Geschäftsbericht für das Jahr 2010

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

Inhaltsverzeichnis

	Vorwort	5
1.	Politische und Wirtschaftliche Entwicklung 2010	6
1.1	Internationales Umfeld	6
1.2	Entwicklung im Euro-Raum	8
1.3	Wirtschaftsentwicklung in Deutschland	10
1.4	Wirtschaftliche Entwicklung in der Region Berlin-Brandenburg	14
1.5	Entwicklung im Güter- und Personenverkehrsmarkt	15
1.5.1	Entwicklung im Güterverkehr	15
1.5.2	Entwicklung im Omnibusgelegenheitsverkehr und im ÖPNV	21
2.	Politische und rechtliche Rahmenbedingungen für Güter- und Personenverkehrsunternehmer	22
2.1	Europäische Politik und EU-Recht	22
2.2	Güterkraftverkehrs- und Personenbeförderungsrecht	25
2.3	Straßenverkehrsrecht	26
2.4	Umwelt- und Abfallrecht	27
2.5	Arbeits- und Sozialrecht	28
2.6	Steuer- und Abgabenrecht	29
3.	Die Innung - engagierter und kompetenter Wirtschaftsverband für Güter- und Personenverkehrsunternehmer in der Region	29
3.1	Wirtschaftliche Situation der Innungsbetriebe	29
3.2	Gewerbepolitik und Interessenvertretung in der Region	30
3.3	Verbandsveranstaltungen und Mitgliederbetreuung	36
3.4	Öffentlichkeits- und Verkehrssicherheitsarbeit	40

Vorwort

Liebe Kolleginnen und Kollegen!
Sehr geehrte Damen und Herren!

Der vorliegende Geschäftsbericht soll wieder die wesentlichen Eckpunkte und Ereignisse, 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.

Die deutschlandweit als positiv beurteilte wirtschaftliche Erholung des Jahres 2010 erreichte die Innungsbetriebe im Güter- und Personenverkehr nur partiell. Zwar konnten in der zweiten Jahreshälfte stabilere Fahrzeugauslastungen erzielt werden, die Erlössituation der Mehrzahl der Unternehmen blieb aber nach wie vor unbefriedigend. Als eine Konsequenz dieser Entwicklung kann allerdings der schwächer werdende Zustrom neuer Unternehmen zum Transportmarkt in der Region Berlin-Brandenburg abgeleitet werden. Verstärkt wird dieser Trend offenbar auch dadurch, dass die Zahl potentiell geeigneter Kraftfahrer inzwischen tatsächlich rückläufig ist.

Aus dieser Entwicklung müssen zwei Schlussfolgerungen gezogen werden: Tendenziell zeichnet sich eine Marktstabilisierung ab, die den Unternehmen auch betriebswirtschaftlich Vorteile bringen kann. Andererseits muss das Gewerbe stärker als in der Vergangenheit Initiativen entwickeln, den eigenen Mitarbeiternachwuchs selbst zu qualifizieren. Dazu zählt auch, mehr für das Image der Branche und der ausgeübten Berufe zu tun. Hierbei ist aber auch die Unterstützung der Politik und der Medien notwendig. Das gesamte Gewerbe durch ständige Verschärfung von Auflagen und Sanktionen dabei in ein immer nachteiligeres Licht zu rücken, ist dabei gewiss nicht hilfreich. Es zählt in diesem Zusammenhang zu den Aufgaben von Berufsorganisationen wie der Fuhrgewerbe-Innung, diese Prozesse im Interesse des Gewerbes aktiv entgegen zu treten und die Funktion der Verkehrswirtschaft für die Gesellschaft immer wieder in Erinnerung zu rufen.

Die vergleichsweise stabile Mitgliederzahl der Innung und die Motivation der Neumitglieder, sich der Innung anzuschließen, sind Indizien, dass wir auf einem richtigen Weg sind.

Ein Geschäftsbericht wie der vorliegende ist aber auch Anlass, Dank zu sagen. Wir danken allen Mitgliedern für die treue Mitgliedschaft auch in schwieriger Zeit, allen im Ehrenamt engagierten Repräsentanten aus Innungsbetrieben sowie im gemeinsamen gewerbepolitischen Wirken verbundenen Vertretern befreundeter Organisationen und Institutionen für die gute Zusammenarbeit.

Berlin, Sommer 2011

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

1. Politische und wirtschaftliche Entwicklung 2010

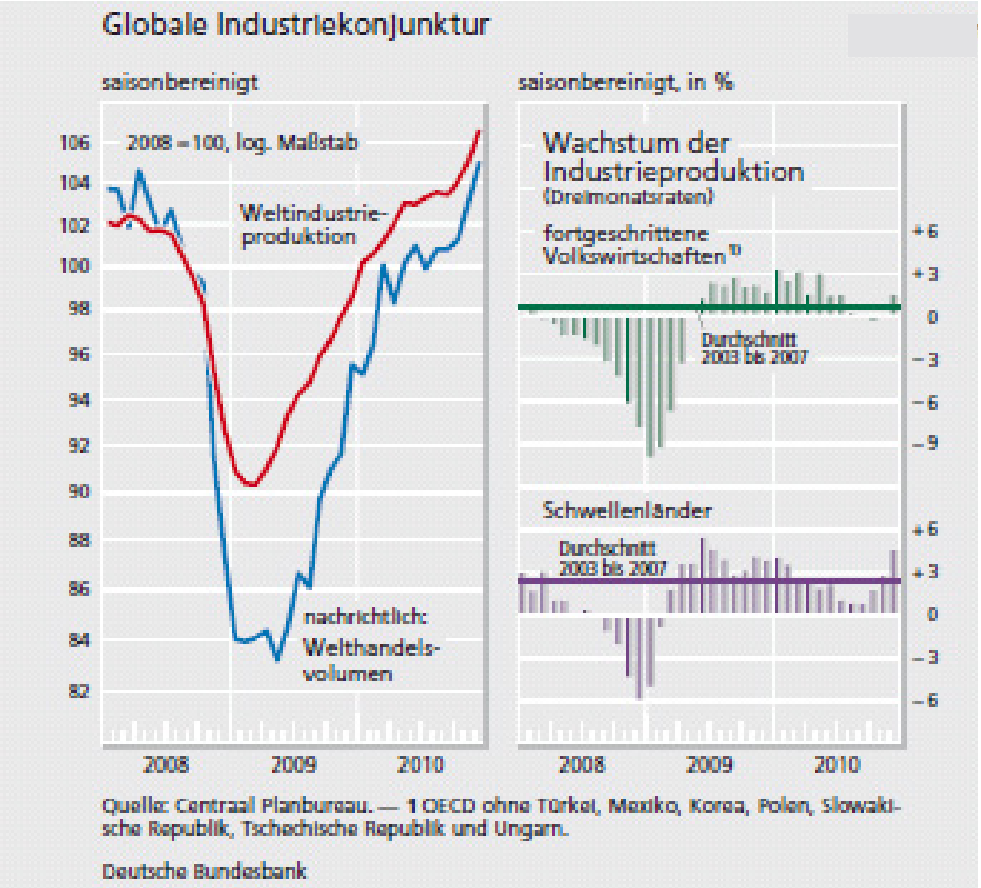
1.1 Internationales Umfeld

Die weltwirtschaftliche Erholung hat sich nach der Jahreswende 2009/2010 mit viel Schwung fortgesetzt. Dabei ging der konjunkturelle Rückenwind zunächst vom Lagerzyklus, geld- und fiskalpolitischen Stimuli sowie einer anhaltenden Entspannung an den Finanzmärkten aus. Im Frühjahr aber schien sich die positive Entwicklung in einer Reihe von Industrieländern unter dem Einfluss verschiedener Faktoren zu drehen. Vor allem die Unsicherheit darüber, ob einige europäische Staaten ihre hohe und im Gefolge der Finanz- und Wirtschaftskrise noch stark gestiegene Schuldenlast auch langfristig tragen können, sorgte für erneute Turbulenzen an den Finanzmärkten. In den USA ließ insbesondere ein Einbruch der Aktivität am Häusermarkt – nach dem Auslaufen staatlicher Kaufanreize – Zweifel an der Nachhaltigkeit des Aufschwungs aufkommen. Diese kulminierten im Sommer in Befürchtungen, der amerikanischen Wirtschaft drohe ein Abrutschen in eine erneute Rezession.

Zugleich verlor in Europa das Wachstum, das sich nach dem harten Winter im zweiten Quartal erheblich verstärkt hatte, wieder an Kraft. Dabei dürften auch die zum Teil erheblichen konjunkturellen Belastungen einiger europäischer Staaten, die sich tief greifenden strukturellen Anpassungen und umfassenden fiskalischen Herausforderungen gegenübersehen, eine Rolle gespielt haben. In der Gruppe der Industrieländer verlangsamte sich die Aufwärtsbewegung ungeachtet der erneut aufgekommenen Anspannungen an den Finanzmärkten in der zweiten Jahreshälfte nur mäßig.

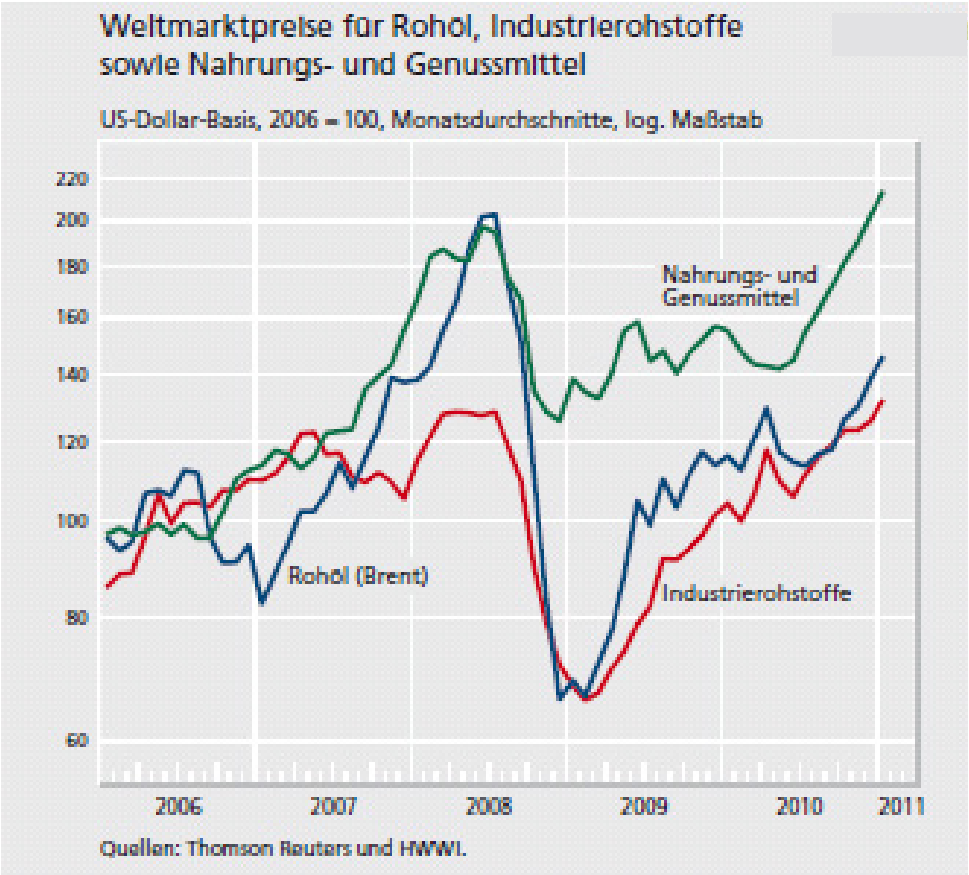
Während die fortgeschrittenen Volkswirtschaften im Zentrum der öffentlichen Aufmerksamkeit standen, wurde allerdings kaum beachtet, dass sich die konjunkturelle Dynamik in den Schwellenländern erheblich verringerte. Ihr gesamtwirtschaftliches Wachstum fiel im Sommerhalbjahr unter seine – freilich vergleichsweise hohe – Trendrate zurück, nachdem es in den vier Quartalen zuvor seinen langjährigen Durchschnitt weit überschritten hatte. Zum Jahreswechsel hat jedoch die Konjunktur in den Schwellenländern und damit auch auf globaler Ebene wieder an Schwung gewonnen.

Insgesamt dürfte die Weltwirtschaft den Übergang von einer Erholung, die zunächst von kraftvollen, aber temporären Impulsen angestoßen war, zu einem selbsttragenden Aufschwung



Quelle: Centraal Planbureau. — 1 OECD ohne Türkei, Mexiko, Korea, Polen, Slowakische Republik, Tschechische Republik und Ungarn.

Deutsche Bundesbank



gut gemeistert haben. Befürchtungen, dieser könnte aufgrund verschiedener Belastungen auf längere Zeit abflachen oder gar abreißen, haben sich nicht bewahrheitet. Für 2010 geht der Internationale Währungsfonds (IWF) von einem globalen Wachstum um 5,0 % aus und rechnet für 2011 mit einer weiterhin kräftigen Expansion (+ 4,4 %). Noch ausgeprägter als beim realen Bruttoinlandsprodukt (BIP) war der Tempowechsel im Jahresverlauf 2010 in der Produktion und im internationalen Austausch von Waren. Bereits im Frühjahr hatte die Erzeugung in der Industrie weltweit spürbar an Schwung verloren, bevor sie in den Sommermonaten ins Stocken geriet. Nachlassende Impulse vom Lagerzyklus dürften dabei von Bedeutung gewesen sein. Ungeachtet einzelner Faktoren ging der rasante Aufholprozess in der Industrie zu Ende, als die Produktion im Mai 2010 ihr Vorkrisenniveau erstmals wieder erreichte und nach einer langfristig tragfähigeren Gangart suchte. Dazu passt, dass zunächst die Dynamik in den Schwellenländern stark nachließ, deren Ausstoß im Mai den Angaben des Centraal Planbureau zufolge sogar um 11 ¼ % größer war als vor der globalen Rezession. Anschließend fiel das Wachstum der industriellen Erzeugung in dieser Ländergruppe unter seinen längerfristigen Durchschnitt; in den fortgeschrittenen Volkswirtschaften schwächte es sich mit kurzer Verzögerung ebenfalls ab. Parallel dazu stockte auch die Erholung im internationalen Warenhandel, dessen Volumen allerdings im Gegensatz zur Industrieproduktion sein Vorkrisenniveau noch etwas unterschritt. Im Schlussquartal gewann die Weltkonjunktur aber wieder an Fahrt. Im Jahresmittel legte die globale Industrieproduktion gegenüber 2009 um 9 ¾ % zu. Dabei übertraf die Erzeugung in den Schwellenländern mit einer Zunahme um 12 % ihre durchschnittliche Wachstumsrate von 9 ¾ % in der vorangegangenen Expansionsphase (2003 bis 2007) erheblich.

Die fortgeschrittenen Volkswirtschaften verbuchten mit einem Produktionsplus in der Industrie von 7 ½ % sogar ein Vielfaches der Vergleichsrate in der Vorkrisenzeit (+ 2 ¼ %). Ein solcher Spurt ist als Aufholen des scharfen Aktivitätsrückgangs in der Rezession einzuordnen und kaum auf Dauer durchzuhalten.

Das Welthandelsvolumen an Waren, das zuvor einen noch deutlicheren Einbruch erlitten hatte als die Industrieproduktion, erhöhte sich 2010 um 15 %. Die internationalen Rohstoffmärkte wurden in den vergangenen Jahren ganz wesentlich vom Auf und Ab der globalen Konjunktur beeinflusst. Entsprechend hat sich auch der insgesamt kraftvolle Aufschwung der

Weltwirtschaft 2010 in einem starken Auftrieb der Rohstoffpreise niedergeschlagen. Der HWWI-Industrieländerindex für Rohstoffpreise ohne Energieträger erreichte in US Dollar gerechnet zum Jahresende praktisch wieder seinen vorherigen historischen Höchststand vom Juli 2008 und tendierte anschließend weiter nach oben. Vor dem Hintergrund des weltweit sehr ausgeprägten zyklischen Musters im verarbeitenden Gewerbe überrascht es nicht, dass gerade die Preise für Industrierohstoffe besonders kräftig schwankten. Nach einem Rückgang um gut ein Viertel im Jahr 2009 kletterten sie im Jahresdurchschnitt 2010 um 39 % gegenüber dem vorangegangenen 12 Monatszeitraum. Dagegen drehten die Notierungen für Nahrungs- und Genussmittel lediglich von einem Minus von 14 % in ein Plus von 11 %. Hier spielten jedoch neben einer robusten Nachfrageentwicklung witterungsbedingte Ernteausfälle, etwa bei Getreide in Osteuropa, eine Rolle. Im Vergleich zu den Industrierohstoffen fiel auch der Preisanstieg bei Rohöl (28 % für die Sorte Brent) im Jahresdurchschnitt 2010 nicht ganz so stark aus, zumal er sich rechnerisch als Basiseffekt noch überwiegend aus der Teuerung im zweiten Halbjahr 2009 ergab. Im Verlauf notierte Brent bis zum Schlussquartal 2010, als günstige Konjunkturdaten und ein schwerer Wintereinbruch in Europa für Auftrieb sorgten, nur wenig verändert gegenüber dem Endstand des Vorjahres. Ausschlaggebend dürfte die zunächst nur zögerliche Erholung der Ölnachfrage fortgeschrittener Volkswirtschaften gewesen sein, die zu einer recht großzügigen Angebots- und Vorratssituation beigetragen hat.

1.2 Entwicklung im Euro-Raum

Die Staatsschuldenkrise in einigen Ländern des Euro-Raums prägte die Entwicklung an den internationalen Finanzmärkten im vergangenen Jahr. Ausgangspunkt war Griechenland, dessen Haushaltsdefizit sich Ende 2009 als deutlich höher herausgestellt hatte als ursprünglich gemeldet. Am Markt kamen daher verstärkt Zweifel an der Nachhaltigkeit der öffentlichen Finanzen Griechenlands auf. In der Folge stiegen nicht nur die Renditen griechischer Staatsanleihen massiv an – sie erreichten bei zehnjährigen Titeln in der Spitze fast 13 % –, auch andere EWU-Länder drohten in den Strudel hineingezogen zu werden.

Weitreichende Stützungsmaßnahmen der Staatengemeinschaft Anfang Mai – darunter ein konditioniertes Hilfspaket zum Erhalt der Zahlungsfähigkeit für Griechenland und die Errichtung eines Europäischen Finanzstabilisierungsmechanismus – sowie die Ankündigung zusätzlicher Konsolidierungsanstrengungen der Mitgliedstaaten stoppten vorübergehend den drastischen Kursverfall von Anleihen der besonders betroffenen Länder. Eine dauerhafte Beruhigung der Märkte wurde jedoch nicht erreicht, zumal die makroökonomischen Risiken zunahmen und – im Falle Irlands – die Belastungen aus der Rettung von Finanzinstituten größer waren als zunächst gedacht. Hinzu kamen Herabstufungen der Kreditwürdigkeit insbesondere Griechenlands, Irlands, Portugals und Spaniens durch Ratingagenturen. Der Blick der Marktteilnehmer richtete sich im Herbst vor allem auf Irland, dessen geschätztes Haushaltsdefizit für 2010 nach umfangreichen Maßnahmen zur Stabilisierung des heimischen Bankensektors auf 32 % des BIP hochschnellte. Die hieraus resultierenden Zweifel an der Bonität des Staates führten bis November – verglichen mit den Augustwerten – zu einer Verdopplung der Renditeabstände irischer Papiere zu Bundesanleihen bei zehnjähriger Restlaufzeit auf knapp 680 Basispunkte.

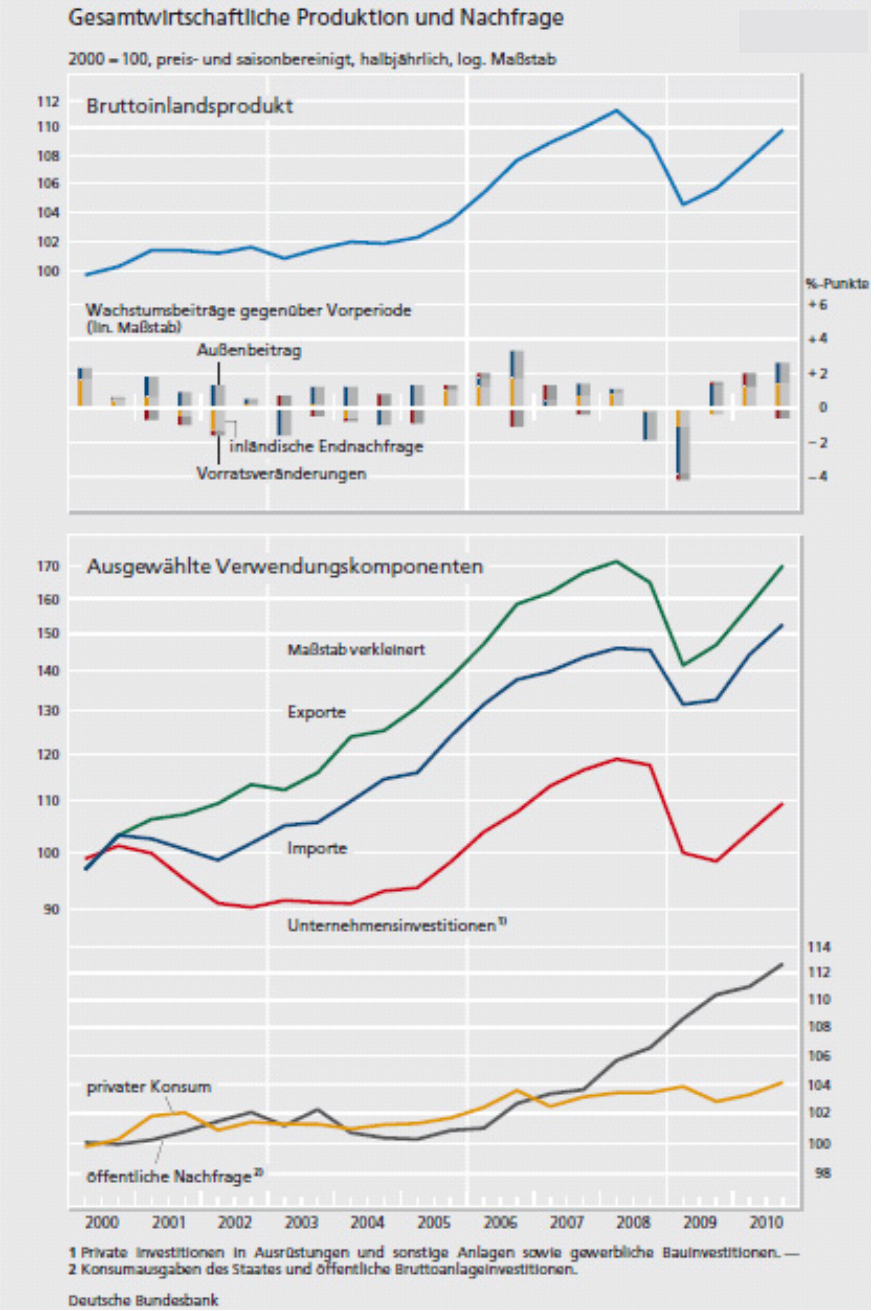
Diese massive Verschlechterung der Finanzierungsbedingungen bei weiterem Rekapitalisierungsbedarf des Bankensektors veranlasste die irische Regierung im November den Euro-Rettungsschirm in Anspruch zu nehmen.

Die konjunkturelle Aufwärtsbewegung im Euro-Raum, die Mitte 2009 begonnen hatte, setzte sich im vergangenen Jahr fort. Nach einem eher moderaten, durch widrige Wetterverhältnisse beeinträchtigten Jahresauftakt zog das Wachstum im Frühjahrsquartal vorübergehend deutlich an. Ausschlaggebend dafür waren die schwungvolle Entwicklung des Exportgeschäfts mit Drittstaaten und eine lebhafte Investitionstätigkeit. Letztere war unter anderem durch Nach-

holeffekte in der Bauwirtschaft der nördlichen Mitgliedsländer geprägt, in denen es im Winterhalbjahr 2009/2010 zu beträchtlichen Produktionsausfällen gekommen war. Nach der Jahresmitte flachte das Expansionstempo erheblich ab. Diese Verlangsamung ist zum einen Ausdruck einer Normalisierung, da das Wachstum im zweiten Quartal überzeichnet war. Zum anderen sind vom Welthandel geringere Impulse ausgegangen. Der Euro-Raum ist jedoch in der zweiten Jahreshälfte auf dem Wachstumskurs geblieben, den er Anfang des Jahres eingeschlagen hatte. Dies ist vor dem Hintergrund der schwächer gewordenen oder ganz ausgelaufenen Effekte der staatlichen Konjunkturprogramme ein Beleg dafür, dass sich mehr und mehr eine selbsttragende Erholung herausbildet.

Die gesamtwirtschaftliche Produktion lag Ende 2010 allerdings noch um knapp 3 % unter dem zyklischen Höchststand von Anfang 2008, den sie nach der Herbstprognose des IWF frühestens im Verlauf des Jahres 2012 wieder erreichen wird. Im Durchschnitt des Jahres 2010 ist das reale BIP im Euro-Raum nach ersten Schätzungen um 1 ¾ % gestiegen. Die Auslastung der gesamtwirtschaftlichen Kapazitäten dürfte zwar angesichts eines weiterhin flachen mittelfristigen Wachstumspfades spürbar gestiegen sein, die Produktionslücke war aber immer noch beträchtlich.

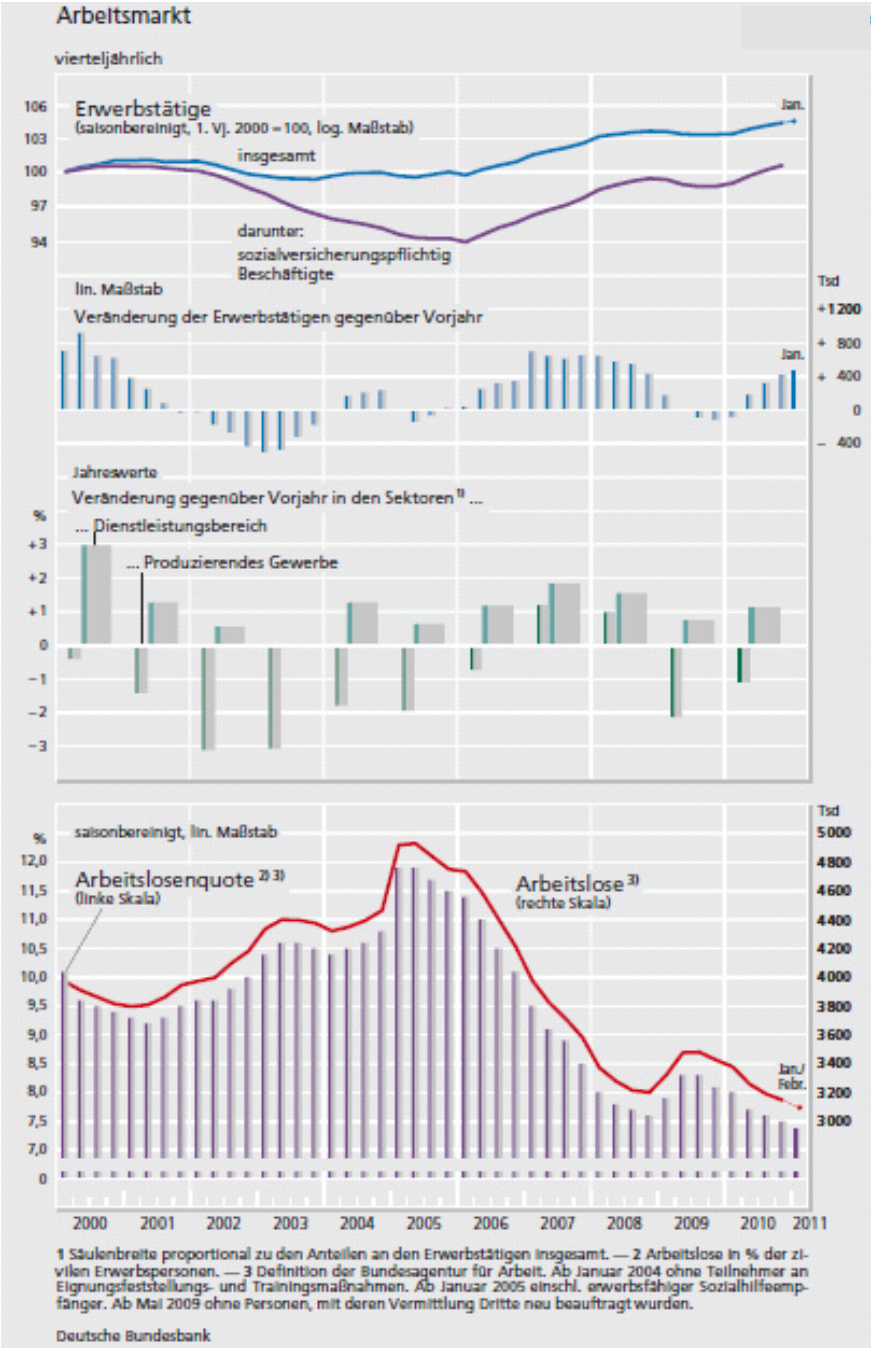
Der Aufschwung im Euro-Raum ist in regionaler Betrachtung 2010 vor allem von Deutschland getragen worden. Das Expansionstempo war hier mit 3 ½ % dreieinhalbmal so hoch wie in der EWU ohne Deutschland. Davon profitierten insbesondere die grenznahen Partnerländer, darunter auch die mittel- und osteuropäischen EU-Länder, die nicht zum Euro-Raum gehören. Das Wachstum der französischen Wirtschaft blieb zwar etwas unter dem EWU-Durchschnitt, dabei ist aber zu berücksichtigen, dass der rezessionsbedingte Produktionseinbruch relativ gering war und das Land voraussichtlich schon im Verlauf des Jahres 2011 zusammen mit Deutschland wieder das Vorkrisenniveau seiner Wirtschaftsleistung erreichen wird. In Italien, dessen reales BIP 2009 recht stark geschrumpft war, verlief die anschlie-



ßende konjunkturelle Erholung ohne Dynamik. Ende 2010 lag die gesamtwirtschaftliche Erzeugung hier noch um 5 ¼ % unter ihrem Vorkrisenstand. Gebremst wurde das Wachstum im Euro- Raum auch von den Peripherieländern. In Griechenland dauert die Rezession an, die portugiesische Wirtschaft hat die konjunkturelle Talsohle noch nicht durchschritten, und in Spanien sowie Irland fehlt es der Erholung an Schwung.

Ausschlaggebend für das zyklische Nachhinken dieser Ländergruppe sind neben den andauernden strukturellen Anpassungsprozessen, etwa in der Bauwirtschaft oder im Finanzsektor, insbesondere die verstärkten Anstrengungen der Regierungen zur Konsolidierung der öffentlichen Haushalte, die das Ziel haben, verloren gegangenes Vertrauen an den Finanzmärkten schnellstmöglich zurückzugewinnen.

Die Wachstumsunterschiede im Euro-Raum haben sich seit dem Einsetzen der konjunkturellen Erholung im Sommer 2009 im Vergleich zum Durchschnitt der Jahre 1999 bis 2007 allerdings nicht wesentlich verändert. Nur die frühere Wachstumsrangordnung hat sich grundlegend verschoben. So sind die Expansionsraten einiger im letzten Zyklus stark gewachsener Peripherieländer jetzt unter den EWU-Durchschnitt gefallen, während der damalige Nachzügler Deutschland die konjunkturelle Vorreiterrolle übernommen hat.



1.3 Wirtschaftsentwicklung in Deutschland

Die deutsche Volkswirtschaft hat sich überraschend schnell von dem tiefen Einbruch im Winterhalbjahr 2008/2009 erholt. Die Wirtschaftsleistung nahm im Jahr 2010 um 3,6 % zu, nach einem Rückgang von 4,7 % im Jahr zuvor. Hauptantriebskraft für die konjunkturelle Erholung war die Belebung der Weltwirtschaft und des Welthandels. Die deutschen Unternehmen, die in der Krise weitgehend an ihrem qualifizierten Fachpersonal festgehalten hatten, konnten die sich hieraus ergebenden Chancen in besonderem Maße wahrnehmen. Im Kontrast zur Erholung nach der Schwächephase im Jahr

2003 sprangen zudem die außenwirtschaftlichen Impulse zügig auf die Binnenwirtschaft über. Dazu trug bei, dass die verfügbaren Einkommen der Arbeitnehmer wieder deutlich zunahmen, die Arbeitslosigkeit weiter zurückging, die Profitabilität der Unternehmen schnell wieder ein hohes Niveau erreichte und die Kreditversorgung weitgehend störungsfrei blieb. Mit der Belebung der Exportnachfrage und der Binnenwirtschaft ging eine kräftige Zunahme der Importe einher. Die Preise stiegen zwar auf allen Absatzstufen verstärkt an, dies glich jedoch in erster Linie die Rückgänge des Vorjahres aus. Unterstützt wurde die wirtschaftliche Erholung von dem außergewöhnlich hohen Maß an Zuversicht der Unternehmen und der privaten Haushalte. Nachdem in der vergangenen Dekade oftmals eine skeptische Einschätzung der Zukunftsfähigkeit der Wirtschafts- und Sozialordnung Deutschlands überwogen hatte, herrscht nun das Bild vor, dass die Neuordnung vor allem der sozialen Sicherung und des Arbeitsmarktes sowie die damit in Zusammenhang stehende Lohnmoderation wichtige Voraussetzungen für die bemerkenswerte zyklische Widerstandskraft der deutschen Volkswirtschaft waren.

Strukturell ist Deutschland heute besser positioniert als zu jeder Zeit seit der deutschen Wiedervereinigung. Das gedrückte Wachstum des Produktionspotenzials zeugt gleichwohl davon, dass nach wie vor Herausforderungen bestehen und zahlreiche Aufgaben noch unerledigt sind.

Die deutsche Industrie, die unter dem weltweiten Einbruch der Nachfrage nach hochwertigen Investitions- und dauerhaften Konsumgütern sowie nach spezialisierten Vorleistungen besonders gelitten hatte – die Exporte von Waren und die reale Wertschöpfung des Produzierenden Gewerbes (ohne Bau) waren im Jahr 2009 jeweils um beinahe 17 % zurückgegangen –, konnte von der globalen konjunkturellen Erholung im Jahr 2010 in außergewöhnlichem Maße profitieren, obwohl sich der Schwerpunkt des weltwirtschaftlichen Wachstums weiter weg von den traditionellen deutschen Absatzmärkten hin zu den Schwellenländern, insbesondere in Süd- und Ostasien, verschoben hat. Dabei half den deutschen Industrieunternehmen nicht nur das passende Angebotssortiment, sondern häufig auch die Präsenz vor Ort. Mit dem Verzicht auf einen größeren Arbeitsplatzabbau während der Krise waren die Voraussetzungen gegeben, die schnell steigende Nachfrage zu bedienen. Bei den realen Warenausfuhren wurde mit einem Plus von knapp 16 % der hohe Vorkrisenstand fast wieder erreicht, und die reale Wertschöpfung der Industrie nahm binnen Jahresfrist um 10 % zu.

Die Rentabilität der Unternehmen erholte sich im Berichtsjahr erheblich und dürfte den bisher vorliegenden Informationen zufolge deutlich das Niveau der meisten Jahre der vergangenen Dekade übertroffen haben. Zusammen mit dem hohen Maß an Zuversicht war dies wohl ein wesentlicher Grund dafür, dass sich die inländische Investitionskonjunktur merklich belebte, wovon deutsche wie ausländische Anbieter profitierten. Die Aufwendungen für Ausrüstungen stiegen im Vergleich zum Vorjahr real um 11 % an. Dabei standen zunächst zuvor aufgeschobene Ersatzinvestitionen im Vordergrund, später trat das Erweiterungsmotiv hinzu. Auch wurden die Vorräte wieder aufgestockt.

Von der zyklischen Erholung der Industrie und der Exporte profitierten die Wirtschaftszweige am meisten, die unter dem konjunkturellen Einbruch besonders gelitten hatten. Der Bereich Handel, Gastgewerbe und Verkehr, dessen Wertschöpfung im Jahr 2009 in realer Rechnung um 6 % geschrumpft war, verzeichnete 2010 ein Wachstum von mehr als 3 %. Bei Finanzierung, Vermietung und Unternehmensdienstleistungen folgte auf ein Minus von gut 1 % ein Plus von knapp 2 %. Die öffentlichen und privaten Dienstleister, deren Wachstumsrate sich in der Krise auf etwas weniger als 2 % reduziert hatte, expandierten 2010 wieder stärker.

Die deutsche Bauwirtschaft, die von der Krise nur am Rande erfasst worden war, hat im Jahr 2010 weiterhin von öffentlichen Aufträgen profitiert. Da die beiden Konjunkturpakete der Bundesregierung überwiegend auf Maßnahmen im Bestand zielten, kamen sie in erster Linie dem

Baunebengewerbe zugute. Das Bauhauptgewerbe, auf das inzwischen deutlich weniger als die Hälfte der Wertschöpfung der Bauwirtschaft entfallen dürfte, wurde von dem besonders kalten Winterwetter zu Beginn und am Ende des Jahres beeinträchtigt. Die Lage im Wirtschafts- und im Wohnungsbau hellte sich spürbar auf, wozu die günstigen Finanzierungsbedingungen und die optimistischen Zukunftserwartungen beigetragen haben. Insgesamt nahm die reale Wertschöpfung im Baugewerbe binnen Jahresfrist um annähernd 2 % zu. Das Volumen der Bauinvestitionen erhöhte sich um fast 3 %.

Die privaten Konsumausgaben stiegen im Jahr 2010 in realer Rechnung um ½ %. Hierin spiegelt sich vor allem der erhöhte Ausgabenspielraum der privaten Haushalte wider. Im Berichtsjahr nahmen die verfügbaren Einkommen wegen der wachsenden Beschäftigung, der sich normalisierenden Arbeitszeiten und reduzierter Abgabenlasten mit 2 ¾ % kräftig zu, während der Preisanstieg auf der Verbraucherstufe zwar fühlbar war, aber die Kaufkraft für sich genommen nur um einen Prozentpunkt schmälerte. Wichtig für die Belebung des privaten Verbrauchs waren auch die optimistischen Erwartungen der Haushalte hinsichtlich der wirtschaftlichen Entwicklung und ihrer Einkommen. Die Einzelhandelsumsätze erhöhten sich 2010 real um 1 ¼ %, nach einem Rückgang von 3 % im Krisenjahr 2009. Überdies wurden recht viele neue Kraftfahrzeuge gekauft, obwohl es 2009 durch die Umweltprämie zu erheblichen Vorzieheffekten bei der Anschaffung neuer Pkws gekommen war. Die Zahl der Pkw-Zulassungen der privaten Haushalte blieb mit gut 1,2 Millionen zwar fast um die Hälfte hinter dem Vorjahrsergebnis zurück, sie war damit aber nur rund ein Fünftel niedriger als in den noch nicht von der Mehrwertsteueranhebung und den überschießenden Rohölpreisen beeinflussten Jahren 2003 bis 2005. Das Gastgewerbe konnte den Vorjahrsumsatz knapp halten. Die Sparquote der privaten Haushalte stieg im Berichtszeitraum auf 11,4 %, nachdem sie im Jahr davor nicht zuletzt aufgrund der Vielzahl von Kraftfahrzeugkäufen auf 11,1 % gesunken war.

Die Wareneinfuhren nahmen nicht nur aufgrund der recht lebhaften Konsum und Investitionskonjunktur, sondern vor allem wegen der schnell steigenden Ausfuhren kräftig zu. Hinzu kam, dass sich die Importintensität der Exporte weiter erhöht haben dürfte. Mit einem Plus von 13 ½ % glichen die Warenimporte das Minus von 10 % aus dem Krisenjahr 2009 mehr als aus und übertrafen den Vorkrisenstand real um 2 %. Besonders stark legten die Importe aus den Regionen zu, in denen auch die größten Exportgewinne erzielt wurden, also vor allem Süd- und Ostasien. Aber auch die Importe aus dem Euro-Raum wurden erheblich gesteigert. Ihr Volumen nahm der Außenhandelsstatistik zufolge mit 12 % deutlich stärker zu als das der Exporte in diese Region mit 10 %, und dies obwohl die krisenbedingten Rückgänge bei den Exporten mit 15 % wesentlich stärker ausgefallen waren als bei den Importen. Dies zeigt, dass Deutschland eine wichtige konjunkturstabilisierende Rolle für die anderen Länder des Euro-Gebiets wahrgenommen hat. Einschließlich der Dienstleistungsimporte stiegen die Einfuhren um 12 ½ %, verglichen mit einem Plus von 14 % bei den Ausfuhren.

Die Beschäftigung ist 2010 im Zuge der kräftigen Konjunkturerholung deutlich gestiegen. Die Zahl der im Inland erwerbstätigen Personen erhöhte sich im Berichtszeitraum um 212 000 oder 0,5 % gegenüber dem Jahresdurchschnitt 2009. Aber nicht nur der Umfang, sondern auch das frühe Einsetzen der Personalaufstockungen schon zu Jahresbeginn sind vor dem Hintergrund, dass die Lage am Arbeitsmarkt während der scharfen Rezession ausgesprochen stabil geblieben war, bemerkenswert. Die Belebung wurde von einem Anstieg der sozialversicherungspflichtigen Erwerbsarbeit getragen, die im Mittel um 292 000 beziehungsweise 1 % zunahm. Ein erheblicher Teil davon entfiel wie bereits im Jahr 2009 auf Neueinstellungen im Bereich der sozialen Dienstleistungen (+ 141 000). Die Bedeutung zyklischer Faktoren zeigt sich vor allem am beträchtlichen Plus bei Leiharbeitnehmern (+ 139 000), aber auch am Verlaufsprofil der Beschäftigung im Verarbeitenden Gewerbe. Obwohl dort seit dem Frühjahr 2010 wieder Stellen geschaffen werden, verbleibt im Jahresdurchschnitt al-

lerdings noch ein Verlust von 108 000 Arbeitsplätzen. Im abgelaufenen Jahr wurden überdies mehr Selbständige verzeichnet. Hingegen gab es weniger ausschließlich geringfügig Beschäftigte als ein Jahr zuvor.

Parallel zur positiven Beschäftigungsentwicklung sank die Zahl der registrierten Arbeitslosen 2010 im Mittel auf 3,24 Millionen, was einem Rückgang gegenüber dem Vorjahr um 179 000 Personen entspricht. Damit verringerte sich die entsprechende Quote von 8,2 % auf 7,7 %. Die Arbeitslosigkeit im weiteren Sinne, die beispielsweise auch Personen beinhaltet, mit deren Vermittlung Dritte beauftragt sind, ging lediglich um 79 000 Personen zurück und lag 2010 im Durchschnitt bei 3,54 Millionen. Allerdings nahm der Umfang externer Vermittlungsaufträge bereits im Jahresverlauf wieder ab. Von der Kurzarbeit abgesehen spielte der Einsatz arbeitsmarktpolitischer Maßnahmen keine nennenswerte Rolle. Der Rückgang der registrierten Arbeitslosigkeit fiel 2010 trotz fortschreitender Verringerung der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter um gut 110 000 Personen geringer aus als die Zunahme der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung. Ein Teil der zusätzlichen Stellen dürfte insbesondere in den Dienstleistungsbranchen demnach erneut von Personen eingenommen worden sein, die sich erstmalig oder nach einer Unterbrechung wieder für die Aufnahme einer dauerhaften Erwerbstätigkeit entschieden haben. Hierfür spricht der Anstieg der Erwerbsbeteiligung ebenso wie die Zunahme der Teilzeitquote.

Der Preisanstieg hat sich im Jahr 2010 auf allen Absatzstufen spürbar verstärkt. Wesentlich hierfür war die weltweite konjunkturelle Erholung und ihre Ausstrahlung auf die heimische Wirtschaft. Die Einfuhrpreise haben mit einer Steigerung von beinahe 8 % ihren Vorkrisenstand etwa wieder erreicht. Im Inland erzielte die deutsche Industrie im Durchschnitt lediglich 1 ½ % höhere Absatzpreise und konnte damit den Preisrückgang aus dem Vorjahr um mehr als 4 % bei Weitem noch nicht wettmachen. Im Auslandsabsatz konnte sie die Preise hingegen um knapp 3 ½ % anheben, die damit den Vorkrisenstand um 2 % übertrafen.

Auf der Verbraucherstufe zeigte sich ein differenziertes Bild. Während die Energie- und Nahrungsmittelpreise nach einem Rückgang im Jahr 2009 auch aufgrund steigender Weltmarktnotierungen teilweise recht kräftig in die Höhe gingen, ermäßigte sich der Preisauftrieb bei anderen Waren (ohne Energie) und bei Dienstleistungen

Arbeitslosenquoten nach Bundesländern im Jahresdurchschnitt 2010

Arbeitslose in % aller zivilen Erwerbspersonen

	Insgesamt	Frauen	Männer
Bayern	4,5	4,4	4,5
Baden-Württemberg	4,9	4,9	4,9
Rheinland-Pfalz	5,7	5,7	5,8
Hessen	6,4	6,4	6,4
Schleswig-Holstein	7,5	7,1	7,9
Saarland	7,5	7,4	7,6
Niedersachsen	7,5	7,4	7,6
Hamburg	8,2	7,5	8,9
Nordrhein-Westfalen	8,7	8,5	8,8
Thüringen	9,8	9,8	9,9
Brandenburg	11,1	10,5	11,7
Sachsen	11,8	11,5	12,1
Bremen	12,0	11,2	12,7
Sachsen-Anhalt	12,5	12,2	12,7
Mecklenburg-Vorpommern	12,7	11,7	13,7
Berlin	13,6	12,3	14,7
Bundesgebiet Ost, einschl. Berlin	**12,0**	**11,4**	**12,5**
Bundesgebiet West	**6,6**	**6,5**	**6,7**
Deutschland	**7,7**	**7,5**	**7,9**

Quelle: Bundesagentur für Arbeit, Arbeitslosenquoten; Datenstand: März 2011

deutlich. Ein solches Muster ist für den Beginn konjunktureller Aufschwungphasen durchaus typisch. Insgesamt erhöhten sich die Verbraucherpreise im Jahr 2010 dem Verbraucherpreisindex in nationaler Abgrenzung (VPI) zufolge um 1,1 %. Im Jahr zuvor hatte der Preisanstieg 0,4 % betragen. Im Jahresverlauf verstärkte er sich – gemessen an der 12 Monatsrate – von knapp 1 % auf beinahe 2 %. Treibende Kraft hinter dieser Beschleunigung waren die Rohölnotierungen. Zu Jahresbeginn 2011 stiegen die Preise um 2,0 % an, wozu auch die kräftige Anhebung der Stromtarife beigetragen hat. Die Erstellung neuer Wohngebäude verteuerte sich im Jahresverlauf wegen gestiegener Vorleistungskosten und der guten Baukonjunktur merklich. Im Jahresmittel fiel der Preisanstieg jedoch mit 1 % ähnlich moderat aus wie im Vorjahr.

1.4 Wirtschaftliche Entwicklung in der Region Berlin-Brandenburg

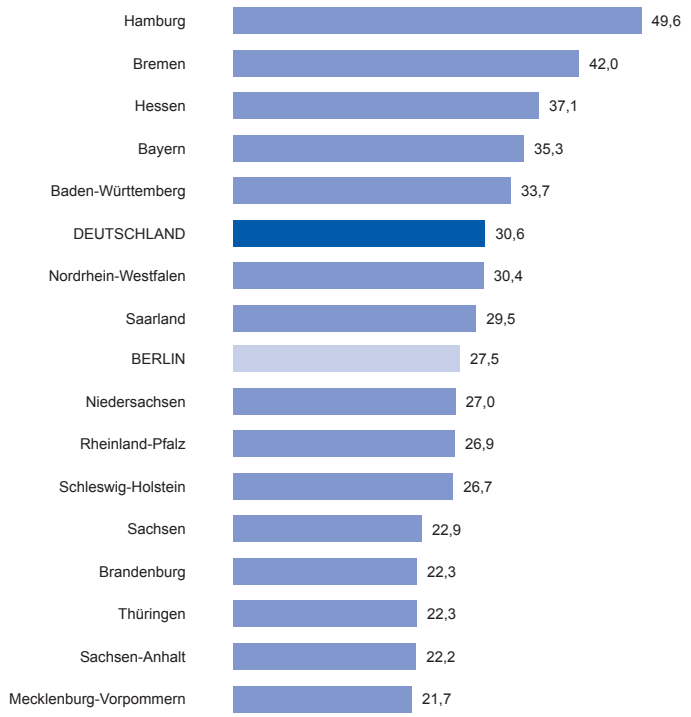
Die Wirtschaft in Berlin und Brandenburg ist im Jahr 2010 moderat gewachsen, nachdem sie 2009 vergleichsweise geringe Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise zu verkraften hatte. Mit einem preisbereinigten Anstieg des Bruttoinlandsprodukts um 2,7 Prozent in Berlin und 2,2 Prozent in Brandenburg wurden die beiden Länder von der Mehrzahl der anderen Bundesländer überholt.

Berlin und Brandenburg zählen jedoch zu den wenigen Ländern, deren Wirtschaftsleistung das Niveau des Jahres 2008, dem Jahr vor der Wirtschafts- und Finanzkrise, bereits wieder übertroffen hat. Preisbereinigt lag das Bruttoinlandsprodukt in Berlin um 2,2 Prozent und in Brandenburg um 0,5 Prozent über dem des Jahres 2008.

Die Wirtschaft der Region ist – besonders in Berlin – stark dienstleistungsorientiert. Das Produzierende Gewerbe trug im Jahr 2010 in Berlin nur zu 18,4 Prozent und in Brandenburg zu 26,2 Prozent zur Bruttowertschöpfung bei. Bundesweit betrug dieser Anteil immerhin 27,9 Prozent. Im Produzierenden Gewerbe wurden weder in Berlin noch in Brandenburg die hohen bundesweiten Zuwächse der Bruttowertschöpfung erreicht. Mit einem preisbereinigten Anstieg um 5,1 Prozent in Berlin und 6,6 Prozent in Brandenburg konnten die beiden Länder die Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise aber mehr als ausgleichen.

Bruttoinlandsprodukt je Einwohner im Jahr 2010

in 1.000 Euro



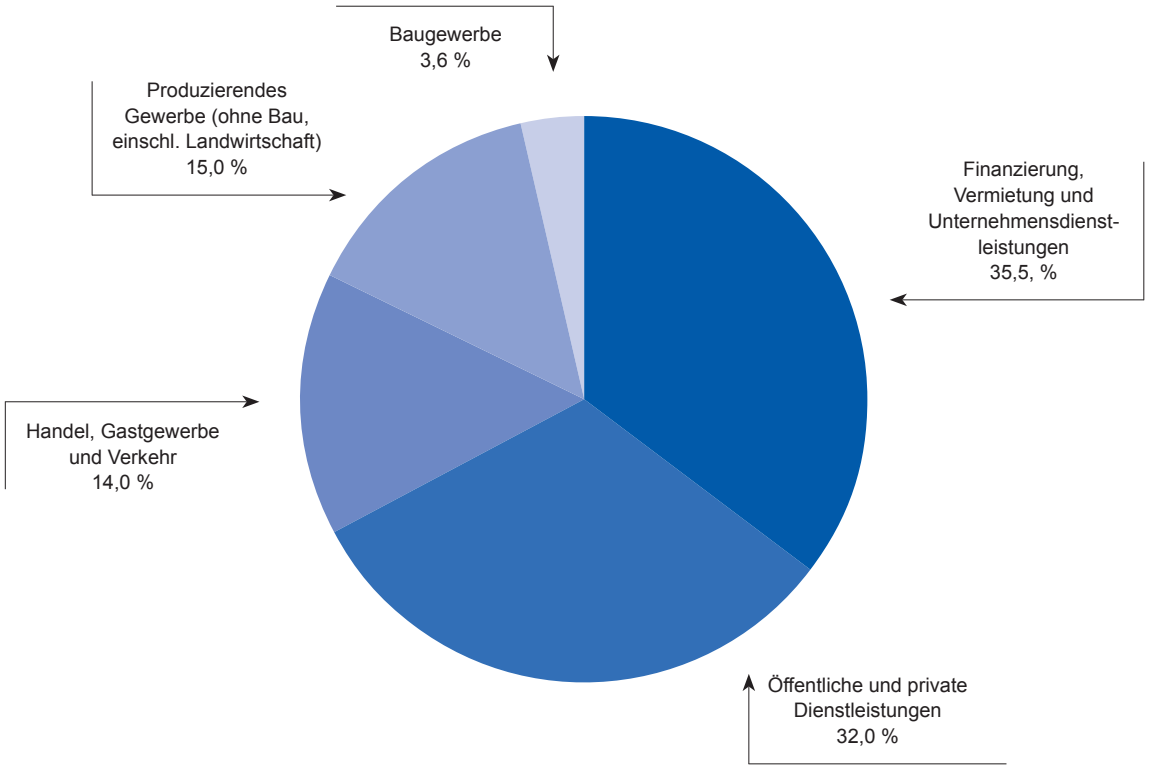
Quellen: Arbeitskreis „Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder", Statistisches Bundesamt

Innerhalb des Produzierenden Gewerbes erreichten Berlin mit 5,8 Prozent und Brandenburg mit 8,5 Prozent im Verarbeitenden Gewerbe die höchsten Zuwächse. Anders als Brandenburg konnte Berlin hier den Rückgang des Vorjahres aber nicht ganz aufholen. Im Baugewerbe ist die Bruttowertschöpfung um 4,2 Prozent in Berlin und 6,8 Prozent in Brandenburg und damit in beiden Ländern stärker als im Bundesdurchschnitt gewachsen.

Die Bruttowertschöpfung in den Dienstleistungsbereichen stieg in Ber-

Struktur der Berliner Wirtschaft im Jahr 2010

Anteil an der nominalen Bruttowertschöpfung in %



Quellen: Arbeitskreis „Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder"

lin um 2,6 Prozent und in Brandenburg um 1,3 Prozent. Wie Brandenburg kamen alle neuen Länder in den Dienstleistungsbereichen auf vergleichsweise geringe Wachstumsraten, von 0,4 Prozent in Mecklenburg-Vorpommern bis 1,3 Prozent in Brandenburg.

Während Berlin in den Bereichen Finanzierung, Vermietung und Unternehmensdienstleistungen sowie Öffentliche und Private Dienstleister das bundesdurchschnittliche Wachstum übertreffen konnte, lag der Anstieg im Bereich Handel, Gastgewerbe und Verkehr in Berlin und in Brandenburg unter dem Durchschnitt aller Bundesländer.

Diese Entwicklung ist vor allem auf den Bereich Handel, Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen und Gebrauchsgütern zurückzuführen. Hier war die Bruttowertschöpfung 2010 in Brandenburg preisbereinigt nur um 0,1 Prozent höher und in Berlin sogar um 0,2 Prozent.

1.5 Entwicklung im Güter- und Personenverkehrsmarkt

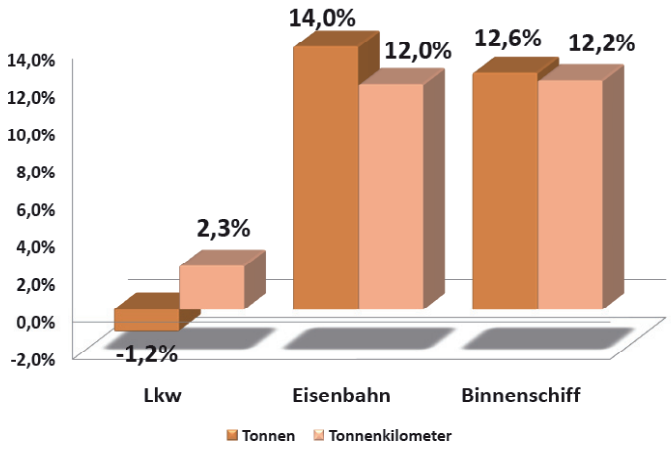
1.5.1 Entwicklung im Güterverkehr

Im Zuge der gesamtwirtschaftlichen Erholung hat sich die Güterverkehrsnachfrage auf dem deutschen Markt im Jahresverlauf insgesamt belebt. Allerdings entwickelten sich die Beförderungsmenge und die Verkehrsleistung bei den einzelnen Verkehrsträgern im Jahr 2010 im Vergleich zum Jahr 2009 sehr unterschiedlich.

Insgesamt nahmen die im Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsgüterverkehr transportierten Gütermengen im Jahr 2010 gegenüber dem Jahr 2009 um 1,1 % auf 3,3 Mrd. t zu; die erbrachte Transportleistung stieg um 5,8 % auf 451,5 Mrd. tkm. Während die Verkehrsleistungen damit bereits wieder ein deutliches Wachstum verzeichneten, fielen die Mengenzuwächse aufgrund der

außergewöhnlichen Entwicklung im Straßengüterverkehr vergleichsweise moderat aus.

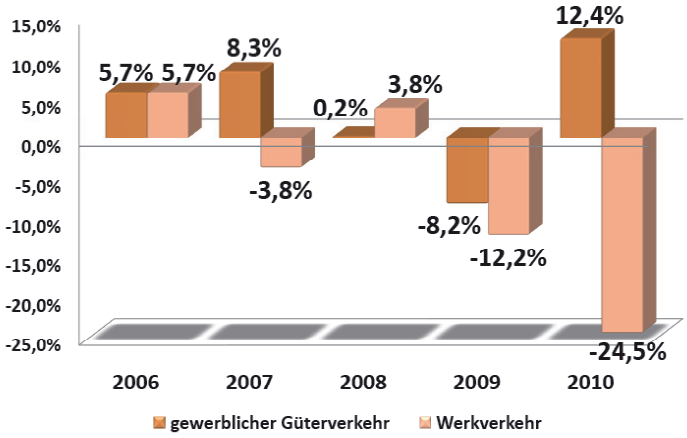
Güterverkehr in Deutschland - Veränderungen im Jahr 2010 gegenüber dem Jahr 2009 in %



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Statistisches Bundesamt

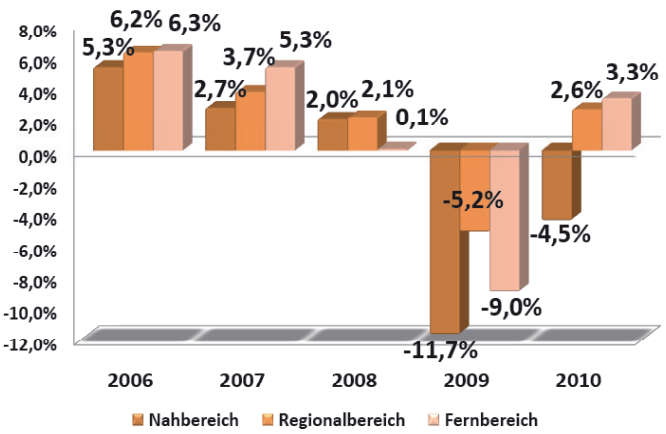
Die Verkehrsnachfrage auf dem deutschen Güterkraftverkehrsmarkt hat sich im Verlauf des vergangenen Jahres im Zuge der gesamtwirtschaftlichen Erholung belebt. Allerdings kam es im Straßengüterverkehr im Gesamtjahr 2010 nach den hohen Mengen- und Leistungseinbußen im Jahr 2009 zu stark divergierenden Entwicklungsverläufen: Während die Mengen im gewerblichen Verkehr einen kräftigen Zuwachs verzeichneten, gingen sie im Werkverkehr deutlich zurück. Insgesamt weist das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) für das Jahr 2010 im Binnen- und grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr mit deutschen Fahrzeugen einen neuerlichen Aufkommensrückgang aus. Die insgesamt beförderte Gütermenge verringerte sich im Jahr 2010 im Vergleich zum Jahr 2009 um 33,4 Mio. t bzw. 1,2 % auf 2,72 Mrd. t. Im Gegensatz zur Transportmenge verzeichnete die Beförderungsleistung im Jahr 2010 ein Wachstum. Mit rund 281,9 Mrd. tkm lag sie um 2,3 % über dem entsprechenden Wert des Jahres 2009. Die Diskrepanz zwischen Mengen- und Leistungsergebnis ist u. a. auf den Rückgang der Baustoffbeförderungen zurückzuführen, die vor allem im Nahbereich erfolgen und einen hohen Mengenanteil und niedrigen Leistungsanteil (in Tonnenkilometer) am Straßengüterverkehr aufweisen. Zudem wirkten sich witterungsbedingte Beeinträchtigungen insbesondere in den ersten Monaten des Jahres 2010 deutlich negativ auf die Verkehrsnachfrage aus. Im weiteren Jahresverlauf zeigte sich ein zunehmendes Aufkommenswachstum, das jedoch aufgrund des schneereichen Winterwetters gegen Ende des Jahres wieder zum Erliegen kam. Nachdem die verkehrswirtschaftliche Talfahrt im Vergleich zur gesamtwirtschaftlichen Entwicklung im Jahr 2008 relativ spät eingesetzt hatte, zeigte sich der Aufschwung nunmehr ebenfalls zeitlich versetzt.

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



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt

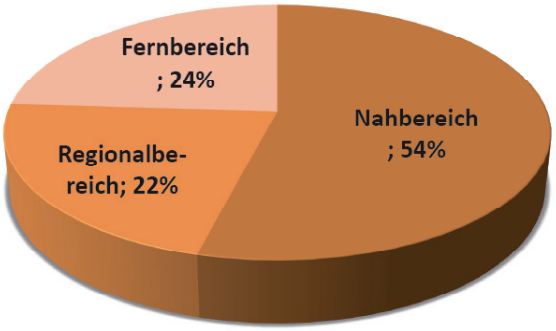
Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen nach Entfernungsbereichen - Veränderungen der beförderten Gütermengen gegenüber den Vorjahren in %



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt

Trotz der positiven Entwicklung des deutschen Außenhandels verbuchte der grenzüberschreitende Verkehr mit deutschen Fahrzeugen im Vergleichszeitraum Aufkommensverluste von 2,4 % und Leistungsrückgänge von 2,1 %. Im Binnenverkehr verringerte sich das Aufkommen um 1,2 % auf 2,59 Mrd. t; die Beförderungsleistung verzeichnete demgegenüber einen Zuwachs von 2,8 % auf rund 252,1 Mrd. tkm. Die prozentualen Aufkommensrückgänge im grenzüberschreitenden Verkehr lagen damit über denen des Binnenverkehrs.

Anteile der Entfernungsbereiche an der Gütermenge im Jahr 2010 in %

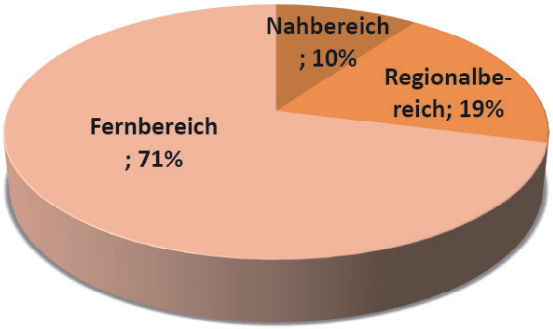


Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt

Nach Erkenntnissen des Bundesamtes für Güterverkehr übernahmen im vergangenen Jahr nicht wenige deutsche Unternehmen nach Möglichkeit renditereichere Binnenbeförderungen und überließen weniger ertragreiche grenzüberschreitende Beförderungen ausländischen Transportunternehmern.

Der gewerbliche Güterkraftverkehr und der Werkverkehr wiesen im gesamten Verlauf des Jahres 2010 höchst unterschiedliche Entwicklungen auf: Während der gewerbliche Verkehr bereits seit Februar 2010 nahezu allmonatlich zweistellige Wachstumsraten verzeichnete und aufgrund des Wirtschaftsaufschwungs im Vergleich zum Jahr 2009 insgesamt ein deutliches Wachstum erzielte, musste der Eigentransport durch Industrie und Handel einen unerwartet hohen Aufkommensrückgang hinnehmen. Dies traf vor allem den Nahbereich, an dem der Werkverkehr einen hohen Mengenanteil besitzt. Besonders betroffen war der Werkverkehr von den wirtschaftlichen Beeinträchtigungen der Baubranche, die unter den witterungsbedingten Hemmnissen zu Jahresbeginn und zum Jahresende 2010 zu leiden hatte. So sank der Werkverkehr im Jahr 2010 gegenüber dem Jahr 2009 um 24,5 %, während das Aufkommen im gewerblichen Verkehr um 12,4 % anstieg. Damit kam es in beiden Verkehrszweigen zu den bislang stärksten Auf- bzw. Abschwüngen der Gütermenge seit der Liberalisierung des euro-

Anteile der Entfernungsbereiche an der Verkehrsleistung im Jahr 2010 in %



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt

päischen Verkehrsmarktes im Jahr 1998. Auf Grundlage der geführten Marktgespräche sowie der wirtschaftlichen Leitdaten lassen sich die statistisch ausgewiesenen Rückgänge des Werkverkehrs in ihrer Deutlichkeit seitens des BAG allerdings nicht erklären.

Bei der Entwicklung im Nahbereich (bis 50 km) ist die große Bedeutung des Baubereichs zu beachten, der von den witterungsbedingten Einschränkungen erheblich beeinträchtigt wurde und sich nur langsam erholt. In den zurückliegenden Jahren entfielen rund 60 % der im Nahbereich beförderten Gütermenge auf Baustoffbeförderungen. Während die Gütermenge im Nahbereich im Jahr 2010 gegenüber dem Jahr 2009 einen Rückgang von 4,5 % verzeichnete, verringerte sich die Beförderungsleistung im Nahbereich um 1,0 %. Die im Jahr 2010 zu verzeichnenden Aufkommenszuwächse im Re-

gionalbereich (51 – 150 km) waren auf die deutlich gestiegene Industrieproduktion und den zunehmenden Handel zurückzuführen (Menge und Leistung: jeweils 2,6 %). Der konjunkturelle Erholungsprozess führte im Jahr 2010 vor allem im Fernbereich (151 km und mehr) zu einem Mengen- und Leistungszuwachs (Menge: 3,3 %, Leistung: 2,6 %). Damit knüpfte der Fernbereich wieder an das bis zum Jahr 2007 zu verzeichnende Wachstum an. Vor allem die Beförderungen im Fernbereich waren in der Vergangenheit maßgeblich am Wachstum des Straßengüterverkehrs beteiligt.

Von der insgesamt im Straßengüterverkehr beförderten Gütermenge entfielen im Jahr 2010 rund 76 % auf den Nah- und Regionalbereich. Dagegen wurden im Fernbereich 71 % der Gesamtverkehrsleistungen erbracht. Nach den krisenbedingten Rückgängen in den Jahren 2008 und 2009 kam es im grenzüberschreitenden Verkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen im Jahr 2010 wiederum zu einem Aufkommensrückgang. Die Leistungswerte erreichten ebenfalls nicht das Niveau des Jahres 2009. Insgesamt nahm die beförderte Gütermenge im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr im Jahr 2010 gegenüber dem Jahr 2009 um 2,4 % auf rund 127,4 Mio. t ab; die Verkehrsleistung verringerte sich um 2,1 % auf rund 29,8 Mrd. tkm. Hingegen entwickelten sich die Versandmengen nach den EU-Mitgliedstaaten deutlich rückläufig. Der grenzüberschreitende Empfang aus den EU-Mitgliedstaaten blieb im Jahr 2010 im Vergleich zum Vorjahr konstant.

Nach BAG-Erkenntnissen zu den mautpflichtigen Fahrleistungen partizipierten vor allem ausländische Fahrzeuge an der expandierenden Außenhandelstätigkeit. Gründe hierfür dürften sein, dass sich deutsche Unternehmen aufgrund der unsicheren Konjunkturlage zunächst noch äußerst vorsichtig bei der Erweiterung ihrer Fahrzeugkapazitäten verhielten und sich teilweise verstärkt auf Binnenbeförderungen konzentrierten.

Nach den hohen Rückgängen im Jahr 2009 kam es im Jahr 2010 bei den Vertragsfrachten insgesamt zu einer Verstetigung des Preisniveaus. Zu Beginn des Jahres 2010 hatten die Frachtraten aufgrund eines hohen Kapazitätsangebots und der in Teilen schwachen Nachfrage, unter anderem aus der Baubranche, nochmals nachgegeben. Zwar konnten sie sich im weiteren Jahresverlauf angesichts der Belebung der Verkehrsnachfrage sowie steigender Dieselpreise sukzessive erholen. Im Jahresvergleich bewegten sie sich insgesamt jedoch in etwa auf Höhe des Vorjahres. Trotz der Verbesserung der gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen in Deutschland blieben die Preise auf allen betrachteten Hauptrelationen mehr oder weniger deutlich hinter dem hohen Niveau des Jahres 2008 zurück. Während die Vertragsfrachten im innerdeutschen Verkehr im Gesamtjahr 2010 im Vergleich zum Jahr 2009 annähernd stagnierten, legten die Frachtraten im grenzüberschreitenden Verkehr nach Angaben des Statistischen Bundesamtes insgesamt zu. Dies galt nach Kenntnis der BAG-Marktbeobachtung allerdings nicht für alle Relationen in gleichem Maße. So bewegten sich beispielsweise die Beförderungsentgelte im grenzüberschreitenden Verkehr mit Mittel- und Osteuropa und hier vor allem im Verkehr mit Rumänien und Bulgarien, deren Volkswirtschaften nach wie vor unter den Folgen der Wirtschaftskrise zu leiden haben, im Jahr 2010 auf schwachem Niveau.

Die Entwicklung der Vertragsfrachten im vergangenen Jahr deckt sich mit Aussagen zahlreicher Speditions- und Transportunternehmen, wonach Preiserhöhungen in weiten Teilen des Jahres 2010 nur schwer am Markt durchsetzbar waren. Nach Kenntnis des Bundesamtes waren die Ausschreibungsaktivitäten der verladenden Wirtschaft und großer Speditionen weiterhin hoch, wobei die Auftragsvergabe über Ausschreibungsplattformen insbesondere seitens großer Verlader tendenziell weiter zugenommen hat. Ferner warben im vergangenen Jahr einzelne große Logistikdienstleister mit Pauschalpreisen für den deutschlandweiten Transport einer Palette. Entsprechend wiesen zahlreiche Transporteure in Marktgesprächen des Bundesamtes auf den erheblichen Preisdruck großer Spediteure in einigen Marktsegmenten im

Wege von Neuausschreibungen hin. Vor allem um den Jahreswechsel 2009/2010 herum, der noch im Zeichen der Wirtschaftskrise stand, machten Transportunternehmen im Rahmen von Vertragsabschlüssen häufig noch preisliche Zugeständnisse, um Beförderungsaufträge zu erhalten. Allerdings hat sich die Verhandlungsposition der Transportwirtschaft gegenüber ihren Auftraggebern im Jahresverlauf 2010 sukzessive gebessert, bedingt durch die steigende Verkehrsnachfrage und in Teilen zu beobachtender Kapazitätsengpässe. In Verbindung mit den gestiegenen Energiekosten führte dies dazu, dass eine zunehmende Anzahl von Transportunternehmen beim Abschluss neuer Verträge höhere Preise durchsetzen konnte und das Preisniveau zumindest im 2. Halbjahr 2010 insgesamt über jenem des 2. Halbjahres 2009 lag.

Auf dem Spotmarkt waren vor dem Hintergrund der verbesserten Kapazitätsauslastung sowie örtlicher, temporärer Angebotsengpässe im Jahresverlauf 2010 tendenziell deutlich steigende Frachtraten zu beobachten. Nach Informationen des Bundesamtes lagen die Tagesfrachten hier in Abhängigkeit von den betrachteten Relationen und Zeiten sowie dem geforderten Fahrzeugequipment zwischen 10 und in Einzelfällen 30 % über den entsprechenden Werten aus dem Jahr 2009.

Die Gesamtkosten der deutschen Güterkraftverkehrsunternehmen sind im Jahr 2010 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt gestiegen. Als Kostentreiber erwiesen sich primär die höheren Kraftstoffkosten. Betrug der durchschnittliche Dieselpreis bei Abgabe an Großverbraucher nach Angaben des Statistischen Bundesamtes im Jahr 2009 noch 85,28 Euro/ 100 l, so lag er im Jahr 2010 bei 97,17 Euro/100 l. Dies entspricht einem Anstieg von knapp 14 %. So dürften im vergangenen Jahr auf Kraftstoffkosten etwa ein Viertel der Gesamtkosten eines im Fernverkehr eingesetzten Lastkraftfahrzeugs entfallen sein. Höhere Fuhrparkeinsatzkosten resultierten ferner aus gestiegenen Reifenpreisen. Diese waren unter anderem auf die höhere Nachfrage nach Leichtlaufreifen zurückzuführen, die nicht zuletzt durch deren finanzielle Förderung im Rahmen des Programms „De-minimis“ gestärkt wurde. Die Preise für Reparatur- und Wartungsleistungen sowie Ersatzteile lagen nach Angaben eines Teils der Unternehmensvertreter ebenfalls über dem Niveau des Vorjahres.

Anzumerken ist, dass den tendenziell steigenden Personal- und Sachkosten zumindest in Teilen Produktivitätssteigerungen der Güterkraftverkehrsunternehmen gegenüber standen. So gelang es nicht wenigen gewerblichen Güterkraftverkehrsunternehmen, infolge der höheren Verkehrsnachfrage ihre Laderaumkapazitäten besser auszulasten und die Effizienz ihrer Fahrzeugumläufe zu steigern. Darüber hinaus trug die Inanspruchnahme von Fördermitteln aus den Programmen „De-minimis“ sowie „Aus- und Weiterbildung“ zur Dämpfung der Kostensteigerungen bei. Im Rahmen der beiden Förderprogramme wurden im Jahr 2010 rund 150,3 Mio. Euro ausgezahlt, wovon rund 27,0 Mio. Euro auf Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen der Unternehmen entfielen und rund 123,3 Mio. Euro auf Maßnahmen, die im Rahmen des Programms „De-minimis“ gefördert werden. Angesichts der Zunahme der Verkehrsnachfrage sind die Umsätze im gewerblichen Straßengüterverkehr nach Erkenntnissen des Bundesamtes im Jahr 2010 im Vergleich zum Jahr 2009 spürbar gestiegen.

Nach Angaben von Unternehmen lagen die Umsatzsteigerungen teilweise im zweistelligen Prozentbereich. Mehrheitlich berichteten die im Rahmen der Marktbeobachtung befragten Güterkraftverkehrsunternehmen bezogen auf das Gesamtjahr 2010 auch von einer Verbesserung ihrer Ertragslage im Vergleich zum Vorjahr. Zurückzuführen war dies im Wesentlichen auf die verbesserte Auftrags- und Beschäftigungslage.

In Bezug auf die Transportunternehmen ist einschränkend anzumerken, dass die skizzierte Entwicklung der Frachtraten über weite Strecken des vergangenen Jahres nicht mit der Kostenentwicklung Schritt hielt. Nachdem zahlreiche gewerbliche Güterkraftverkehrsunternehmen im Jahr 2009 Verluste machten, dürfte der Großteil der im Rahmen der Marktbeobachtung

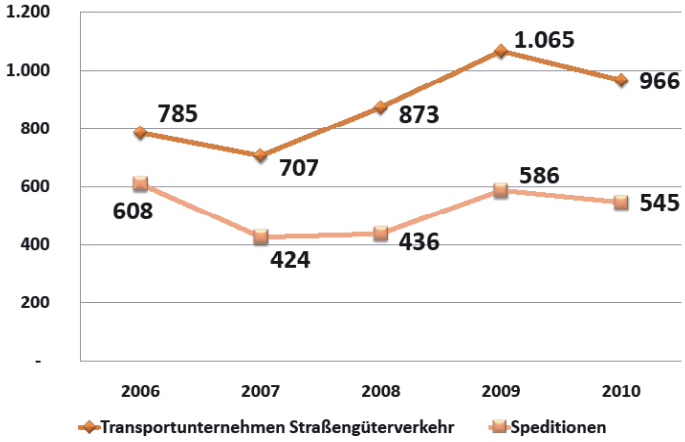
befragten Güterkraftverkehrsunternehmen spätestens gegen Ende des Jahres 2010 wieder in die Gewinnzone zurückgekehrt sein. Mehrfach wiesen Unternehmen bei Marktgesprächen auf Nachwirkungen der Wirtschaftskrise hin, die sich in Forderungsausfällen zeigten und ihre Ertragslage belasteten.

Das Investitionsklima hat sich im Laufe des Jahres 2010 gebessert. Ein Indikator ist die Erholung im Nutzfahrzeugsektor und hier insbesondere die positive Entwicklung der Neuzulassungen bei den Sattelzugmaschinen. Diese nahmen im Vergleich zum Jahr 2009 um rund 39,7 % auf knapp 28.000 Einheiten zu. Allerdings blieben sie damit zahlenmäßig deutlich hinter dem bisherigen Höchstwert aus dem Jahr 2007 zurück. Der Bestand an Sattelzugmaschinen erreichte Anfang 2011 wieder annähernd das Vorkrisenniveau.

Trotz zunehmender Aktivitäten waren die Investitionsentscheidungen vieler Güterkraftverkehrsunternehmen Marktgesprächen des BAG zufolge im vergangenen Jahr noch von erheblicher Unsicherheit über die Nachhaltigkeit des Aufschwungs, die Verlässlichkeit der wirtschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen sowie die künftige Entwicklung der Beförderungsentgelte geprägt. Bei einem Großteil der Fahrzeuginvestitionen handelte es sich um Ersatzinvestitionen. Nicht wenige Fernverkehrsunternehmen ersetzten im Jahresverlauf ihre Euro 3- durch Euro 5-Fahrzeuge. Vergleichsweise zurückhaltender zeigten sich viele Transportunternehmen bei Erweiterungsinvestitionen; der Kapazitätsaufbau wurde im vergangenen Jahr eher zögerlich betrieben. Diejenigen, die ihren Fuhrpark erweiterten, um die steigende Nachfrage ihrer Kunden bedienen zu können, haben nicht selten - anstatt neuer Lkw - gute gebrauchte Euro 5-Fahrzeuge gekauft.

Ferner hat ein großer Teil der Unternehmen seinen Fuhrpark durch Mietfahrzeuge mit möglichst kurzen Laufzeiten aufgestockt, um flexibel zu bleiben und sich ggf. von diesen Kapazitäten schnell wieder trennen zu können. Zeitweise führte die starke Nachfrage nach Mietfahrzeugen zu erheblichen Engpässen in diesem Marktsegment. Insgesamt verstärkte sich damit die Tendenz zur Flexibilisierung des Fuhrparks. Diesem tragen Lkw-Hersteller durch die Stärkung eigener Vermietgesellschaften sowie entsprechende vertragliche Regelungen Rechnung.

Anzahl der beantragten Insolvenzverfahren nach der Systematik der Wirtschaftszweige in den Jahren 2006 bis 2010



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt

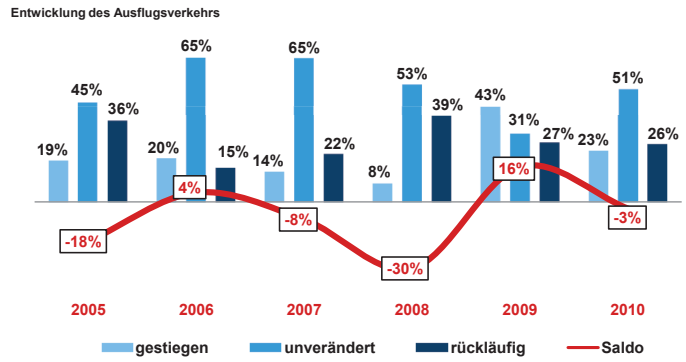
Vor dem Hintergrund der verbesserten Wirtschaftlage gingen die Unternehmensinsolvenzen in Deutschland im Jahr 2010 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt um 2,1 % auf 31.998 Verfahren zurück. Dabei nahmen die Insolvenzverfahren bei Transportunternehmen des Straßengüterverkehrs (inklusive Umzugsunternehmen) mit 9,3 % und bei Speditionsunternehmen ohne eigenen Fuhrpark mit 7,0 % überproportional ab. Im Fünfjahresvergleich verharrten sie dennoch auf relativ hohem Niveau. Insgesamt beantragten im vergangenen Jahr 966 Transportunternehmen und 545 Speditionen Insolvenz. 8.320 Beschäftigte - rund 35,0 % weniger als im Jahr 2009 - waren von diesen Insolvenzen betroffen. Leicht verbessert hat sich auch das Insolvenzrisiko im Transport- und Logistikbereich.

Nach Angaben von Creditreform sank hier die Quote der durch Insolvenz bedrohten Betriebe (massiver Zahlungsverzug oder gestellter Insolvenzantrag) von 418 im Jahr 2009 auf 409 im Jahr 2010 je 10.000 aktive Unternehmen

1.5.2 Entwicklung im Omnibusgelegenheitsverkehr und im ÖPNV

Während das Geschäftsklima im Jahr 2010 in nahezu allen Wirtschaftsbereichen Rekorde brach, blieb die Stimmung der deutschen Busunternehmer gedämpft. Damit hielt die konjunkturelle Krise zeitverzögert doch noch Einzug in die Busbranche. Die Realität war für deutsche Busunternehmer damit leider so ernüchternd, wie es die Prognosen des letzten Jahres vorausgesagt hatten. Nach Schätzungen der Befragten wird sich die Busbranche 2011 insgesamt allerdings wieder etwas erholen. Differenziert man zwischen den Branchen, sehen die Perspektiven im Gelegenheitsverkehr deutlich besser aus als im Linienverkehr. In der Bustouristik steigen die Erwartungen um vier Prozent im Vergleich zum Vorjahr.

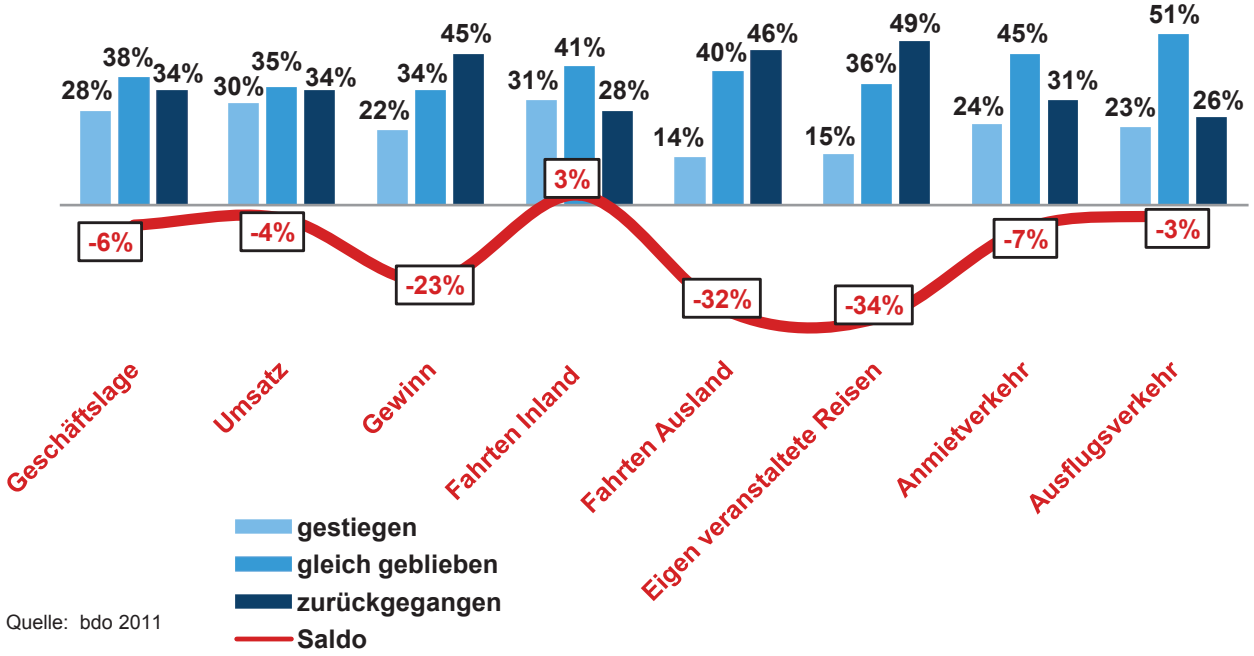
Wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen bereiten den Unternehmern auch weiterhin Sorge. Steigende Treibstoffkosten und Einfahrtverbote im Rahmen von Umweltzonen sind nur einige der Probleme, welche die Busunternehmer vor Herausforderungen stellen und als bedeutendste Einflussfaktoren für die zukünftige Entwicklung gesehen werden.



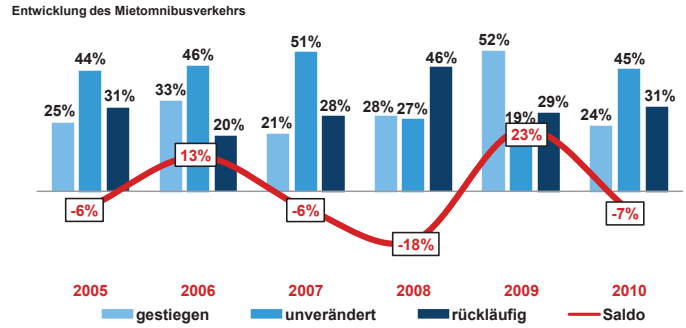
Quelle: bdo 2011

In der Bustouristik haben sich Deutschlandreisen im Jahr 2010 positiv entwickelt. Alle anderen touristischen Geschäftsbereiche mussten tendenziell Verluste hinnehmen. Dies zeigt sich in negativer Umsatzeinschätzung und verschlechterter Gewinnsituation im Vergleich zum Vorjahr. Im Hinblick auf einzelne Marktsegmente erzielen sowohl Ausflugsverkehr, eigen veranstaltete Busreisen als auch der Anmietverkehr negative Ergebnisse im Vergleich zum Vorjahr. Neben dem Trend zum Deutschlandtourismus haben bustouristische Kurzreisen nach wie vor ein großes Erfolgspotential. Gerade für den boomenden Städte- und Kulturtourismus sowie Musical- und Eventreisen sind Reisebusse als flexibles und umweltfreundliches Verkehrsmittel unverzichtbar.

Zusammenfassung Bustourismus für das Jahr 2010



Quelle: bdo 2011

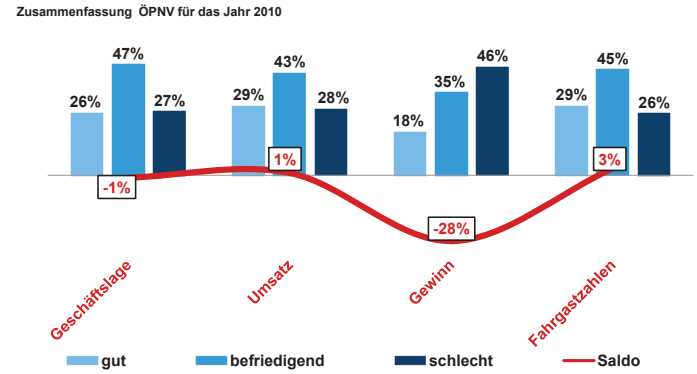


Quelle: bdo 2011

Für das zurückliegende Jahr beurteilte das Busgewerbe die Umsatzentwicklung ausgewogener, aber weniger optimistisch als im Vorjahr. Das Ergebnis aus positiven und negativen Lageurteilen steht im Jahr 2010 zwölf Prozentpunkte schlechter als im Vorjahr und sinkt auf einen Saldo von minus vier Prozent. 34 Prozent der Unternehmer verzeichnen sinkende Umsätze, während 30 Prozent Verbesserungen registrieren.

Negative Tendenzen verzeichnet auch der Ausflugsverkehr. Im Gegensatz zur positiven Entwicklung im Vorjahr erzielen die Ausflugsfahrten nunmehr einen Saldo von minus drei Prozent. Eine Negativentwicklung muss auch der Mietomnibusverkehr hinnehmen. Der Stimmungssaldo sinkt im Jahr 2010 auf einen Minuswert von sieben Prozent. Der Anteil von Unternehmen, die ihre Omnibusse häufiger vermieten konnten, liegt demnach lediglich bei 24 Prozent, während ein Drittel der Busunternehmen (31 Prozent) die Nachfrage nach Mietbussen als rückläufig bewertet.

Im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) fällt die Bilanz für das Jahr 2010 durchwachsen



Quelle: bdo 2011

aus. Eine leichte Positivtendenz zeigte sich bei den Umsatz- und Fahrgastzahlen. Im Gegensatz zur Umsatzentwicklung nahm die Gewinnkurve der ÖPNV-Unternehmer im Jahr 2010 einen negativen Verlauf. Die Gewinne setzten damit im Jahr 2010 ihren Abwärtstrend fort. Steigende Personalausgaben und Dieselpreise sowie sinkende Ausgleichsleistungen des Staates muss der Betrieb jedoch selbst verkraften.

2. Politische und rechtliche Rahmenbedingungen für Güter- und Personenverkehrsunternehmer

2.1 Europäische Politik und EU-Recht

Neue Kabotageregelungen für Transportunternehmer ab dem 14.05.2010

Ab dem 14. Mai 2010 gilt gemäß der EU-Verordnung 1072/2009: Jeder Verkehrsunternehmer, der Inhaber einer Gemeinschaftslizenz ist und dessen Fahrer, wenn er Staatsangehöriger eines Drittlandes ist, eine Fahrerbescheinigung mit sich führt, ist unter bestimmten Bedingungen zur Kabotage berechtigt.

Diese Güterkraftverkehrsunternehmer sind berechtigt, im Anschluss an einen grenzüberschreitenden Transport aus einem anderen Mitgliedsstatt oder Drittland in den Aufnahmemitgliedstaat oder Drittland in den Aufnahmemitgliedstaat nach Auslieferung der Güter bis zu drei Kabotagetransporte mit demselben Fahrzeug oder im Fall von Fahrzeugkombinationen mit dem Kfz desselben Fahrzeugs durchzuführen.

Die letzte Entladung, bevor der Aufnahmemitgliedstaat verlassen wird, muss innerhalb von sieben Tagen nach der letzten Entladung der in den Aufnahmemitgliedstaat eingeführten Lieferung erfolgen.

Kabotagetransporte im Anschluss an eine grenzüberschreitende Beförderung sind erst nach vollständiger Entladung des Fahrzeugs zugelassen, betont das Bundesamt für Güterverkehr. Zudem könne künftig innerhalb von drei Tagen nach der Einfahrt mit einem unbeladenen

Fahrzeug in das Hoheitsgebiet eines Mitgliedsstaats ein Kabotagetransport durchgeführt werden. Das setze voraus, dass zuvor ein grenzüberschreitender Transport in einen anderen Mitgliedsstaat stattgefunden hat und das insgesamt die Sieben-Tage-Frist eingehalten wird. Die EU-Verordnung sieht zudem vor, dass der Verkehrsunternehmer eindeutige Belege für die grenzüberschreitende Beförderung und für jede einzelne der Kabotagefahrten vorweisen kann, die bestimmte Angaben enthalten müssen.

EuGH-Entscheidung zum deutschen Kündigungsrecht

Die deutsche schrittweise Verlängerung der Kündigungsfrist stammt aus dem Jahr 1926 und sollte zum besseren Schutz der älteren Arbeitnehmer beitragen. Die Festsetzung des Mindestalters von 25 Jahren gilt als „politisches Entgegenkommen“ der damaligen Regierung gegenüber den Unternehmen, um die Verlängerung grundsätzlich durchzusetzen.

Die höchsten EU-Richter wiesen im vergangenen Jahr die deutschen Gerichte an, die fragliche deutsche Regelung in laufenden Prozessen vor Arbeitsgerichten „erforderlichenfalls unangewendet zu lassen“. Damit wirkte die Entscheidung sofort auch über den konkreten Fall hinaus.

Das Landesarbeitsgericht Düsseldorf hatte als Berufungsinstanz den Fall dem EuGH zur Entscheidung vorgelegt. Die EU-Richter erklärten die deutsche Regelung für „nicht angemessen oder geeignet“. Sie wiesen insbesondere die Argumentation zurück, der Arbeitgeber solle eine „größere personalwirtschaftliche Flexibilität“ bekommen, weil jüngeren Arbeitnehmern eine größere berufliche und persönliche Mobilität zugemutet werden könne. Dies sei nicht der Fall, weil die Nichtanrechnung der Betriebszugehörigkeit vor dem 25. Lebensjahr unabhängig vom Alter bei einer Entlassung gelte.

Das Gericht stellte auch fest, ein Einzelner könne sich vor Gericht nicht direkt auf die EU-Richtlinie zum Verbot der Diskriminierung berufen. Das Diskriminierungsverbot sei jedoch ein „allgemeiner Grundsatz des Unionsrechts“. Das nationale Gericht müsse „die volle Wirksamkeit des Unionsrechts“ gewährleisten. Deshalb dürfe es in einem solchen Fall nationales Recht nicht anwenden.

Modifizierte 12-Tage-Regelung für Busfahrer am 04.06.2010 in Kraft getreten

Am 4. Juni 2010 war es endlich soweit. Die modifizierte 12-Tage-Regelung für den grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr trat in Kraft. Auf massives Drängen des bdo und seiner Landesverbände hatten sich die Vertreter der EU-Kommission und des EU-Parlaments im April vergangenen Jahres zu einer „Wiedereinführung“ einer – abgeänderten – 12-Tage-Regelung entschlossen.

Damit sind seit dem 04.06.2010 Busreisen ins Ausland wieder mit einem Fahrer bis zu einer Dauer von 12 Tagen möglich. Die Neuregelung findet sich in Art. 8 Abs. 6 a VO (EG) Nr. 561/2006.

Im Unterschied zur ursprünglichen 12-Tage-Regelung gelten allerdings folgende Besonderheiten:

- Die Fahrt muss einen Aufenthalt von mindestens 24 Stunden in einem anderen EU-Land beinhalten.

- Es muss sich um eine einzelne Fahrt/Tour handeln. Bei einer z.B. achttägigen Fahrt ins Ausland braucht der Fahrer keine Wochenruhezeit einzulegen. Er darf aber nicht im Anschluss noch eine weitere Fahrt durchführen (obwohl die 12 Tage noch nicht ausgeschöpft waren).

- Vor Fahrtantritt muss der Fahrer eine regelmäßige Wochenruhezeit von mindestens 45 Stunden genommen haben.

- Nach der Fahrt muss der Fahrer entweder zwei regelmäßige Wochenruhezeiten (90 h) oder eine regelmäßige (45 h) und eine reduzierte (24 h) Wochenruhezeit (69 h) am Stück einlegen (im letzteren Fall muss der Ausgleich vor Ende der dritten Folgewoche gewährt werden).

Für die Unternehmen nachteilig ist allerdings, dass die Sonderregelung im nationalen Gelegenheitsverkehr nicht gilt. Der bdo wertet die Wiedereinführung der modifizierten 12-Tage-Regelung dennoch zunächst als Etappensieg und ersten Schritt in die richtige Richtung, hält aber an seiner Forderung für eine EU-weite Sonderregelung der Sozialvorschriften für Busfahrer, die den besonderen Anforderungen und Profilen dieser Tätigkeit und dieses Wirtschaftsbereiches hinreichend gerecht wird, weiterhin fest.

Neues EU-Formblatt

Die EU-Kommission hat die EU-Bescheinigung über die Zeiten, die nicht vom Fahrtenschreiber/digitalem Kontrollgerät erfasst werden (sog. Urlaubsbescheinigung), im vergangenen Jahr überarbeitet.

Die Bescheinigung ist immer dann auszustellen, wenn der Fahrer im Zeitraum der zurückliegenden 28 Kalendertage keine Arbeitszeitnachweise (Tachoscheiben bzw. Aufzeichnungen auf der Fahrerkarte) für ein oder mehrere Tage vorweisen kann.

Bisher enthielt die EU-Bescheinigung nur die Möglichkeit, Krankheit, Urlaub, das Lenken eines vom Anwendungsbereich der VO (EG) Nr. 561/2006 oder des AETR ausgenommenen Fahrzeugs zu bescheinigen. Andere Zeiten wie z. B. Werkstattarbeiten konnten nicht bescheinigt werden. Dies ist nunmehr mit der neuen Bescheinigung möglich. Neu in die Bescheinigung ist aufgenommen worden, dass nunmehr auch anzugeben ist, ab wann der Fahrer beschäftigt ist.

Da die EU-Bescheinigung nunmehr alle relevanten Zeiten enthält, kann sie auch für den nationalen Bereich verwendet werden. Für rein national tätige Unternehmen besteht aber nach wie vor keine Verpflichtung, das EU-Formblatt zu nutzen. Wird es allerdings genutzt, dann muss es unverändert angewandt werden.

EuGH-Urteil kippt Personenbeförderungssteuer Polens

Nach Interventionen des deutschen Busgewerbes gegen die Erhebung der sogenannten Personenbeförderungssteuer in Polen hatte die EU-Kommission ein Klageverfahren gegen Polen eingeleitet. Die Kommission hatte die Feststellung beantragt, dass Polen durch sein System der Besteuerung von Beförderungsleistungen gegen die sogenannten Mehrwertsteuer-Systemrichtlinie verstößt.

Nach Auffassung des bdo widersprach die Einführung der Personenbeförderungssteuer für deutsche Unternehmer in Polen dem EU-weit geltenden Grundsatz der Gleichbehandlung, denn nach der 6. EG-Mehrwertsteuerrichtlinie müssen grenzüberschreitende Busreisen anteilig nach dem Streckenprinzip versteuert werden.

Im Mai 2010 hat der Europäische Gerichtshof die bdo-Auffassung bestätigt. Mit seinem Urteil hat er der Klage stattgegeben und den Verstoß Polens gegen verschiedene Bestimmungen der Mehrwertsteuer-Systemrichtlinie festgestellt.

Die Neuregelungen, die seitens Polens in Kraft gesetzt wurden, führten für deutsche Unternehmen allerding zu derart bürokratischen Aufwendungen, dass viele Busunternehmen Gelegen-

heitsverkehre in das Nachbarland nicht mehr anboten.

2.2 Güterkraftverkehrs- und Personenbeförderungsrecht

Verzicht auf Mauterhöhung für Euro-3-LKW

Der deutsche Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer hat 2010 angekündigt, die zum Jahreswechsel anstehende Anhebung der Mautsätze für Euro-3-LKW aussetzen. Dazu hat das Bundesverkehrsministerium Mitte August einen Entwurf zur Änderung der Mauthöhenverordnung vorgelegt. Der Entwurf wurde Mitte September vom Bundeskabinett verabschiedet.

Durch die Änderung der Verordnung entfällt zum einen das Anheben der Mautsätze in der Kategorie C um 2 Cent pro Kilometer. Andererseits jedoch wird auch die vorgesehene Senkung der Mautsätze für schadstoffärmere LKW um 0,1 Cent pro Kilometer nicht vollzogen.

Bund plant die Erweiterung der LKW-Maut auf vierspurige Bundesstraßen

Im Juni 2010 kündigte Ramsauer im Verkehrsausschuss des Bundestages an, die Erhebung der LKW-Maut auf vierstreifige Bundesstraßen zu erweitern. Das jährliche Einnahmevolumen bezifferte er auf mindestens 100 bis 150 Mio. EUR. Die Mauterweiterung war Bestandteil der Beschlüsse der Bundesregierung zur Sanierung des Staatshaushalts, auch wenn sie in der Sparliste nicht ausdrücklich erwähnt ist. Nach Aussage des Bundesverkehrsministers Ramsauer geht dies darauf zurück, dass es sich nicht um Einsparungen, sondern um Einnahmen handele, die dann in den Verkehrsetat fließen sollen.

Für die Innung wie für zahlreiche andere Branchenorganisationen stellte dies die gerade zurück gewonnene Glaubwürdigkeit der Bundesregierung gegenüber dem Transportgewerbe wieder in Frage. Im Mautmoratorium der Regierung ist ausdrücklich davon die Rede, in dieser Legislaturperiode von weiteren Mauterhöhungen abzusehen. Zudem stellt sich die Frage, ob die Systemkosten, die eine generelle Erweiterung der Mauterhebung auf diese Straßen zusätzlich bedingen, tatsächlich Mehrerlöse für den Bund bewirken.

Förderprogramme für den Güterkraftverkehr

Im Rahmen der beiden Förderprogramme „De-minimis“ und „Aus- und Weiterbildung“ des BAG wurden 2010 einige Neuregelungen wirksam. So konnten erstmals über ein Portal auf der Homepage des Bundesamt für Güterverkehr elektronisch, Anträge und nachzureichende Unterlagen zu den Förderprogrammen „De-minimis“ und „Aus- und Weiterbildung“ über das Internet an die Bewilligungsbehörde (BAG) gesendet oder von der Bewilligungsbehörde erhaltene Schreiben eingesehen werden.

Eckpunkte für Änderung des Personenbeförderungsgesetzes: VDV und bdo einigen sich

Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen (bdo) und der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) forderten 2010 in einem gemeinsamen Eckpunktepapier die zügige Anpassung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) an das neue EU-Recht. Die beiden Verbände, die zusammen über 95 Prozent des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) auf der Straße und der Schiene repräsentieren, sorgen sich um die Zukunft der wirtschaftlichen und rechtlichen Grundlagen des ÖPNV. Mit dem Eckpunktepapier gaben VDV und bdo der Bundesregierung das klare Startsignal, die im Koa-

litionsvertrag festgelegte Anpassung des PBefG unverzüglich zu starten. Das Ziel ist, die international anerkannte Qualität des ÖPNV durch sein Miteinander von öffentlichen und privaten Unternehmen dauerhaft zu erhalten und rechtlich abzusichern sowie den Entscheidern vor Ort und den Unternehmen die Spielräume für einen attraktiven ÖPNV zu geben. Die Anpassung des PBefG ist notwendig, weil seit dem 3. Dezember 2009 die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in Kraft ist.

Zweck der gemeinsamen Initiative war es, die zuvor festgefahrene politische Diskussion um die neue europäische Verordnung und das nationale Recht wieder in Gang zu bringen. Die Verbände streben dabei einen fairen Ausgleich zwischen den legitimen Interessen der Städte und Kreise als Aufgabenträger mit ihren Unternehmen einerseits und der privaten Unternehmen andererseits an.

2.3 Straßenverkehrsrecht

Winterreifenpflicht: StVO-Änderung

Jahrelang wurde in der Praxis, Überwachung und Rechtsprechung das Thema der geeigneten Bereifung unter winterlichen Bedingungen – z. T. sehr widersprüchlich – behandelt. Gerade im Nutzfahrzeugsegment, wo es im Gegensatz zu PKW keine unterschiedlichen Sommer- und Winterreifen gibt, führte das unter Fahrzeughaltern immer wieder für Verunsicherung. Am 26.11.2010 hat der Bundesrat der Änderung der StVO zu den Regelungen der Bereifung von Kraftfahrzeugen im Winter zugestimmt.

Für PKW und leichte Nutzfahrzeuge der Klasse M1 gilt demnach eine generelle Winterreifenpflicht. Bei Nutzfahrzeugen (LKW/Busse) der Klassen M2, M3, N2 und N3 sind dagegen Winterreifen (M+SReifen) an den Antriebsachsen ausreichend. Denn aufgrund von erhöhten Naturkautschukanteilen sind Nutzfahrzeugreifen - im Gegensatz zu Pkw-Sommerreifen – von vornherein für den Ganzjahreseinsatz an den übrigen Achsen geeignet.

Mit der Neuregelung wurde die vom Gewerbe seit Jahren geforderte Rechtssicherheit hergestellt.

Mautpflicht für (selbstfahrende) Arbeitsmaschinen in bestimmten Fällen

Anfang des Jahres erhielt die Innung aus Mitgliedsunternehmen mehrere Anfragen, ob Informationen zutreffend seien, nach denen das Ziehen sogenannter Asphaltkocher (für Gussasphalt im Straßenbau) bzw. das Fahren mit Asphaltkocher-Kraftfahrzeugen nunmehr der Mautpflicht unterliegen, wenn die Autobahn genutzt wird, obwohl der Asphaltkocher als (selbstfahrende) Arbeitsmaschinen zugelassen sind. Die Innung hat sich in dieser Angelegenheit an das Bundesamt für Güterverkehrs (BAG) gewandt.

Dabei wurde folgendes geklärt:

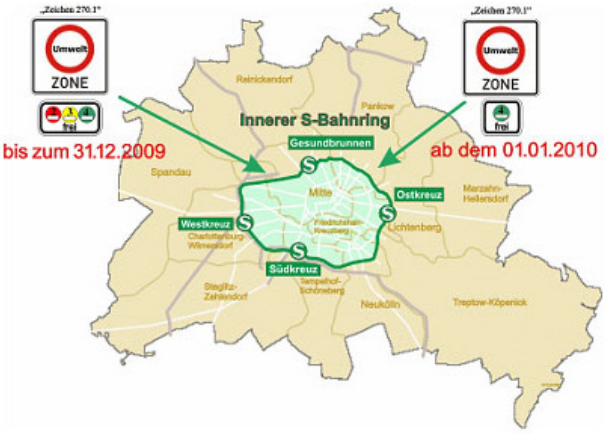
Sofern auch mit einer selbstfahrenden Arbeitsmaschine oder einer Kombination mit Anhängerarbeitsmaschine die Ortsveränderung des Gutes im Vordergrund steht, unterliegt dieser Beförderungsvorgang bei Nutzung mautpflichtiger Fernstraßen in Deutschland der Mautpflicht. Hintergründe sind eine auf europäischer Ebene neu gefasste Definition des Begriffs „Fahrzeug“ und die daraufhin geänderte Bestimmung im Mautgesetz, wonach Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen, die ausschließlich für den Güterkraftverkehr bestimmt sind oder – nunmehr neu – eingesetzt werden, der Mautpflicht unterliegen, wenn 12 t zGG mindestens erreicht oder überschritten werden. Nicht der Mautpflicht unterliegen hingegen Fahrten mit leerer Arbeitsmaschine oder Anhängerarbeitsmaschine.

Neben Asphaltkochern sind weitere Arbeitsmaschinen, die zur Güterbeförderung eingesetzt werden, von dieser Neuregelung betroffen. Genannt seien z. B. als Arbeitsmaschinen zugelassene Saug-Druck-Spülfahrzeuge zur Kanalreinigung u. ä. Fahrzeuge.

2.4 Umwelt- und Abfallrecht

2. Stufe der Berliner Umweltzone zum 01.01.2010 in Kraft getreten

Mit dem 01.01.2010 wurde die zweite Stufe der Berliner Umweltzone wirksam. Danach durften nur noch Fahrzeuge mit grüner Feinstaubplakette oder gültiger Ausnahmegenehmigung die Berliner Umweltzone befahren. Einzige generelle Ausnahme blieben Reisebusse mit gelber Plakette, denen bis Ende 2011 die Zufahrt zur Umweltzone gestattet bleibt.



Bezüglich der Thematik nicht für die Nachrüstung mit Rußfiltern geeigneter LKW (mit Selbstladegerät), für die normalerweise eine Nachrüstlösung registriert ist, um von der roten oder gelben auf die grüne Feinstaubplakette „aufgerüstet" zu werden, konnte nach intensiven Bemühungen der Innung eine Regelung gefunden werden, wonach die Nachrüstung nur erfolgte, wenn seitens der Rußfilterhersteller nach Beschreibung des Einsatzprofils der Filtereinbau empfohlen wurde.

Wurde infolge des Einsatzprofils und zu geringer Abgastemperaturen die Nachrüstung nicht empfohlen, stellten die technischen Prüforganisationen sogenannte Nichtnachrüstbarkeitsbescheinigung aus, auf deren Basis dann eine Ausnahmegenehmigung beantragt werden konnte.

Entwurf eines neuen Kreislaufwirtschaftsgesetzes vorgelegt

Ende Februar 2010 hat das Bundesumweltministerium den Arbeitsentwurf eines neuen Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KWG) vorgelegt, der das gegenwärtige Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz ablösen soll. Vordergründig ist die Anpassung der geltenden Bestimmungen an die geänderte europäische Abfallrahmenrichtlinie der Grund der Novellierung. Darüber hinaus sollen aber auch die Erfahrungen der Rechtsprechung, der Verwaltungspraxis und des Vollzugs in die Neufassung des rechtlichen Rahmens einfließen. Das betrifft z. B. die Überlassungspflichten privater Haushaltungen gegenüber den öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträgern – Stichwort Altpapierurteil des Bundesverwaltungsgerichts – oder die gesetzlichen Bestimmungen zum Entsorgungsfachbetrieb.

Für Transportunternehmen, Containerdienste und Werkverkehrsbetriebe mit Abfallbeförderungen sind des weiteren Änderungen hinsichtlich der Transportgenehmigung beabsichtigt. So soll unterschieden werden zwischen einer Erlaubnispflicht bei Sammlung und Beförderung gefährlicher Abfälle und einer Anzeigepflicht beim Transport nicht gefährlicher Abfälle. Für beide Fälle sieht der Gesetzentwurf eine Ermächtigung zum Erlass von Rechtsverordnungen vor, in denen die dazugehörigen Detailregelungen getroffen werden (wie gegenwärtig durch die Transportgenehmigungsverordnung). Erhalten bleiben soll für Entsorgungsfachbetriebe die Freistellung von der Transporterlaubnispflicht. Auch die Regelungen zum Entsorgungsfachbetrieb sollen bestimmten Veränderungen unterworfen werden.

Im Sommer 2010 folgte der Referentenentwurf des künftigen Kreislaufwirtschaftsgesetzes.

In einer gemeinsamen Stellungnahme an das Bundesumweltministerium sowie die zuständigen Umweltverwaltungen der Länder Berlin und Brandenburg haben sich die Fuhrgewerbe-Innung und die ESA zu den vorgesehenen Neuregelungen positioniert, Kritik geübt sowie zu

einzelnen Regelungen Veränderungsvorschläge unterbreitet.

eANV – das elektronische Abfallnachweisverfahren

Seit 01. April 2010 ist bei der Entsorgung gefährlicher Abfälle prinzipiell nur noch das elektronische Nachweisverfahren zulässig. Zwar galten für Erzeuger und Beförderer noch gewisse Übergangsregelungen bis Anfang 2011, spätestens bei der Übergabe der Abfälle an die Entsorgungsanlage griff jedoch das elektronische Verfahren. Das setzte voraus, dass der (gewerbliche) Anlieferer zumindest bei der ZKS registriert ist.

In der Region Berlin-Brandenburg wurde in Verantwortung der Sonderabfallgesellschaft Brandenburg/Berlin mbH seit 2003 in einem Modellprojekt mit dem Programm ZEDAL bereits das elektronische Nachweisverfahren (eANV) erprobt. Allmählich entstanden neben ZEDAL auch weitere Software-Programme, die für die eANV entwickelt wurden. Diese sollten untereinander auch kommunizieren können, und zwar über die sogenannte Zentrale Koordinierungsstelle ZKS. Erst als diese im „Echtbetrieb“ ihre Arbeit im April 2010 aufnahm, konnte allerdings getestet werden, ob der Datenaustausch mittels verschiedener Programme in der Praxis tatsächlich reibungslos funktionierte. Nun hatte es in der ersten Apriltagen 2010 nicht unerhebliche Probleme im Softwarebereich gegeben, gleichwohl war eine – auch nur zeitweilige – Lockerungen des Vollzugs der Bestimmungen in Berlin und Brandenburg nicht beabsichtigt. In einem Schreiben der Berliner Umweltbehörde, das auf der Homepage der Sonderabfallgesellschaft Brandenburg/Berlin veröffentlicht wurde, war beschrieben, wie Entsorgungsanlagen zu verfahren hatten, wenn Anlieferungen von nicht bei der ZKS registrierten Erzeugern festgestellt werden. Für Brandenburg galten die gleichen Bedingungen.

Vollzugshinweise bei Störungen im elektronischen Abfallnachweisverfahren

Der Stand der Einführung des elektronischen Abfallnachweisverfahrens (eANV) in der Abfallwirtschaft ist am 7./8.09.2010 erneut zwischen Vertretern von Bund und Ländern erörtert worden. Zu dieser Zeit existierten neben zahlreichen organisatorischen Defiziten noch vielfältige, zum Teil erhebliche technische Probleme. Diese betrafen nicht nur die Zentrale Koordinierungsstelle Abfall (ZKS-Abfall), die allein im August 2010 eine ganze Woche ausgefallen war, sondern teilweise auch die von den Abfallwirtschaftsbeteiligten genutzten IT-Systeme.

Vor diesem Hintergrund wurden am 19.08.2010 mit der Wirtschaft verschiedene Maßnahmen vereinbart, um baldmöglichst Störungen und Ausfälle der Kommunikationssysteme auszuschließen, zwischenzeitlich deren Auswirkungen zumindest abzumildern und die bestehenden Probleme beim Vollzug des eANV abzustellen.

Bis zum 31.01.2011 galten deshalb besondere, einvernehmlich zwischen Bund und Ländern festgelegten Vollzugshinweise.

2.5 Arbeits- und Sozialrecht

Mindestlohn in der Entsorgungswirtschaft

Nachdem die ursprünglich für November/Dezember 2009 angekündigte Verordnung zur Einführung eines Mindestlohns in der Entsorgungswirtschaft mehrfach verschoben wurde, hat es Ende des Jahres auf Regierungsebene doch eine Einigung gegeben. Im Bundesanzeiger vom 31.12.2009 schließlich ist die „Verordnung über zwingende Arbeitsbedingungen für die Abfallwirtschaft einschließlich Straßenreinigung und Winterdienst“ veröffentlicht worden, die zum 01.01.2010 in Kraft getreten ist. Das bedeutete auch für Transportunternehmen: wenn diese

ausschließlich oder überwiegend in der Abfallbeförderung tätig sind, ist seit Januar 2010 ein Mindeststundenlohn von EUR 8,02 brutto für alle Mitarbeiter zu zahlen.

Der zum 01.01.2010 verbindlich eingeführte Mindestlohn war zunächst bis 31.10.2010 per Rechtsverordnung befristet. In den Sommermonaten zeichnete sich ab, dass nahtlos eine Anschlussregelung wirksam wird, jedoch mit einem Stundenlohn von EUR 8,24.

2.6 Steuer- und Abgabenrecht

Steuerliches Reisekostenrecht: Neue Auslandspauschbeträge

Das Bundesministerium für Finanzen (BMF) hat eine Aktualisierung der Übersicht der Pauschbeträge für Verpflegungsmehraufwendungen und Übernachtungskosten bei Auslandsreisen herausgegeben. Die neuen Auslandspauschbeträge galten für Reisetage ab dem 01. Januar 2010.

Neuregelung der Rundfunkgebühren

Am 9. Juni 2010 haben sich die Ministerpräsidenten der Länder entschieden, ab 1. Januar 2013 die Berechnung der Rundfunkgebühren auf eine völlig neue Grundlage zu stellen. Dies hat auch Auswirkungen auf die Beitragszahlung der Verkehrsunternehmen. Kern des neuen Gebührenmodells ist die Abkehr vom gerätebezogenen Ansatz hin zu einer benutzerbezogenen Finanzierung.

Nach der bisherigen Praxis ist der Unternehmer für jedes empfangsbereite Gerät (Radio, Fernseher, internetfähiger PC) gebührenpflichtig.

Nach dem neuen Gebührenmodell soll künftig allein die Anzahl der Mitarbeiter pro Betriebsstätte über die Höhe der zu entrichtenden Gebühr (die dann als Beitrag erhoben wird) entscheiden. Anknüpfungspunkt für die Gebührenpflicht soll also das Innehaben einer Betriebsstätte sein - ob bzw. wie viele empfangsbereite Geräte sich in der Betriebsstätte befinden, soll dann keine Rolle mehr spielen. Für die Berechnung der Höhe der Beiträge soll eine (degressive) Staffelung eingeführt werden, nach der für eine jeweils festgelegte Anzahl von Mitarbeitern eine entsprechende Anzahl von Beiträgen zu zahlen ist.

Positiv wirkt sich die Neuerung für Unternehmen aus, die maximal vier Mitarbeiter beschäftigen – sie haben nur einen Beitrag in Höhe einer Drittel Gebühr zu entrichten. Weiter ist angedacht, dass für alle „nichtprivaten Kfz“ ein ermäßigter Beitrag in Höhe von einem Drittel des Rundfunkbeitrages fällig werden soll.

Wie sich diese Regelung bzw. die Regelung zum Betriebsstättenansatz für Güterverkehrs- und Busunternehmen auswirken soll, d.h. ob z.B. für jeden gewerblich genutzten LKW/Bus Beiträge abzuführen sind, zuzüglich zu den auf die Betriebsstätte entfallenden Beiträgen, oder ob die Beiträge alternativ zu zahlen sind, stand im Berichtsjahr noch nicht fest.

3. Die Innung – engagierter und kompetenter Wirtschaftsverband für Güter- und Personenverkehrsunternehmer in der Region

3.1 Wirtschaftliche Situation der Innungsbetriebe

Während die deutsche Wirtschaft nach dem krisenbedingten Einbruch der Jahre 2008/09 allmählich wieder Tritt fasste, galt das für die Transportunternehmen in der Region Berlin-Brandenburg nur bedingt. Infolge vergleichsweise geringen Fachtaufkommens blieben die Aufkommensrückgänge in den Krisenjahren

begrenzt, andererseits brachte auch der beginnende Wirtschaftsaufschwung kaum Frachtzuwächse. In der zweiten Jahreshälfte war in allen Segmenten des Güterverkehrs eine gewisse Stabilisierung bei Aufkommen und Auslastung feststellbar, die notwendigen Entgeltanpassungen an die gestiegenen Kosten waren am Markt aber nur schwer durchsetzbar.

Besonders problematisch blieb die Situation in den Segmenten Schüttguttransporte und speditionelle Sammel- und Verteilerverkehre. Der anhaltende Marktdruck ließ nicht nur keine Anhebung der Beförderungsentgelte zu, sondern führte teilweise noch zu weiterem Preisdruck seitens der Verlader und Speditionen gegenüber den Frachtführern. Stabiler verlief die Entwicklung im Segment der Containerdienste und Abfallentsorgung, sofern die Unternehmen nicht ausschließlich im Trucking von Behältern für Großentsorger tätig waren.

Im nationalen Fernverkehr tätige Innungsbetriebe konnten teilweise auch eine Auslastungsstabilisierung feststellen, allerdings nur dort, wo vertragliche Verbindungen zur selbst verladenden Wirtschaft bestanden. In den Frachtführerketten der Speditionen tätige Unternehmen hatten weiter Schwierigkeiten, mit den erzielten Entgelten die Kosten zu decken.

Für die Innungsbetriebe immer weniger Bedeutung hatte der internationale Güterfernverkehr. Von einigen Ausnahmen abgesehen haben die Innungsbetriebe die in der Krise aufgegebenen Verkehre nach Süd- und Westeuropa nicht wieder aufgenommen, teils wegen zu geringer Auslastung, teils wegen nach wie vor unzureichender Frachtentgelte.

Die Auslastung und Entgeltsituation im Umzugsverkehr verharrte auf dem schwierigen Niveau der Vorjahre, lediglich im Bereich der Neumöbelbeförderungen war eine leichte Belebung feststellbar.

Die Auslastungssituation im Omnibusgelegenheitsverkehr unterlag 2010 keinen nennenswerten Schwankungen, als problematisch stellte sich jedoch zunehmend die Kostensituation dar. Da im Gelegenheitsverkehr langfristige Angebote z. B. im Rahmen von Katalogen angeboten werden, können später wirksam gewordene Kostenerhöhungen wie beispielsweise beim Kraftstoff nicht unmittelbar weiter gegeben werden. Die Situation bei der Berliner S-Bahn verhalf allerdings einem Teil der Berliner Busunternehmen zu einer stärkeren Auslastung im Bereich der Schienenersatzverkehre. Höhere Anmietleistungen wurden auch für die BVG erbracht.

Als völlig unbefriedigend muss die Situation im Krankentransportgewerbe beurteilt werden. Das Verhalten der Krankenkassen, insbesondere der AOK Berlin-Brandenburg (inzwischen AOK Nordost) gegenüber den Unternehmen führte dazu, dass in nahezu allen entscheidenden Fragestellungen sowohl hinsichtlich der Vertragsgestaltung als auch der Entgeltfestsetzung der Rechtsweg eingeschlagen wird.

3.2 Gewerbepolitik und Interessenvertretung in der Region

Die wesentlichen gewerbepolitischen Themen des vergangenen Jahres lagen in den Bereichen LKW-Mautausweitung auf vierstreifige Bundesstraßen, STEP Verkehr, Umweltzone und Lärmminderungsplanung in Berlin, Weiterbau der A100 in Berlin, Umsetzung des elektronischen Abfallnachweisverfahrens in der Abfallentsorgung sowie den Busgelegenheitsverkehren am künftigen Großflughafen und dem Segment Stadtrundfahrten im Omnibusverkehr. Hierzu nahm die Innung zahlreiche Gesprächs- und Veranstaltungstermine wahr, bei denen die Innung teils von den ehrenamtlich tätigen Gremien, teils von der Innungsgeschäftsführung repräsentiert war.

Im Berichtsjahr abgeschlossen wurde die Arbeit am sogenannten Runden Tisch zum Stadtentwicklungsplan Verkehr (STEP Verkehr) in Berlin. Neben den politischen Parteien, den Verwaltungen und der Verkehrswissenschaft wirkten in diesem Gremium auch Vertreter der Verkehrswirtschaft und der Umweltverbände mit. Für das Straßengüterverkehrs- und das private Omni-

busgewerbe vertrat die Innung die Interessen. Der runde Tisch reflektierte die im Erarbeitungsprozess des STEP Verkehr seitens der Verwaltung entwickelten Ziele und Maßnahmen der Verkehrs- und Infrastrukturplanung mit dem Zielhorizont 2030. Die Innung würdigte das Instrument des Runden Tisches als sinnvoll und wirksam, die verschiedenen interessenbestimmten Sichtweisen eines Gemeinwesens in der Erarbeitung einer solchen Planung zu berücksichtigen, musste aber wiederholt kritisch anmerken und zu Protokoll geben, dass die Funktionen der Ver- und Entsorgung im Rahmen des Straßengüterverkehrs sowohl bei den Zielsetzungen als auch den angestrebten Maßnahmen nicht angemessen gewürdigt und berücksichtigt wurden. Der Entwurf des STEP Verkehr wurde zum Jahresende dem Senat zugeleitet, aber im Berichtsjahr nicht mehr beschlossen.

Anlässlich einer Zusammenkunft, zu der die Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz die Organisationen des Forums Lärmminderungsplanung – darunter die Innung – für Mitte Januar 2010 eingeladen hatte, wurde über den aktuellen Sachstand bei der Umsetzung der beabsichtigten Lärmminderungsmaßnahmen an ausgewählten Beispielstrecken im Straßennetz von Berlin informiert. Vorgestellt wurden nochmals Details der beabsichtigten Maßnahmen und Ergebnisse der in einem Fall durchgeführten Anwohnerbefragung. Ferner wurde über den zeitlichen Ablauf der weiteren Schritte informiert.

Schlussfolgerungen, wie sich die beabsichtigten Maßnahmen auf den Wirtschaftsverkehr auswirken, ließen sich zu diesem Zeitpunkt noch nicht treffen. Ebenso wenig konnte bislang beurteilt werden, welchen Einfluss derartige punktuelle Maßnahmen unter dem Aspekt des LKW- und Busverkehrs auf das Gesamtverkehrsgeschehen auch über die Abschnitte hinaus haben werden. Die Innung bleibt in den Prozess involviert.

Zu einem ersten Meinungsaustausch mit der seinerzeit neuen Spitze des Brandenburgischen Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft, Minister Jörg Vogelsänger und Staatssekretär Rainer Bretschneider, sowie Abteilungsleiter Egbert Neumann und Referatsleiter Gerd Lange kamen Vertreter der regionalen Transport- und Speditionsunternehmerverbände am 22. März 2010 in Potsdam zusammen. Für die Innung nahmen der Vorsitzende Michael Eichen und Geschäftsführer Gerd Bretschneider an der Zusammenkunft teil.

Minister Jörg Vogelsänger

Staatssekretär Rainer Bretschneider

Nach einer kurzen Vorstellung der Gewerbeorganisationen wurden verschiedene Themen der Verkehrsinfrastrukturplanung und der Verkehrsorganisation erörtert. Dabei ging es unter anderem auch um eine Verlängerung der Ausnahmeregelungen vom Fahrverbot am Reformationstag, die bis 2009 befristet war. Hier forderten die Verbände nicht nur die Verlängerung an sich, sondern damit einhergehend weitere Lockerungen. Einigkeit bestand allerdings, die bundesweit geltenden Fahrverbotsregelungen beizubehalten. Lediglich aufgrund regional verschiedener Feiertagsbestimmungen sollten die Verbotsbestimmungen auf den Prüfstand gestellt werden.

Am 18. Juni 2010 kamen Verbands-Repräsentanten des Verkehrsgewebes mit dem Verkehrspolitischen Sprecher der CDU-Fraktion im Brandenburger Landtag, Rainer Genilke, zu einem Meinungsaustausch zusammen. Für die Innung nahm Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider an der Zusammenkunft teil.

Hauptgesprächsgegenstand waren die Überlegungen der Bundesregierung, vierstreifige

Sprecher der CDU-Fraktion im Brandenburger Landtag, Rainer Genilke

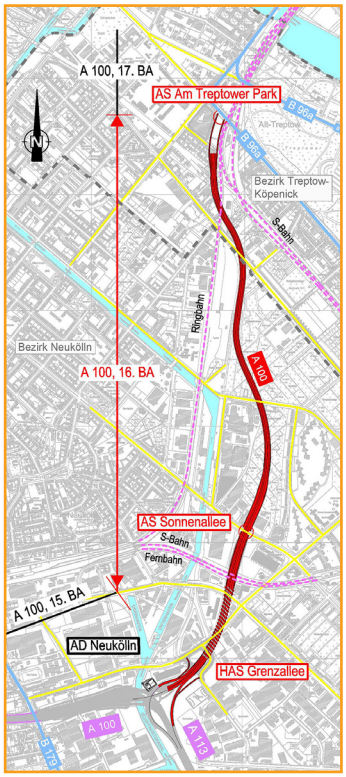
Bundesstraßen künftig in den Katalog generell mautpflichtiger Autobahnen und Bundesstraßen aufzunehmen. Hier trugen die Verbandsrepräsentanten ihre prinzipiellen Einwendungen vor. Neben der Fragestellung, ob der für die Bemautung unerlässliche technische Aufwand in Anbetracht der damit einhergehenden Kosten überhaupt zu nennenswerten Maut-Mehreinnahmen führen würde, würden in einem Flächenland wie Brandenburg in erster Linie die regionale Wirtschaft und vorhandene industrielle Kerne betroffen, die aufgrund ihrer Wertschöpfung sehr sensibel auf Steigerungen der Logistikkosten reagieren. Beispielhaft wurden die holzverarbeitende und die Papierindustrie genannt. Zudem gebe es zahlreiche Gewerbezentren, die nicht unmittelbar an Autobahnen liegen, deren Nutzer sich jedoch dennoch für die jeweiligen Standorte entschieden hätten. Eine zusätzliche Bemautung der dort vorhandenen Infrastruktur hätte gegebenenfalls nachteilige Standortentscheidungen zur Folge, was in Anbetracht der Wirtschaftsstruktur des Landes auf andere regionale Gewerbe, den Arbeitsmarkt und die Wirtschaftskraft der jeweiligen Region durchschlagen könnte.

Seitens der Innung wurde ferner auf die Anbindung der Güterverkehrszentren an die Bundeshauptstadt verwiesen. Diese sind größtenteils über vierstreifige Bundesstraßen ans Stadtgebiet Berlins angebunden. Die politische Entscheidung, die logistischen Funktionen für Berlin möglichst außerhalb des Stadtgebiets zu bündeln, würde damit konterkariert.

Weitere Gesprächsthemen waren die wirtschaftliche Situation in den verschiedenen Gewerbezweigen sowie die wiederaufflammende Diskussion um sogenannte Mautausweichverkehre in verschiedenen Landesteilen.

Zu einem ersten Gespräch mit der 2010 neu in das Amt des Vorstandes für Verkehr beim ADAC Berlin-Brandenburg berufenen Dorette König und dem Abteilungsleiter Verkehr des regionalen ADAC, Jörg Becker, kamen am 19. November 2010 der Innungsvorsitzende Michael Eichen und Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider zusammen. Im Mittelpunkt stand ein Meinungsaustausch über aktuelle, beide Organisationen gemeinsam berührende Themen. Dorette König, frühere Staatssekretärin im seinerzeitigen Brandenburger Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung, hat die Nachfolge des langjährigen ADAC-Vorstands Dr. Eberhard Waldau angetreten. Sie stellte im Rahmen des Gesprächs ihre Vorstellungen und Planungen für die nächste Jahre vor. Ferner wurden nochmals die Positionen zu Infrastrukturvorhaben wie Weiterbau der A 100 in Berlin, Ausbau verschiedener Autobahnen Straßen in Brandenburg sowie Fragestellungen des Stadtentwicklungsplans Verkehr in Berlin zwischen Innung und ADAC erörtert.

Vorstand für Verkehr beim ADAC Berlin-Brandenburg, Dorette König



In den vorausgegangenen Monaten haben die Diskussionen zwischen Befürwortern und Gegnern einer Verlängerung der Stadtautobahn A 100 medial breites Echo gefunden. Die Wirtschaftsorganisationen, darunter die Fuhrgewerbe-Innung, unterstützen nachdrücklich die Position von Stadtentwicklungssenatorin Ingeborg Junge-Reyer, die

sich für einen weiteren Ausbau der A 100 ausgesprochen hat. Optimale Verkehrsabwicklung für den Wirtschaftsverkehr, die Entlastung innerstädtischer Bereiche vom Durchgangsverkehr und damit Entlastung von Lärm und Schadstoffen sowie Verbesserung der Verkehrssicherheit in diesen Bereichen, bessere Anbindung des Ostteils der Stadt an den künftigen Großflughafen BBI – das sind nur einige Aspekte, die für den Weiterbau sprechen.

Am 20. April 2010 übergaben die Vorsitzenden bzw. Geschäftsführer von 10 Kammern und Verbänden stellvertretend für 50 Wirtschaftsverbände, -institutionen und -vereinigungen den Fraktionen von SPD und Linkspartei im Berliner Abgeordnetenhaus eine Unterschriftenliste von Befürwortern des Autobahn-Weiterbaus. Für die Innung gab Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider ein Statement ab.

Am gleichen Tag wurde die Internetpräsenz www.wirtschaft-pro-A100.de freigeschaltet, auf der Argumente für den Weiterbau sowie Unternehmermeinungen veröffentlicht sind.

In Kooperation mit der Fuhrgewerbe-Innung hatte die Fachgemeinschaft Bau Berlin und Brandenburg, Unternehmerverband der mittelständischen Bauwirtschaft in der Region, für Ende Januar Abfallerzeuger, Transporteure, Entsorger und Überwachungsbehörde zu einem Abstimmungsgespräch über den Vorbereitungsstand und notwendige Schritte bei der Einführung des elektronischen Abfallnachweisverfahrens eANV eingeladen. Für die Innung nahmen Bernhard Lemmé, Sprecher der Fachgruppe Ver- und Entsorgungsverkehre/Bau, und Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider an der Zusammenkunft teil. Weitere Organisationen, die an der Zusammenkunft teilnahmen, waren der Bauindustrieverband Berlin-Brandenburg, die Dachdeckerinnung Berlin, die Berliner Wasserbetriebe als Erzeuger und die Deutsche Binnenreederei als Transporteur.

Nach der Begrüßung umriss der Leiter der Abteilung Technik der FG Bau kurz aus Sicht der abfallerzeugenden Bauwirtschaft die Problemstellung und skizzierte die für die Bauunternehmen der verschiedenen Gewerke zu klärenden Fragestellungen.

Ulf Berger, bei der Senatsumweltverwaltung Berlin zuständig für die Überwachung der Sonderabfallentsorgung, informierte anschließend nochmals kurz über die wesentlichen Eckpunkte des künftigen elektronischen Nachweisverfahrens und die insbesondere seitens der Erzeuger und Transporteure zu veranlassenden Schritte. Dabei ging er besonders auf die Unterschiede zwischen Einzel-Entsorgungsnachweisverfahren und Sammelnachweisverfahren ein. In der anschließenden Diskussion wurden Möglichkeiten diskutiert, wie Bauunternehmen gemeinsam mit ihren Entsorgungsdienstleistern abgestimmt die Verfahrensweisen strukturieren sollten, um ab 01.04.2010 eine problemlose Abholung gefährlicher Abfälle auf den Baustellen sicherzustellen.

Dabei wurde die Vereinbarung getroffen, dass die Innung eine Auftraggeberinformation erstellt, die über die Verbändemedien der Bauwirtschaft den Baubetrieben zur Verfügung gestellt werden kann. Diese wurde in Kooperation mit der von der Innung betreuten Entsorgergemeinschaft Abfall Berlin-Brandenburg e. V. rechtzeitig fertiggestellt und an die Bauverbände übersandt.

Am 29. Juni führten der Sprecher der Fachgruppe Ver- und Entsorgungsverkehre/Bau, Bernhard Lemmé, und Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider in der Senatsumweltverwaltung ein weiteres Gespräch mit Ulf Berger in der Thematik eANV. Anlass und Gesprächsgegenstand waren die mit dem Start des Echtbetriebs ab 01.04.2010 einhergehenden zum Teil erheblichen Probleme in der elektronischen Nachweisführung bei Entsorgung gefährlicher Abfälle. Lemmé und Bretschneider gaben eingangs einen Überblick über die von vielen Unternehmen geschilderten technischen Probleme bei Erstellung und Übermittlung elektronisch erzeugter Nachweise, Begleit- und Übernahmescheine. Problematisch schienen einerseits die Funktionsfähigkeit der Zentralen Koordinierungsstelle ZKS-Abfall, die immer wieder Ausfälle zu bekla-

gen hatte, und die der Schnittstellen zwischen den einzelnen Providern und der ZKS-Abfall zu sein.

Berger bestätigte verschiedene technische Probleme einzelner Provider, verdeutlichte jedoch, dass im Gegensatz zu anderen Regionen Deutschlands in Berlin und Brandenburg ein Beibehaltung der papiermäßigen Nachweisführung unter keinen Umständen geduldet würde. Wenn sich bei späteren Prüfungen Probleme ergäben, die auf den Startschwierigkeiten des elektronischen Systems fußten, müsse der Einzelfall beurteilt werden. Eine generelle Duldung der Nachweisführung auf Papierformularen würde nicht akzeptiert. Entscheidend für diese Sichtweise – so Berger – sei der Umstand, dass es verschiedene Anbieter von Providerlösungen gibt, so dass bei Wahl eines ungeeigneten Systems Alternativen zur Verfügung stünden.

Lemmé und Bretschneider baten nachdrücklich darum, im Rahmen der entsprechenden Bund-Länder-Gremien dafür Sorge zu tragen, dass das System reibungslos funktioniert. Erklärtermaßen ist selbst die ZKS-Abfall selbst verspätet in Betrieb gegangen. Zudem hat es – was bei derartig komplexen Systemen in anderen Fällen völlig undenkbar wäre – keinen Testbetrieb mit allen Beteiligten gegeben. Aus Sicht der Innung dürfe dann nicht den an der Entsorgung beteiligten Privaten anschließend ein Auswahlverschulden zugemutet werden, wenn das genutzte Providersystem problembehaftet ist.

Zum inzwischen einmal jährlich einberufenen Erfahrungsaustausch im Rahmen des Aktionsbündnisses Schwarzarbeitsbekämpfung im Transport- und Logistikgewerbe kamen am 06. Oktober 2011 auf Einladung der Finanzkontrolle Schwarzarbeit Mitarbeiter des Zolls, der Erlaubnis- und Überwachungsbehörden, der Berufsgenossenschaft, des Landesamtes für Arbeitsschutz sowie der in Berlin tätigen Verbände des Transport- und Logistikgewerbes beim Hauptzollamt Berlin zusammen. Die Innung wurde dabei vom Vorsitzenden Michael Eichen und Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider repräsentiert.

Seitens der Behörde zur Bekämpfung illegaler Beschäftigung wurde über die Kontrollaktivitäten und Schwerpunktaktionen im Berliner Transportgewerbe informiert. Darunter befanden sich eine über zwei Wochen im Frühjahr 2010 statt-

findende Kontrollaktion im Segment Umzugsunternehmen, bei der 32 Unternehmen überprüft wurden. In Folge der Kontrollen wurden Straf- und Ordnungswidrigkeitenverfahren eingeleitet und bereits Bußgelder verhängt. Eine zweite Schwerpunktaktion galt dem Bereich Abfallentsorgung. Darunter fielen Containerdienste, Altfahrzeug-, Schrott und Kabelentsorger, wobei sich nach Erkenntnissen der Behörde besonders im Schrott- und Altfahrzeugentsorgungsbereich z. T. erhebliche Missstände offenbarten. Darü-

ber hinaus wurde bei Entsorgungsunternehmen auch die Einhaltung der Mindestlohnvorschriften überprüft.

Nach der Vorstellung der Planungen zur Vorfahrt von Reise- und Fernlinienbussen am künftigen Großflughafen BBI im Rahmen der Fachgruppenversammlung Omnibus im April 2010 hatten Innung und Flughafengesellschaft vereinbart, in einer Arbeitsgruppe gemeinsam mit der IHK Berlin sich abzeichnende Unzulänglichkeiten möglichst noch in der Planungsphase zu erörtern und im Planungsverlauf abzustellen.

Zu diesem Zweck trafen sich die Mitglieder der Arbeitsgruppe – Busunternehmer, Repräsentanten der Innungsgeschäftsführung, der IHK und der Flughafengesellschaft am 17.05.2010 in Schönefeld, um zunächst die bisherigen Detailplanungen zu erörtern und auf der Flughafenbaustelle die Örtlichkeiten – soweit bereits erkennbar – in Augenschein zu nehmen. Im Diskussionsverlauf wurde erkennbar, dass seitens der Planer sowohl über die organisatorische Abwicklung von Busverkehren bei Großveranstaltungen, Messen und Kongressen als auch die künftige voraussichtliche Entwicklung des Bus-Fernlinienverkehrs mit Flughafenanbindung nur unzureichende Kenntnisse existierten. Daraus resultierend stellten die Unternehmer fest, dass die organisatorischen und baulichen Planungen z. T. erhebliche Unzulänglichkeiten aufweisen. Zwar sieht die Planung für ankommende Fluggäste, die mit Reisebussen abgeholt werden, über 30 Stellplätze vor, doch ist für diesen Bereich keine Überdachung vorgesehen.

Des weiteren sind bis zum Erreichen der Halteplätze z. T. mehrere Hundert Meter zu Fuß zurückzulegen, abgesehen davon, dass an die Ausschilderung erhebliche Ansprüche gestellt sind, um – bislang ortsunkundigen – Fluggästen die Orientierung zu ermöglichen. Als völlig unbefriedigend werden die Planungen beurteilt, die für abfliegende Reisegäste vorgesehen sind, da im unmittelbaren Haltebereich lediglich Platz für zwei Reisebusse gleichzeitig vorgesehen ist. Dies – so die einhellige Meinung der Busunternehmer – widerspreche allen Erfahrungen aus dem Messe-, Kongress- und Veranstaltungsgeschäft. Auch die bisher vorgesehenen Vorfahrtsplanungen für abfliegende und ankommende Fluggäste, die vom oder zum Busfernlinienverkehr wechseln, werden als ungeeignet beurteilt.

Es wurde Einigung erzielt, zunächst die bisher ermittelbaren Zahlen in den einzelnen Verkehrssegmenten sowie die Prognosedaten zusammenzutragen, um anschließend die Planungen möglichst noch anzupassen. Weitere Gesprächsrunden sind vorgesehen.

In zweierlei Hinsicht entwickelte sich ein Problemfeld bei der Durchführung von Stadtrundfahrten mit sogenannten Cabrio-Doppelstockbussen in Berlin. Diese Busse überschreiten einerseits bei geöffnetem Verdeck oft die zulässige maximale Fahrzeughöhe von vier Metern, andererseits befürchten die Behörden Gefährdungen für die Fahrgäste beim Durchqueren von Straßenbahnoberleitungen auf den Touren.

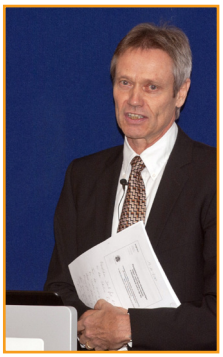
Gemeinsam mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, dem Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten, der Polizei und den Technischen Überwachungsorganisationen haben Innung und IHK im Berichtsjahr begonnen, ein Verfahren zu entwickeln, das die Nutzung der – z. T. mit EG-Typengenehmigung zugelassenen – Busse auch weiterhin ermöglicht, aber auch den Sicherheitsbedürfnissen Rechnung

trägt. In einem der ersten Schritte wurde vereinbart, die Durchfahrtshöhen der Straßenbahnquerungen im Citybereich zu ermitteln.

3.3 Verbandsveranstaltungen und Mitgliederbetreuung

Verbandsversammlungen der Gegenwart sind mitunter nicht von besonders hohem Teilnahmeinteresse der Mitglieder geprägt. Das ist bei der Fuhrgewerbe-Innung traditionell anders! Insoweit überraschte es nicht, dass zur Mitgliederversammlung der Innung am 13. November 2010 im Hotel Courtyard bei Marriott in der Berliner Axel-Springer-Straße über 140 Mitglieder und Gäste begrüßt werden konnten.

Im ersten Teil der Zusammenkunft standen die satzungsgemäßen Aufgaben auf der Tagesordnung. Michael Eichen würdigte im Bericht des Vorstandes die aktuellen politischen Entwicklungen. Hierbei konzentrierte er sich auf die Themenfelder: die von der EU beschlossene Möglichkeit, künftig sogenannte „externe Kosten“ in die Wegekostenberechnung und damit die Maut einzubeziehen, die Fortsetzung des Mindestlohns in der Entsorgungswirtschaft und die Freigabe des sogenannten Fernlinienverkehrs für Busunternehmer.



Geschäftsführer der Progtrans AG, Dr. Stefan Rommerskirchen

Anschließend skizzierte Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider im Bericht der Geschäftsführung die Schwerpunkte der Verbandsarbeit des Jahres 2009. Im Mittelpunkt standen dabei die Aktivitäten der Innung in Vorbereitung der zweiten Stufe der Umweltzone in Berlin, die Begleitung der Einführung des elektronischen Abfallnachweisverfahrens in der Entsorgungswirtschaft, Stadtentwicklungsplan Verkehr und Weiterbau der A 100 in Berlin sowie die Weiterentwicklung der Mitgliederbetreuung.

Nach Vorstellung der Jahresrechnung, Bericht der Rechnungsprüfer und Entlastung von Vorstand und Geschäftsführung standen die Wahlen zum Vorstand und der Rechnungsprüfer auf der Tagesordnung. Mit überwältigendem Ergebnis sprachen sich die Innungsmitglieder für die Bestätigung der bisherigen Amtsinhaber aus. So bleibt der Vorstand in der Besetzung Michael Eichen (Ursula Eichen Schnelltransporte) als Vorsitzender, Lothar Kastner (Bus-Verkehr Berlin KG) als stellvertretender Vorsitzender und Ulrich Schulz (Richter & Schulz oHG) im Amt, als Rechnungsprüfer wurden Michael Bauer (Peter Bauer GmbH) und Günter Heinze (RLS-Schnell-Lieferdienst Nordost GmbH) bestätigt.

Im öffentlichen Teil stellte Dr. Stefan Rommerskirchen, Geschäftsführer der Progtrans AG, Basel, die aktuellen Prognosen zur Entwicklung des Straßengüter- und -personenverkehrs in Europa und Deutschland vor. Hierbei betonte er die zum Teil deutlichen Abweichungen früherer Prognosen, die auch eine Neujustierung verkehrs- und infrastrukturpolitischer Entscheidungen notwendig machen.

Als Repräsentant der KRAVAG SACH Versicherung des Deutschen Kraftverkehrs VaG, die die Innungsversammlung in diesem Jahr exklusiv unterstützte, betonte Abteilungsleiter Jens Wendling die Notwendigkeit und Sinnhaftigkeit der Mitgliedschaft von Straßengütertransport- und Busunternehmern im regionalen Unternehmerverband. Gleichzeitig überbrachte er die Grüße des KRAVAG-Vorstandes und –Aufsichtsrats zur Versammlung.

Traditionell klang die Versammlung beim gemeinsamen Mittagsbuffet mit Gesprächen im Kreis der Kollegen und Gäste aus.

Rund 20 Mitglieder der Sparte Omnibus in der Fachgruppe Personenverkehr der Innung begrüßte der Fachgruppensprecher Michael Gräfe am 15. April in der Innung.

Zwei Themen standen auf der Tagesordnung: die künftige Organisation des Omnibusgelegenheitsverkehrs nach Fertigstellung des Flughafens BBI und Ergebnisse der technischen Unterwegskontrollen von Omnibussen durch die Polizei. Die Innung begrüßte hierzu Gäste der Flughafengesellschaft und der Berliner Polizei.

Im ersten Teil stellte Björn Jahncke, bei der Berliner Flughäfen–Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH für Planungsaufgaben zuständig, die vorgesehene Abwicklung der Busverkehre für abfliegende und ankommende Fluggäste vor. Dabei ging er sowohl auf die vorgesehene Verkehrsführung als auch auf die Parkplatzplanungen ein. Schnell wurde dabei deutlich, dass verschiedene Planungen nur schwer oder gar nicht zu verwirklichen sein werden. Einige der anwesenden Unternehmer fühlten sich an die unbefriedigenden Planungen am Berliner Hauptbahnhof erinnert und mahnten an, dort begangene Fehler am BBI unbedingt zu vermeiden. Noch sei es dazu nicht zu spät. Es wurde vereinbart, möglichst kurzfristig eine Arbeitsgruppe aus Innungsmitgliedern zu bilden, die sich vor Ort mit den Verhältnissen und Detailplanungen vertraut macht, um künftig einen reibungslosen Busverkehr am künftigen Hauptstadtflughafen zu ermöglichen.

Im zweiten Teil der Veranstaltung informierte Polizeioberkommissar Burkhard Köhler, Angehöriger des Zentralen Verkehrskontrolldienstes (ZVKD) der Polizei Berlin, über Ergebnisse von technischen Unterwegskontrollen an Omnibussen in Berlin. Hierbei ging er auf verschiedene Baugruppen von Bussen und dort festgestellte Mängel ein. Die anwesenden Unternehmer reflektierten ihrerseits Erfahrungen, insbesondere bei Abfahrtskontrollen bei Schulfahrten. Hier wurde allerdings auch deutlich, dass derartige Kontrollen nicht ausschließlich durch den ZVKD, dessen Angehörige für Nutzfahrzeugkontrollen besonders geschult sind, sondern auch durch Angehörige der Direktionen durchgeführt werden. Sowohl die Vertreter der Polizei als auch die Unternehmer räumten ein, dass es infolge der komplizierten Bustechnik wünschenswert wäre, wenn seitens der Hersteller bestimmte interne Mitteilungen zu bestimmten Baugruppen breiter gestreut würden. Damit ließen sich verschiedentlich Fehleinschätzungen bei der Fahrzeugüberprüfung vermeiden. Sollten seitens der Unternehmer Prüfungsergebnisse als unangemessen oder fehlerhaft bewertet werden, so – dies wurde seitens der Polizeivertreter deutlich gemacht – durchaus die rechtlichen Möglichkeiten ausgeschöpft werden.

Seitens der Polizei wurde aber auch hervorgehoben, dass sich gerade bei den Buskontrollen vor Klassenfahrten, mit denen gezielt im Jahr 2003 begonnen wurde, die Beanstandungsquote deutlich gesenkt hat. Zudem läge nach Erkenntnissen der Polizei die Qualität der Fahrzeuge Berliner Unternehmen erkennbar über der kontrollierter Busse aus anderen Bundesländern. Die Innung und die Polizei werden im Interesse der Verkehrssicherheit den Dialog auch in der Zukunft fortsetzen.

Auf breites Interesse stießen im Januar 2010 zwei Informationsveranstaltungen im Rahmen der traditionellen „Winterwerkstatt“, die die Innung in Kooperation mit der SVG Straßenverkehrsgenossenschaft Berlin und Brandenburg eG durchführte. Am 12. und 14. Januar 2010 informierten sich insgesamt rund 80 Unternehmer, mitarbeitende Ehepartner, Juniorunternehmer und leitende Mitarbeiter aus Verkehrsunternehmen der Region Berlin-Brandenburg über die

Förderungsmöglichkeiten des Bundesamtes für Güterverkehr und praktische Fragestellungen zu den Bestimmungen der Berufskraftfahrerqualifikation.

Im ersten Teil der Veranstaltungen informierte Harry Hanigk, bei der SVG zuständig für Förderung sowie Aus- und Weiterbildung über die Förderprogramme des BAG. Insbesondere ging er auf Änderungen gegenüber dem Förderzeitraum 2009 sowie Besonderheiten des Antragsverfahrens ein. Er gab einen Überblick über Details der Anträge sowohl für die Deminimis-Förderung als auch das das Förderprogramm Aus- und Weiterbildung. Er beantwortete darüber hinaus zahlreiche Einzelfragen der Zuhörer, die sich insbesondere auf die Förderfähigkeit bestimmter Maßnahmen bezogen.

Im zweiten Teil beider Veranstaltungen informierte Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider über die gesetzlichen Rahmenbedingungen der obligatorischen Berufskraftfahrerqualifikation sowohl im Rahmen der Grundqualifikation als auch der Weiterbildung. Breiten Raum nahmen in seinen Erläuterungen die verschiedenen Bestimmungen zum Führerscheintausch, der Harmonisierung des Tauschs von Führerscheinen und Fahrerkarten mit der Weiterbildung sowie den Übergangsvorschriften für Bus- und LKW-Fahrer ein, die bereits vor dem Wirksamwerden der Vorschriften im Besitz gültiger Bus- und LKW-Führerscheine waren. Ferner stellte er das von der Servicegesellschaft der Innung, der FGIBB Service GmbH entwickelte Führerscheinverwaltungsprogramm vor, dass es den Nutzern vereinfacht, den Ablauf von Gültigkeiten bei Führerscheinen, Fahrerkarten, ADR-Bescheinigungen und P-Scheinen im Personenverkehr sowie der Weiterbildungsfristen bzw. bereits absolvierter Teile der Weiterbildung zu überwachen.

Beide Veranstaltungen ergänzten die bereits im Jahr zuvor begonnenen Informationsveranstaltungen zu diesen Themen in Berlin und Brandenburg, die sowohl für Innungsbetriebe als auch für andere Unternehmen des gewerblichen und des Werkverkehrs angeboten wurden.

Besonders für im grenzüberschreitenden Güter- und Personenverkehr tätige Transport-, Umzugs- und Busunternehmen konzipiert war die ebenfalls im Rahmen der Winterwerkstatt angebotene Informationsveranstaltung „Mehrwertsteuerpaket 2010“, zu der die Innung für den 21. Januar eingeladen hatte. Als Referenten konnten Rüdiger Schaar und Thomas Schulik, Steuerberater der KSW-Gruppe, gewonnen werden. Zunächst informierte Rüdiger Schaar über die Neuregelungen im Umsatzsteuerrecht. Er erläuterte hierbei die Eckpunkte des sogenannten EU-Mehrwertsteuerpakets, die der deutsche Gesetzgeber mit dem Jahressteuergesetz 2009 in nationales Recht überführt hat. Abgesehen von den Personenbeförderungsleistungen, für die auch weiterhin das Leistungsortprinzip gilt, wurden die für Transportunternehmer wesentlichen Änderungen hinsichtlich der Fragestellung erläutert, für wen die Beförderungsleistung erbracht wird. An verschieden Fallbeispielen erläuterte Schaar, welche Besonderheiten für einzelne Beförderungsfälle zur Anwendung kommen. Dabei ging er dezidiert auf die Unterschiede in der Beförderung für gewerbliche Auftraggeber und Privatkunden ein.

Ergänzt wurden die Informationen im zweiten Teil der Veranstaltung um einen von Thomas Schulik vorgetragenen Überblick über aktuelle Rechtsprechung sowie weitere zum Jahreswechsel wirksam gewordene Änderungen im Steuerrecht.

Die Erörterung verschiedener, von den Veranstaltungsteilnehmern gestellter Detailfragen rundete die Zusammenkunft ab.

Im Mittelpunkt der arbeitsrechtlichen Informationsveranstaltung der Winterwerkstatt am 30. März stand das Thema befristete Arbeitsverträge. Am Beispiel des von der Innung erstellten Musterarbeitsvertrags erläuterte der Referent, Rechtsanwalt Dr. Johannes Gester die geltenden arbeitsrechtlichen Bestimmungen. Dabei gab er verschiedene Empfehlungen und verwies auf typische Fehlerquellen, die in der Folge zu nachteiligen Wirkungen führen können. Die anwesenden Innungsunternehmer nutzten die

Möglichkeit, auch individuelle Fragstellungen einfließen zu lassen.

Wie in den Jahren zuvor bot die Innung zusätzlich zu den gewerberelevanten Themen wieder weitere Veranstaltungen für ihre Mitglieder an, die sich zunehmenden Interesses erfreuen.

Am 15. Mai 2010 nutzten rund 50 Teilnehmer aus dem Mitgliederkreis das Angebot der Innung zu einer 2-stündigen BBI-Baustellenbesichtigung. Die Tour „Erlebnis Baustelle“ startete vor der airportworld bbi in Berlin-Schönefeld, ging über den BBI-Infotower und endet nach einer Rundfahrt über die BBI-Baustelle. Von der Aussichtsplattform des 32 Meter hohen Infoturmes ließ sich die 2.000 Fußballfelder große Flughafen-Baustelle überblicken. Dabei konnten die Veranstaltungsteilnehmer einen Eindruck von der künftigen Struktur des Flughafens BBI und vom Baufortschritt gewinnen.

Wie reagiere ich auf schwierige Gesprächspartner? Wie komme ich aus sich wiederholenden Rechtfertigungsschleifen heraus? Wie stelle ich mich auf schwierige Situationen und Gesprächspartner ein? Wie bekomme ich alle relevanten Informationen von meinem Gesprächspartner? Wie behalte ich die Gesprächsführung in der Hand? Fragen des täglichen Lebens also!

Wie damit umzugehen ist, war Gegenstand des eintägigen Rhetorikseminars am 11. September, für das Innung und FGIBB Service GmbH wieder den Rhetoriktrainer Olaf Cordes gewinnen konnten.

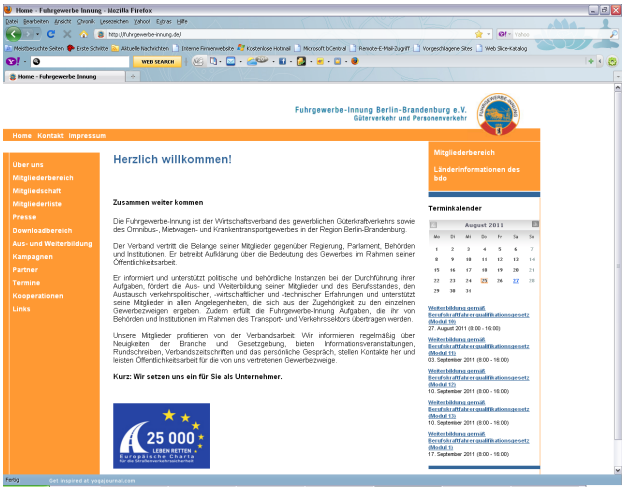
Auch in der zweiten Jahreshälfte stellten die Innung und ihre Wirtschaftsorganisation noch immer fest, dass viele Detailregelungen zur obligatorischen Kraftfahrerqualifikation bei Unternehmern und Kraftfahrern nicht hinlänglich bekannt waren. Insbesondere die vergleichsweise unübersichtlichen Übergangsregelungen sorgten nach wie vor für Unsicherheit. Aus diesem Anlass waren Unternehmer und Kraftfahrer Endes September und Anfang Oktober zu Informationsveranstaltungen eingeladen, hierzu umfassende Informationen zu erhalten.

Ergänzt wurde das Informationsangebot im Berichtsjahr um weitere bzw. überarbeitete Leitfäden, Merkblätter und Informationsbroschüren.

Im Hinblick auf die Neuregelungen zur Mehrwertsteuer hat die Innungsgeschäftsstelle zwei neue Publikationen erarbeitet. Es handelt sich hierbei um separate Merkblätter zum neuen Umsatzsteuerrecht für den Güter- und den Personenverkehr.

Überarbeitet wurden die Leitfäden „Minijob/Geringfügig Beschäftigte“ und „Kündigung durch den Arbeitgeber“, neu erstellt das Merkblatt für den Arbeitgeber zum Arbeitsvertrag. Aktualisiert wurden zudem die Leitfäden zu den Themen „Vorgetäuschte Krankheit“, „Mitarbeiterhaftung“ und „Allgemeines Gleichbehandlungsgesetz“. Neu erstellt wurden die Checklisten „Abfahrtskontrolle LKW“, „Fahrtantritt im Omnibus-Gelegenheitsverkehr“, „Abfahrtskontrolle Omnibus“ und der Leitfaden „Neue Informationspflichten für Dienstleister“. Überarbeitet haben wir zudem die von der Innung entwickelten und ständig an Rechtsetzung und Rechtsprechung angepassten Musterarbeitsverträge, u. a. betreffend die Regelungen zu den Themen „Kurzarbeit“, Rückzahlungsverpflichtung, Beendigung des Arbeitsverhältnisses (aufgrund der Anhebung des Regelrentenalters vom 65. Lebensjahr auf das 67. Lebensjahr) sowie die Verfallfristen.

Neben dem komplett überarbeiteten Mitgliederverzeichnis stehen den Mitgliedern der Innung auf der 2010 überarbeiteten Internetpräsenz weitere neue hilfreiche Menüpunkte zur Verfügung wie z. B. „Aus- und Weiterbildung“, „Kampagnen“, „Links“ und „Kooperationen“.



In zahlreichen Gesprächen mit Mitgliedsunternehmern hat sich 2010 herauskristallisiert, dass in vielen Fällen die geltenden Mindestlohnvorschriften für Entsorgungstransporteure als problematisch angesehen werden. Insbesondere Beifahrer- und Sortiertätigkeiten wurden in der Vergangenheit deutlich niedriger als der seit 01.01.2010 geltende gesetzliche Mindestlohn vergütet. Dies floss auch in die entsprechenden Entgeltkalkulationen ein, die Grundlage zahlreicher, oft über mehrere Jahre wirkender Verträge wurden. Offen blieb bislang, ob die Vergütung für Zeiten, die nach § 21 a Absatz 3 Arbeitszeitgesetz (ArbZG) nicht als Arbeits-, sondern als Bereitschaftszeit gelten (für Arbeitnehmer, die sich beim Fahren abwechseln, die während der Fahrt neben dem Fahrer oder in einer Schlafkabine verbrachte Zeit) ebenfalls mit dem Mindestlohn zu bemessen ist.

Diese Fragestellung ist insofern nicht unerheblich, als im Bereich der Abfallsammlung mit Müllpressfahrzeugen z. B. für die Fahrten zwischen dem Betriebsstandort und dem Sammelgebiet oder zwischen Sammelgebiet und Entsorgungsanlage in Summe auf Wochen und Monate betrachtet zum Teil beträchtliche Zeiten für die Beifahrer und anderes Begleitpersonal zusammenkommen, deren Arbeitstätigkeit erst mit dem Heranbringen, Entleeren und Fortbringen der Mülltonnen im Sammelgebiet beginnt.

Die Innung hat deshalb im Berichtsjahr eine rechtliche Prüfung veranlasst, ob und in welchem Umfang die Mindestlohnvorschriften auch auf Bereitschaftszeiten im Sinne des § 21 a Abs. 3 ArbZG anzuwenden sind oder ob einzelvertraglich für derartige Zeiten andere Vergütungsvereinbarungen zulässig sind.

Im Ergebnis der rechtlichen Prüfung wird aus Gründen eines nicht unerheblichen Risikos sozialversicherungsrechtlicher und strafrechtlicher Haftung davon abgeraten, Vergütungsvereinbarungen unterhalb des gesetzlichen Mindestlohns für Bereitschaftszeiten zu treffen, da weder der der Allgemeinverbindlichkeit zugrundeliegende Tarifvertrag noch die Mindestlohnverordnung in Bezug auf die Lohnhöhe zwischen Arbeits- und Bereitschaftszeit differenzieren.

3.4 Öffentlichkeits- und Verkehrssicherheitsarbeit

Wie bereits in den vorangegangenen Jahren nutzt die Innung zunehmend Möglichkeiten, ihr Profil in der Öffentlichkeit und dem Gewerbe zu repräsentieren. Dazu zählen Veranstaltungen in Kooperation mit Nutzfahrzeugherstellern und gewerbenahen Dienstleistern, wie beispielsweise 2010 beim SVG-Frühlingsfest in Frankfurt/Oder oder in Kooperation mit Volvo Trucks zum Tag der offenen Tür beim Nutzfahrzeughändler POPP in Guben. Gemeinsam mit einer Reihe Innungsmitglieder nutzt die Innung auch Sonderbeilagen verschiedener Tageszeitungen, in denen die Leistungen der Mitglieder Berliner Innungen vorgestellt werden.

Breiten Raum nahmen 2010 auch wieder die Informationskampagnen zur Thematik „Toter Winkel am LKW“ ein.

Zum 15. Mal in Folge unterstützten die Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e. V. und verschiedene Mitgliedsunternehmen 2010 die Verkehrssicherheitsaktion „Toter Winkel“ des Berliner Schulsenats. Lkw und Busse wurden in der Woche vom 19. bis 23. April 2010 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.

Mit Unterstützung der Verkehrslenkung Berlin und der Landesverkehrswacht Brandenburg wurden durch die Tochtergesellschaft der Innung, die VSBB Verkehrssicherheit Berlin-Brandenburg GmbH, an Berliner und Brandenburger Grundschulen wieder Informationstage zu dieser Problematik durchgeführt.

Darüber hinaus hat die Innung die VSBB GmbH bei der Erstellung eines Schulungsmaterials für Kraftfahrer in dieser Thematik fachlich begleitet und unterstützt.

Für den 17. Juni hatte die Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung die Träger der Verkehrssicherheitsarbeit in der Bundeshauptstadt zum 8. Verkehrssicherheitsforum eingeladen. Zum institutionellen Teilnehmerkreis zählten auch Fuhrgewerbe-Innung und VSBB Verkehrssicherheit Berlin-Brandenburg GmbH. Auf dem Programm standen Informationen zur Verkehrsunfallentwicklung 2009 in Berlin und die Diskussion um den Entwurf des Aktionsprogramms Verkehrssicherheit 2010. Vorgestellt wurde auch der Entwurf der überarbeiteten Internetplattform „berlin-sicher-mobil“. Die Teilnehmer verabschiedeten den Verkehrssicherheitsbericht 2010 und informierten sich ferner über verschiedene Untersuchungen und Initiativen zu Themen der Verkehrssicherheit. Seitens der Innung und der VSBB GmbH wurden die Ergebnisse und Erfahrungen des Projekts „Die Gefahren des toten Winkels am LKW“ an Berliner Grundschulen und bei anderen Veranstaltungen reflektiert. In-

nungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider stellte zudem Überlegungen für ein weiteres Teilprojekt vor.

Abschließend wurden seitens der Senatsverwaltung Schlussfolgerungen aus der Umweltanalyse und der Umsetzungsbetrachtung der bisherigen Verkehrssicherheitsarbeit mit Blick auf die Fortschreibung des Verkehrssicherheitsprogramms im kommenden Jahr gezogen.

Zum zweiten Mal führte das Polizeipräsidium Potsdam eine Sicherheitsoffensive im gewerblichen Güter- und Personenverkehr durch, in deren Rahmen in Kooperation mit dem Volvo Truck Center Ost und der Schönwetter GmbH in Neuseddin am 20. Mai auch wieder ein Fernfahrerstammtisch durchgeführt wurde. Die Innung unterstützte diese Veranstaltung wie bereits im Jahr zuvor und informierte Unternehmer und Fahrer über Details zu den gesetzlichen Bestimmungen der Berufskraftfahrerqualifikation.

Der Verkehrsdienst der Polizei im Schutzbereich Dahme-Spreewald führt seit 2002 (als erster Stammtisch dieser Art im Land Brandenburg) regelmäßig in Niederlehme an der A 10 Truckerstammtische durch. Teilnehmer sind regelmäßig Fahrerinnen und Fahrer von LKW und Bussen, Transport- und Speditionsunternehmer sowie auch interessierte Gäste mit Bezug zum Gewerbe.
Aus Anlass der 100. Veranstaltung hatte der Verkehrsdienst der Polizei in Kooperation mit der SVG Straßenverkehrsgenossenschaft Berlin und Brandenburg eG für Sonntag, den 12. September gemeinsam mit einer Vielzahl von Unterstützern – darunter auch Fuhrgewerbe-Innung und VSBB Verkehrssicherheit Berlin-Brandenburg GmbH – große und kleine Besucher auf den Parkplatz des A 10-Centers nach Wildau eingeladen. Die Besucher konnten sich einen Eindruck von modernen LKW und Bussen, von der Arbeit der Kontrollbehörden sowie von verschiedensten Initiativen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Dienstleistungen rund um das Verkehrsgewerbe verschaffen.

Quellenverzeichnis:

Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, diverse Presseberichte, www.statistik-berlin-brandenburg.de, 2011.
Bundesamt für Güterverkehr, Marktbeobachtung Güterverkehr, Jahresbericht 2010, Köln 2011.
Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer e. V. (bdo), Konjunkturumfrage 2010, Berlin 2011.
Deutsche Bundesbank, Geschäftsbericht 2010, Frankfurt am Main 2011.
Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Frauen/Senatsverwaltung für Integration, Arbeit und Soziales, Wirtschafts- und Arbeitsmarktbericht Berlin 2010/2011, Berlin 2011.