeit, diese elektronischen Prozesse in die entsprechende Firmensoftware zu integrieren.



Ein Providermodell wurde nach Bergers Vortrag durch Alexander Farny vom bifa Umweltinstitut, Augsburg vorgestellt. Im Rahmen einer Kooperation der deutschen Entsorgergemeinschaften war der von der Innung betreuten Entsorgergemeinschaft Abfall Berlin-Brandenburg e. V. dieses Modell bereits vorgestellt worden. Farny gab einen Einblick in die Erstellung, den Versand und die Bearbeitung von Entsorgungsnachweisen, Begleit- und Übernahmescheinen.

Das Programm ist besonders für Erzeuger, Beförderer und Entsorger gedacht, die nur in relativ geringem Umfang mit gefährlichen Abfällen zu tun haben. Dazu zählen gerade auch kleinere Containerdienste mit 10 bis 100 Begleitscheinen im Jahr.

Im dritten Teil der Fachgruppenversammlung informierte Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider über aktuelle Entwicklungen im Hinblick auf die Einführung der 2. Stufe der Umweltzone zum 01.01.2010. Besondere Beachtung fand dabei die Diskussion um die Nachrüstung von LKW im Stadtverkehr mit Rußpartikelfiltern und beim Betrieb dieser LKW möglicherweise entstehende Probleme.

Informationsveranstaltung zur Berufskraftfahrerqualifizierung

Rund eineinhalb Jahre nach der ersten umfassenden Informationsveranstaltung zu den Neuregelungen im Bereich der Berufskraftfahrerqualifizierung hatte die Innung für den 22.09.2009 zu einer Wiederholungsveranstaltung eingeladen. Vor rund 30 Unternehmern erläuterte Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider die wichtigsten Bestimmungen zu Grundqualifikation, beschleunigter Grundqualifikation und Weiterbildung sowie zu den geltenden Übergangsfristen. Besonderer Schwerpunkt lag auf den Bestimmungen für Kraftfahrer, die zum Stichtag des Wirksamwerdens der Neuregelungen im Besitz eines geltenden Führerscheins in den jeweiligen Klassen waren und die Besitzstandsschutz genießen. Für diese ist es besonders wichtig, die Übergangsfristen bis in die Jahre 2015 (Busverkehr) und 2016 (Güterverkehr) zu beachten, deren Details auf den ersten Blick nur schwer nachvollziehbar sind.

Ferner gab Bretschneider einen ersten Einblick in die neuen Dienstleistungen des Tochterunternehmens der Innung, der FGIBB Service GmbH, hinsichtlich der Weiterbildungsmodule und des Softwarepakets zur Führerscheinverwaltung.

Winterwerkstatt 2009 – Aktuelle gewerberelevante Themen im Arbeits- und GmbH-Recht

Schwerpunkte der Veranstaltungsreihe „Winterwerkstatt 2009“ waren Themen des Arbeits- und des neugeregelten GmbH-Rechts.

Am 28.01.2009 erläuterte Rechtsanwältin Patricia Rudek aktuelle Entwicklungen im Arbeits- und Arbeitsvertragsrecht. Einbezogen wurden aktuelle Urteile aus der Rechtsprechung ebenso wie Neuregelungen in vertragsrelevanten Bereichen des Arbeits- und Sozialrechts. Am Beispiel der Musterarbeitsverträge der Innung verdeutlichte Rudek spezielle Bestimmungen, aber auch Risiken bei Formulararbeitsverträgen – insbesondere wenn diese nur unvollständig übernommen werden.

Am 4. Februar informierte Rechtsanwalt Daniel C. Ullrich umfassend über die Neuregelungen im GmbH-Recht. Sowohl für Geschäftsführer und Gesellschafter bestehender GmbHs als auch für Unternehmer, die die Umwandlung Ihres Unternehmens in eine GmbH planen, bot die Veranstaltung Gelegenheit, einen umfassenden Überblick über die Thematik zu gewinnen.

Neben den gewerbespezifischen Themen, die alljährlich den Schwerpunkt der Veranstaltungen der nunmehr schon traditionellen „Winterwerkstatt“ bilden, gab es in den Wintermonaten 2009 für Innungsmitglieder auch wieder die Möglichkeit, an anderen Veranstaltungen teilzunehmen.

Nach der überwältigenden Resonanz im Jahr zuvor hatte die Innung im Januar und Februar sowie Ende des Jahres insgesamt vier weitere Führungen durch das Reichstagsgebäude terminiert. Unter fachkundiger Führung wurden die Teilnehmer dabei auch in Gebäude des Parlamentsgebäudes begleitet, die abseits des normalen Besucherprogramms liegen.

Auch wurden Gepflogenheiten und Abläufe des Parlamentsbetriebs sowie Details der Arbeit der Bundstagsabgeordneten im Reichstagsgebäude erläutert. Neben der Besichtigung des Plenarsaals konnten die Innungsmitglieder einen Blick in die Fraktionsbereiche, die Abgeordnetenlobby und das Untergeschoss mit den Verbindungsgängen zu den anderen Parlamentsgebäuden werfen. Erläutert wurden ferner Einzelheiten der Baugeschichte und der Nutzung des Gebäudes in den über 100 Jahren seiner Existenz. Anschaulich wurden dabei die Zusammenhänge der deutschen Geschichte seit der Reichsgründung 1871 mit einbezogen.

Auf einem ganz anderen Gebiet versuchten sich die Teilnehmer einer Veranstaltung am 07.02.2009. Anlässlich eines Kochseminars beim Mitgliedsunternehmen WEIHE Früchte & Salate KG lernten sie alles über „Suppen allround the World“.

Unter fachkundiger Anleitung wurden nach vorliegenden Rezepten für Suppen aus aller Welt die entsprechenden Zutaten ausgewählt und schmackhafte Suppen zubereitet – die sich die Seminarteilnehmer anschließend schmecken ließen. Tipps zur richtigen Zubereitung, zum optisch anspruchsvollen Arrangement auf dem Teller und zur Auswahl passender Weine rundeten die Veranstaltung ab. Auch hier war festzustellen: die Teilnehmer waren begeistert. Seitens der Innung galt der Dank dem Unternehmen WEIHE und seinen Mitarbeitern, insbesondere dem Prokuristen Thomas Kollegger – bis vor einigen Jahren Chef de Cuisine im Hotel Four Seasons.

Serviceangebote, Leitfäden, Merkblätter, Handlungshilfen und mehr

Die Wirtschaftsorganisation der Innung, die FGIBB Service GmbH, bietet seit 2009 zwei neue Dienstleistungen an:

1. Weiterbildungen nach Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz für LKW- und Busfahrer. Durch Anerkennungsbescheid der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung ist die FGIBB Service GmbH berechtigt, die 35-stündige Weiterbildung durchzuführen, die LKW- und Busfahrer erstmals zwischen dem 10.09.2010 (Bus) bzw. 10.09.2011 (LKW) und dem 10.09.2015 (Bus) bzw. dem 10.09.2016 (LKW) nachweisen müssen.

2. Führerscheinverwaltung. Die FGIBB Service GmbH hat eine Software entwickeln lassen, die dem Unternehmer eine Verwaltung der Gültigkeitsdaten der Führerscheine, Fahrerkarten, ADR-Bescheinigungen für Gefahrgutfahrer und der Fahrerlaubnisse zur Fahrgastbeförderung (P-Schein) für Bus-/Mietwagenfahrer ermöglicht. In Kürze wird eine entsprechende Homepage freigeschaltet, über die das entsprechende Verfahren abgewickelt wird.

Zudem konnte die FGIBB Service GmbH seit Januar 2009 einen neuen Rahmenvertragspartner für die Nutzung von Tankkreditkarten zu günstigen Konditionen gewinnen, die ARAL AG. Damit wurde die Palette attraktiver Rahmenverträge für Innungsmitglieder erweitert.

3.5 Verkehrssicherheits- und Öffentlichkeitsarbeit

Fuhrgewerbe-Innung erhält Auszeichnung für Verkehrssicherheitsengagement

Im Beisein des Staatssekretärs im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Engelbert Lütke Daldrup, und des Präsidenten der Deutschen Verkehrswacht, Dr. Kurt Bodewig, überreichte die Bürgermeisterin und Senatorin für Stadtentwicklung, Ingeborg Junge-Reyer am 18.05.2009 der Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e. V. eine Auszeichnung der Landesverkehrswacht Berlin für hervorragende Leistungen in der Verkehrssicherheitsarbeit.

Stellvertretend für die vielen Innungsunternehmen, die sich über viele Jahre hinweg bei unterschiedlichsten Gelegenheiten in der Verkehrssicherheitsarbeit in der Hauptstadt engagieren, übernahmen der stellvertretende Innungsvorsitzende Lothar Kastner, Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider sowie fünf Güter- und fünf Omnibusunternehmer der Innung die Urkunden und Ehrennadeln der Landesverkehrswacht.

In ihrer Ansprache würdigte Ingeborg Junge-Reyer, das Engagement aller Unternehmen und Institutionen, denen an diesem Tag im Roten Rathaus die Auszeichnung verliehen wurde, und hob dabei besonders die Innung und ihre Informationskampagne „Die Gefahren des toten Winkels am LKW“ hervor.

7. Verkehrssicherheitsforum Berlin

Zum 7. Verkehrssicherheitsforum in der Bundshauptstadt hatte die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin für den 25.06.2009 die Träger der Verkehrssicherheit eingeladen. Seitens der Senatsverwaltung wurde der Verkehrssicherheitsbericht 2009 des Landes, insbesondere die Unfallentwicklung und der Stand der Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogramms und des damit verbundenen Aktionsplans, vorgestellt und erläutert. Im zweiten Teil informierten die Partner der Verkehrssicherheitsarbeit über ihre Initiativen und Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Für Innung und VSBB Verkehrssicherheit Berlin-Brandenburg GmbH stellte der Vorsitzende der Innung, Michael Eichen, die Informationskampagne „Die Gefahren des toten Winkels am LKW“ vor.

Innung unterstützt Fernfahrerstammtische der Potsdamer Polizei in Neuseddin und Walsleben

2009 startete das Polizeipräsidium Potsdam erstmals eine Aktionswoche für Verkehrssicherheit im LKW- und Omnibusverkehr. Im Rahmen dieser Aktionswoche fanden mit Unterstützung der Firma Schönwetter GmbH, Volvo Trucks Region Europe, Berufsgenossenschaft, SVG Straßenverkehrsgenossenschaft Berlin und Brandenburg eG und HICO Kraftfahrzeug-Kontrollgeräte GmbH sowie der Fuhrgewerbe-Innung und der VSBB Verkehrssicherheit Berlin-Brandenburg GmbH am 11.06.2009 auf dem Gelände des Nutzfahrzeugdienstleisters Schönwetter GmbH in Neuseddin nahe Potsdam und auf dem Rasthof Walsleben an der A 24 in der Prignitz auch zwei Fernfahrerstammtische statt.

Im Mittelpunkt standen Informationen rund um Sozialvorschriften, digitales Kontrollgerät und Ladungssicherung sowie der Dialog zwischen Polizei, regionalen Nah- und Fernverkehrsunternehmern sowie Kraftfahrern aus diesen Unternehmen. Repräsentanten der Innung und der SVG informierten in Vorträgen über Erfahrungen und Fragestellungen aus Praxis in Umsetzung der geltenden Arbeits-, Lenk- und Ruhezeitvorschriften sowie den richtigen Umgang mit dem digitalen Kontrollgerät. Die Polizei informierte über Erfahrungen aus der Kontrollpraxis und gab Tipps zur richtigen Ladungssicherung und zum Transport von Gefahr- und anderen Transportgütern. Der Überschlagsimulator der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen, der in Neuseddin zur Verfügung stand, vermittelte zudem einen Eindruck, was in einer Unfallsituation passiert, wenn das Führerhaus voller ungesicherter Gegenstände steckt. So manchem Teilnehmer wurde erstmals anschaulich vermittelt, welche Gefahren Kaffemaschine und Monitor auf dem Armaturenbrett darstellen können.

Workshop Schwerlastverkehr

Für den 12.06.2009 hatten Fuhrgwerbe-Innung und das Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg in Kooperation mit dem Polizeipräsidium Potsdam Repräsentanten der Verkehrsicherheitsarbeit, der Kontrollbehörden und der Transportwirtschaft unter dem Titel „LKW-Schwerlastverkehr in Brandenburg“ zu einem Workshop auf das Gelände des ADAC-Fahrsicherheitszentrums Linthe eingeladen.

Ziel war es, die Träger der Verkehrssicherheitsarbeit in Brandenburg sowie die interessierte Fachöffentlichkeit und die Medien mit dem gegenwärtigen Unfallgeschehen hinsichtlich des Schwerlastverkehrs in Brandenburg, besonders betroffenen Punkten/Strecken sowie aktuellen praktischen und weiteren möglichen Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Hinblick auf den Straßengüterverkehr in Brandenburg vertraut zu machen.

Informiert wurde über das Unfallgeschehen unter Beteiligung von leichten und schweren LKW, die gegenwärtigen aktiven und passiven Sicherheitselemente am modernen LKW, die rechtlichen Rahmenbedingungen der Tätigkeit von Transportunternehmen (inkl. Lenk-, Ruhezeit- und Qualifizierungsvorschriften), Möglichkeiten der Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie Erfahrungen und angestrebte Verbesserungen im Hinblick auf das Unfallgeschehen unter Beteiligung von LKW auf den Autobahnen und Bundesstraßen im Land Brandenburg.

2. Tag der Verkehrssicherheit

Rund 600 Aktive und insgesamt über 1.000 Besucher nutzen am 13.06.2009 das Innungsangebot und kamen zum 2. Tag der Verkehrssicherheit auf das ADAC-Fahrsicherheitszentrum bei Linthe. Die Aktion wurde von der Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg gemeinsam mit dem Land Brandenburg sowie zahlreichen Partnern aus der Nutzfahrzeugindustrie organisiert (siehe nebenstehende Auflistung).

In Kooperation mit

Aktionspartner

Zweifellos hat dieser Tag der Verkehrssicherheit auf dem ADAC-Gelände den Teilnehmern wieder viele neue Erkenntnisse vermittelt. Gleichzeitig war er der überragende Abschluss der Aktionswoche zur Verkehrssicherheit, die mit den Veranstaltungen des Polizeipräsidiums Potsdam begann. Gemeinsam mit dem Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung Brandenburg und dem Polizeipräsidium Potsdam hatte sich die Innung entschlossen, das Thema Schwerlastverkehr und Verkehrssicherheit 2009 etwas stärker ins Blickfeld zu rücken. „Verkehrssicherheit geht alle Schichten der Bevölkerung an“, betonte Staatssekretär Rainer Bretschneider aus dem Potsdamer Infrastrukturministerium bei seiner kurzen Eröffnungsrede in Linthe. Er plädierte dafür, dieses Thema „immer wieder ins Bewusstsein zu rücken“ und appellierte daran, dass jeder dazu seinen Beitrag leisten müsse. Doch darüber hinaus „brauchen wir die Prävention der Polizei“, fügte er hinzu. Potsdams Polizeipräsident Rainer Kann machte deutlich, dass sich seine Kollegen voll für dieses Thema engagieren. „Ich musste keinen überreden dabei zu sein. Sie sind mit ganzem Herzen voll dabei“, lobte Kann. Auch er selbst war stets bei den Aktivitäten vor Ort, sah sich um und sprach mit den Fahrern. „Ich habe da viel gelernt“, bestätigte der Polizeichef.

Auf fünf unterschiedlichen Modulen konnten sich die Lkw-Fahrer mit den Fahrzeugen von DAF, Iveco, Mercedes, Renault, Scania und Volvo erproben. Ab 8 Uhr wurde jeweils im Zwei-Stunden-Rhythmus gewechselt. Wie reagieren die Fahrzeuge trotz modernster Sicherheitstechnik auf unterschiedlichen Fahrbahnbedingungen? Das waren durchaus spannende Eindrücke.

Der Dank der Innung galt dem Kooperationspartner Mercedes-Benz, der mit dem stärksten Engagement dabei war, sowie den Aktionspartnern ADAC Berlin-Brandenburg, Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen, Continental, DAF Berlin, Euromaster Reifendienste, Fliegl, Iveco Nord-Ost, KRONE, Renault Trucks, Scania Berlin, SVG Straßenverkehrsgenossenschaft Berlin und Brandenburg eG, UTA Union Tank Eckstein und VOLVO Truck Center Ost.

Wie schon zwei Jahre zuvor war dieser Tag der Verkehrssicherheit ein Sonnabend für die ganze Familie. Denn neben den Truckmodulen und einer Rundstrecke, auf dem komplette Lastzüge kurvenreiche Bergstraßen- sowie Hochgeschwindigkeitsabschnitte absolvieren konnten, gab es auch noch einen Offroadparcours sowie ein Pkw-Sicherheitstraining und eine Gokart-Bahn. Dagmar L. Day sorgte mit ihrer Band für die musikalische Unterhaltung rund um Gegrilltes. Und bei der lockeren Atmosphäre hatten alle faktisch Spaß an der Sicherheit.

Verkehrserziehungswoche „Aktion Toter Winkel“ an den Berliner Schulen

Zum 15. Mal in Folge unterstützten die Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e. V. und verschiedene Mitgliedsunternehmen 2009 Verkehrssicherheitsaktion „Toter Winkel“ des Berliner Schulsenats. Lkw und Busse wurden in der Woche vom 04. bis 08. Mai 2009 in Berliner Schulen in Aktion gesetzt, ganz nach dem Motto „Brummi und Bus zum Anfassen“. Ziel der Aktion ist es, Wissensdurst, Spieltrieb und natürliches Interesse an „Brummi“ und Bus von Kindern positiv zu nutzen, um ihnen die leider nach wie vor

bestehenden Gefahren des toten Winkels aufzuzeigen.

Güterkraftverkehrs- und Omnibusunternehmen der Fuhrgewerbe-Innung ermöglichen durch die ehrenamtliche Gestellung ihrer Fahrzeuge in den Berliner Stadtbezirken die Demonstration der Tücken des toten Winkels, der bestimmte Fahrzeugbereiche für den Kraftfahrer nicht einsehbar macht. Nach Einschätzung der Innung zahlt sich das Engagement aller Aktionsteilnehmer zunehmend aus. Ausdruck hierfür sind nicht allein die Unfallzahlen, sondern die auch bei vielfältigen anderen Anlässen deutlich werdenden Diskussionen zu dieser Thematik.

Start der Informationskampagne „Die Gefahren des toten Winkels am LKW“ in Brandenburg

Nachdem die Tochtergesellschaft der Innung, die VSBB Verkehrssicherheit Berlin-Brandenburg GmbH seit 2008 mit Unterstützung der Verkehrslenkung Berlin an Berliner Grundschulen mit großem Erfolg eine Informationskampagne zur Thematik „Die Gefahren des toten Winkels am LKW“ durchführt, startete am 15.04.2009 eine gleichartige Kampagne mit Unterstützung der Landesverkehrswacht in Brandenburg. Ziel ist die umfassende Information gerade der jüngeren Verkehrsteilnehmer über die Sichtmöglichkeiten von LKW-Fahrern und sicheres Verhalten als Fußgänger und Radfahrer gegenüber LKW im Straßenverkehr.

Anita Tack, Präsidentin der LVW, und Michael Eichen, Fuhrgewerbe-Innung, stellten den Medien Fahrzeug und Kampagne vor

Ebenso wie in Berlin stößt die Veranstaltung auch in Brandenburg auf hohes Interesse. Bereits bis zu den Sommerferien 2009 war das mit einem geschulten Moderator besetzte Fahrzeug ausgebucht und in allen Teilen des Landes Brandenburg im Einsatz. Mitunterstützer der Aktion ist die Niederlassung Großbeeren des Nutzfahrzeugherstellers Renault Trucks, von dem die VSBB GmbH den eingesetzten LKW zu günstigen Bedingungen übernehmen konnte.

Übergabe des Kampagnen LKW durch Renault Trucks-GF Reinhard Fischer (r.) an FGI-Vorsitzenden Michael Eichen in Großbeeren

Anzeigenkampagne und andere Aktivitäten zur Mitgliedergewinnung

Trotz schwieriger wirtschaftlicher Rahmenbedingungen in der Region Berlin und Brandenburg und durchaus auch vieler Betriebsaufgaben unter den Mitgliedsbetrieben in den vergangenen Jahren konnte die Innung ihre Mitgliederzahl durch Neuaufnahmen stabil halten. Diese Neumitgliedschaften sind aber wesentlich auf aktive Akquiseanstrengungen zurückzuführen. Die Verbandszeitschrift „Verkehrsnachrichten aus Berlin und Brandenburg“, aber auch andere Druckerzeugnisse der Innung werden in diesem Zusammenhang regelmäßig auch zur Gewinnung potentieller Neumitglieder genutzt.

Um diese Aktionen noch erfolgreicher gestalten zu können, startete die Innung – beginnend Mitte 2009 – in ihren Veröffentlichungen eine Anzeigenkampagne „Innungsmitgliedschaft zahlt sich aus!“ auf der Rückseite der Zeitschrift und

in anderen eigenen Veröffentlichungen, die im Rahmen von Mailings versandt werden.

Beispielmotiv der Serie zur
Anzeigenkampagne zur Neumitgliederwerbung

Ferner begann die Innung 2009 in Berlin und Brandenburg, gezielt Informationsveranstaltungen auch für Nichtmitglieder zu öffnen oder derartige Veranstaltungen vereinzelt auch für Nichtmitglieder anzubieten, um diese von den Vorzügen einer Verbandsmitgliedschaft zu überzeugen. Verbessert wird zudem der Bekanntheitsgrad der Innung im Gewerbe, so dass – in Kombination – die Chancen zur Begründung neuer Mitgliedschaften wachsen.

Medienarbeit

Das aktive gewerbepolitische Engagement der Innung stärkt auch die Position in der Öffentlichkeitsarbeit. Besonders Printmedien richteten 2009 Anfragen zu aktuellen Themen wie Umweltzone und LKW-Maut an die Innung, aber auch die Verkehrssicherheitsthemen und die Verkehrssicherheitsarbeit der Innung fanden stärker Eingang in die Berichterstattung vor allem der Tageszeitungen. Aber auch in der Fachpresse konnten mehrfach Informationen aus der Tätigkeit der Innung und über die gewerbepolitischen Positionen des Verbands artikuliert werden.

Ferner nutzte die Innung und ein Teil der Mitglieder auch 2009 wieder die im März 2009 erschienene Sonderbeilage der „Berliner Morgenpost“ unter dem Dach „Berliner Innungen“ zu einer Präsentation ihrer Leistungspalette.

Eine Reihe Hintergrundgespräche mit Journalisten der Fach- und Tagesmedien bei verschiedenen Veranstaltungen und anderen Gelegenheiten rundete die Öffentlichkeit im Berichtsjahr ab.

Quellenverzeichnis:

Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, diverse Presseberichte, www.statistik-berlin-brandenburg.de, 2010.
Bundesamt für Güterverkehr, Marktbeobachtung Güterverkehr, Jahresbericht 2009, Köln 2010.
Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer e. V. (bdo), Konjunkturumfrage 2009, Berlin 2010.
Deutsche Bundesbank, Geschäftsbericht 2009, Frankfurt am Main 2010.
Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Frauen, diverse Presseberichte, www.berlin.de/sen/wtf/, 2010.