Geschäftsbericht für das Jahr 2011

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

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

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

G E D E N K T A F E L

2011 verließen uns unsere Mitglieder

Peter Brosius

Wolfgang Ehrcke

Ursula Pennecke

Ursula Scherfling

Wir werden das Andenken der Verstorbenen in Ehren bewahren.

Inhaltsverzeichnis

	Vorwort	5
1.	Politische und wirtschaftliche Entwicklung 2011	6
1.1	Internationales Umfeld	6
1.2	Wirtschaftliche Entwicklung im Euro-Währungsgebiet	8
1.3	Wirtschaftsentwicklung in Deutschland	10
1.4	Wirtschaftliche Entwicklung in der Region Berlin-Brandenburg	16
1.5	Entwicklung im Güter- und Personenverkehrsmarkt	18
1.5.1	Entwicklung im Güterverkehr	18
1.5.2	Entwicklung im Omnibusverkehr	25
2.	Politische und rechtliche Rahmenbedingungen für Güter- und Personenverkehrsunternehmer	27
2.1	Europäische Politik und EU-Recht	27
2.2	Güterkraftverkehrs- und Personenbeförderungsrecht	29
2.3	Straßenverkehrsrecht	31
2.4	Umwelt- und Abfallrecht	33
2.5	Arbeits- und Sozialrecht	34
2.6	Steuer- und Abgabenrecht	36
3.	Tätigkeit der Innung 2011	39
3.1	Wirtschaftliche Situation der Innungsbetriebe	39
3.2	Gewerbepolitik und Interessenvertretung in der Region	40
3.3	Verbandsveranstaltungen und Mitgliederbetreuung 2011	43
3.4	Öffentlichkeits- und Verkehrssicherheitsarbeit	49

Vorwort

Liebe Kolleginnen und Kollegen,
sehr geehrte Damen und Herren,

als dieser Geschäftsbericht erstellt wurde, lag die offizielle Bestätigung über die Verschiebung der Eröffnung des Hauptstadtflughafens BER gerade einmal einige Tage zurück. Neben der Blamage für die Region und die politischen Verantwortungsträger, die im Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft offenbar zu sehr allen Beteuerungen der Geschäftsführung vertraut haben, hat sich einmal mehr bestätigt, daß öffentlichen Einrichtungen gegenüber privatwirtschaftlichen Unternehmen offenbar wesentliches Knowhow fehlt. Es sei an die Mißwirtschaft in diversen Landesbanken, das Großprojekt Lausitzring, der Bau des Tempodrom in Berlin erinnert, es ließen sich weitere Beispiele anführen.

Gleichwohl lassen aber die Bemühungen nicht nach, unter dem Deckmantel der Daseinsvorsorge wirtschaftliche Tätigkeiten in kommunaler Verantwortung zu zementieren oder in diese zu übernehmen. Von derartigen politischen Intentionen, die auch Auswirkungen auf verschiedene Bereiche des Verkehrsgewerbes haben, war das Berichtsjahr geprägt: den Diskussionen um die Zulässigkeit privater gewerblicher Sammlungen und die angestrebten Überlassungspflichten von Abfällen an die öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger im Rahmen der Novellierung des Abfallrechts, den Diskussionen um die Neugestaltung des Ordnungsrahmens im ÖPNV bei der vorgesehenen Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes und den Diskussionen um das Brandenburger Gesetz zur Stärkung der kommunalen Daseinsvorsorge.

Auf der anderen Seite, in der „großen Politik“, nahmen die Bemühungen um die Eindämmung der Staatsschuldenkrise und ihrer Folgen zu, ohne dass im Berichtsjahr tatsächlich nachhaltige Erfolge erzielt werden konnten. So setzten sich diese Bemühungen auch im Folgejahr fort, bei Redaktionsschluss dieses Berichts waren gerade die Brüsseler Vereinbarungen für den Fiskalpakt und den dauerhaften europäischen Stabilitätsmechanismus ESM von Bundestag und Bundesrat bestätigt worden. Welche Entwicklungen das Europäische Projekt weiter nehmen wird, welche Auswirkungen auf die Konjunktur und damit auch auf die Beschäftigungs- und Ertragslage im Verkehrsgewerbe damit einhergehen werden, ist noch ungewiss.

Den Innungsbetrieben dennoch Orientierungsmöglichkeiten zu bieten, war und ist Verpflichtung für Vorstand und Geschäftsführung der Innung. Von dieser Motivation ausgehend wurden auch die Themenschwerpunkte der Verbandsarbeit 2011 definiert. Verschaffen Sie sich mit diesem Geschäftsbericht einen Überblick über das vergangene Jahr und nutzen Sie die Lektüre, für Ihre eigene betriebliche Praxis Schlussfolgerungen zu ziehen.

Die Innung wird auch weiterhin Ihr vertrauter Partner bleiben und Sie in Ihren betrieblichen Prozessen in gewohnter Weise unterstützen.

Berlin im Sommer 2012

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

1. Politische und wirtschaftliche Entwicklung 2011

Nach einem schwungvollen Auftakt verlor die Weltwirtschaft im weiteren Verlauf des vergangenen Jahres an Dynamik. Zu den Faktoren, die die globale Konjunktur bremsten, gehört insbesondere ein kräftiger Ölpreisschub, der bereits im Herbst 2010 einsetzte und bis ins Frühjahr 2011 hinein anhielt. Im Sommer spitzte sich zudem die Schuldenkrise einiger EWU-Staaten zu. Verstärkte Konsolidierungsanstrengungen, Vermögensverluste und eine erhöhte Unsicherheit angesichts der Spannungen an den Finanzmärkten haben die ohnehin verhaltene gesamtwirtschaftliche Gangart im Euro-Raum merklich gedrückt.

Auch das Geschehen an den Finanzmärkten wurde im Berichtsjahr in zunehmendem Maße von der Staatsschuldenkrise im Euro-Raum überschattet. So gerieten die Finanzmärkte in der zweiten Jahreshälfte zusehends in den Sog der erhöhten Unsicherheit über den weiteren Fortgang der Schuldenkrise in einigen EWU-Ländern. In der Folge verstärkte sich die Präferenz für liquide, erstklassige Anlagen, und die Anleiherenditen im Euro-Raum spreizten sich weiter. Die von den Staats-und Regierungschefs auf den EU-Gipfeln im Juli und Oktober beschlossenen Maßnahmen konnten die Investoren nur kurzzeitig beruhigen. Immer deutlicher wurde, dass die Staatsschuldenkrise über kurzfristige Krisenlösungsinstrumente hinaus grundlegende Fragen nach dem zukünftigen Ordnungsrahmen der Währungsunion aufwirft. Die Regierungswechsel in Italien, Spanien und Griechenland, das Sparprogramm der neuen italienischen Regierung und der deutsch-französische Vorschlag strikterer Haushaltsregeln trugen schließlich zu einer gewissen Beruhigung der Märkte bei. Die Lage entspannte sich zudem etwas durch die Ende November angekündigten dreijährigen Refinanzierungsgeschäfte des Eurosystems.

Für die deutsche Volkswirtschaft stand das Jahr 2011 aus realwirtschaftlicher Sicht im Zeichen eines breit angelegten Aufschwungs, der gegen Jahresende durch die Verlangsamung der globalen Konjunkturdynamik und die Zuspitzung der europäischen Schuldenkrise jedoch deutlich belastet wurde. Im Verlauf des Jahres hat das reale Bruttoinlandsprodukt (BIP) nicht nur den Höchststand des vorangegangenen konjunkturellen Aufschwungs erreicht, es wurde auch die gesamtwirtschaftliche Produktionslücke geschlossen. Während die Auslandsnachfrage 2011 nicht mehr so stark zulegte wie im Vorjahr, hat die sukzessive Verstärkung der binnenwirtschaftlichen Antriebskräfte der konjunkturellen Grunddynamik eine bemerkenswerte Widerstandsfähigkeit verliehen. Der Preisanstieg auf der Verbraucherstufe hat sich in Deutschland vor allem wegen kräftiger Teuerungsimpulse von Rohöl spürbar verstärkt.

1.1 Internationales Umfeld

Weltwirtschaft auf steinigem Expansionspfad

Nach einem schwungvollen Auftakt verlor die Weltwirtschaft im Verlauf des vergangenen Jahres an Dynamik. Zu den Faktoren, die die globale Konjunktur bremsten, gehört insbesondere ein kräftiger Ölpreisschub, der im Herbst 2010 einsetzte und bis ins Frühjahr 2011 hinein anhielt. Im Ergebnis schmälerten die höheren Energierechnungen die Kaufkraft der private Haushalte und Unternehmen in den Öl importierenden Ländern beträchtlich.

Hinzu kamen schwere Naturkatastrophen in Japan und Thailand. Sie führten auch zu tiefen Einschnitten in die Wirtschaftsaktivität, die über die enge internationale Produktionsvernetzung noch jenseits der jeweiligen Landesgrenzen deutlich zu spüren waren. Gerade japanische Autofirmen mussten in beiden Fällen aufgrund von Lieferengpässen Teile ihrer Erzeugung zeitweise global einschränken.

Im Sommer spitzte sich zudem die Schuldenkrise einiger EWU-Staaten zu. Verstärkte Konsolidierungsanstrengungen, Vermögensverluste und eine erhöhte Unsicherheit angesichts der Spannungen an den Finanzmärkten haben die

ohnehin verhaltene gesamtwirtschaftliche Gangart im Euro-Raum merklich gedrückt.

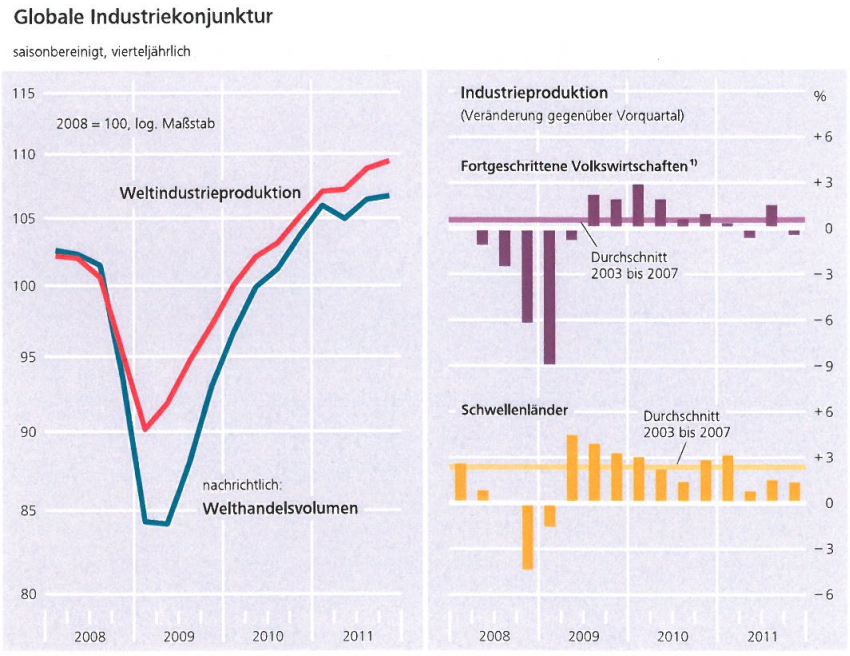
In den Schwellenländern reduzierte sich das konjunkturelle Tempo ebenfalls. Dazu hat nicht nur beigetragen, dass die Auslandsnachfrage erlahmte. Auch ihre binnenwirtschaftlichen Kräfte schwanden unter dem Einfluss einer strafferen Geldpolitik.

Als relativ robust erwies sich die US-Konjunktur, die nach einer ausgeprägten Wachstumsschwäche im ersten Halbjahr wieder deutlich Fahrt aufnahm. Alles in allem startete die Weltwirtschaft zwar aus einer recht schwachen Position in das Jahr 2012. Erste Indikatoren deuten jedoch an, dass der globale Aufschwung im Verlauf dieses Jahres allmählich wieder Tritt fassen wird. Für das Jahr insgesamt geht der IWF in seiner aktuellen, eher vorsichtigen Prognose vom Januar von einer Verminderung des globalen BIP-Wachstums um einen halben Prozentpunkt auf 3,3% aus.

Besonders deutlich zeigte sich die konjunkturelle Verlangsamung 2011 in der Industrie. Die annähernde Halbierung ihrer Produktionszunahme im Jahresdurchschnitt auf 5,5% verdeckt dabei noch das Ausmaß der Tempoverringerung. Die Erzeugung in den fortgeschrittenen Volkswirtschaften wurde nach dem Erdbeben in Japan sogar zeitweise eingeschränkt. Die Produktionseinbußen des Frühjahrs konnten imSommer wieder wettgemacht werden, anschließend aber ging der Schwung aus. Hinzu kam, dass nach einem dynamischen Jahresauftakt die Industrie in den Schwellenländern nur noch gebremst expandierte. So übertraf die globale Erzeugung ihren Vorjahrsstand im Schlussquartal gerade um 4%. Zugleich geriet auch der Welthandel im Verlauf von 2011 ins Stocken. Im Jahresdurchschnitt nahm sein Volumen um 5,5% gegenüber 2010 zu, als es um 15% gewachsen war.

Die geringere Dynamik in der Industrie spiegelte sich auch auf den Rohstoffmärkten wider. Gemessen am HWWI-Industrieländerindex waren Industrierohstoffe im Dezember 2011 auf US-Dollar-Basis um 12% günstiger als ein Jahr zuvor; Nahrungs- und Genussmittel verbilligten sich um knapp 9%. Aufgrund der bemerkenswerten Rally im Winterhalbjahr 2010/2011 mussten die Industrierohstoffe im Jahresdurchschnitt gleichwohl einen Preisanstieg um 14½% verbuchen.

Im Gegensatz dazu blieb bei Rohöl eine deutliche Verbilligung im weiteren Jahresverlauf aus. Im Dezember 2011 kostete ein Fass der Sorte Brent mit 108 US-$ noch 17% mehr als Ende 2010. Obwohl die kurzlebigen Preisspitzen vom Sommer 2008 nicht wieder erreicht wurden, erklomm Brent im Jahresdurchschnitt aufgrund der anhaltenden Preissteigerung ein Rekordniveau von 111 US-$ (+ 38%). Im Gegensatz zu vorherigen, nachfragebedingten Teuerungsrunden stand die Entwicklung diesmal eher im Zu-



Quelle: Centraal Planbureau. **1** OECD-Raum ohne Türkei, Mexiko, Südkorea, Polen, Slowakische Republik, Tschechische Republik und Ungarn.
Deutsche Bundesbank

Abbildung 1: Entwicklung der globalen Industriekonjunktur zwischen 2008 und 2011. Quelle: Geschäftsbereicht der Deutschen Bundesbank 2011.

sammenhang mit einer Verknappung des Ölangebots. Nachdem politische Unruhen in einigen Staaten Nordafrikas und des Nahen Ostens in den Wintermonaten das Vertrauen in die Versorgungssicherheit erschüttert hatten, führten militärische Auseinandersetzungen in Libyen im Sommerhalbjahr zu massiven Produktionsausfällen. Zusätzlich wurden die Engpässe auf der Angebotsseite noch durch ungeplante Unterbrechungen der Förderungen anderenorts verschärft.

Der Kostenschub bei Energieträgern war eine wichtige, aber keinesfalls die einzige Ursache für den verstärkten Preisauftrieb auf der Verbraucherstufe in den Industrieländern. Im Jahresdurchschnitt 2011 zogen die Energiepreise um 12,3% gegenüber dem Vorjahr an, in demsie bereits um 7,7% zugelegt hatten. Die Teuerungsrate insgesamt kletterte um gut einen Prozentpunkt auf 2,7%; ihren Zenit erreichte sie mit 3,1% im Spätsommer.

1.2 Wirtschaftliche Entwicklung im Euro-Währungsgebiet

Staatsschulden-/Finanzkrise

Das Geschehen an den Finanzmärkten wurde im Berichtsjahr in zunehmendem Maße von der Staatsschuldenkrise im Euro-Raum überschattet. Nachdem die Erholung der Weltkonjunktur im ersten Halbjahr stabilisierend gewirkt hatte, gerieten die Finanzmärkte in der zweiten Jahreshälfte zusehends in den Sog der erhöhten Unsicherheit über den weiteren Fortgang der Schuldenkrise in einigen EWU-Ländern. Zugleich trübten sich die globalen Wachstumsaussichten ein. Während italienische und spanische Staatsanleihen zunächst noch auf einem vergleichsweise stabilen Niveau rentiert hatten, verlangten die Marktteilnehmer im zweiten Halbjahr angesichts der Unsicherheit über den politischen Konsolidierungswillen und drohender Rating-Herabstufungen auch für diese Schuldtitel merklich höhere Renditeaufschläge. Die von den Staats- und Regierungschefs auf dem EU-Gipfel im Juli beschlossenen Maßnahmen, zu denen eine Lockerung der Kreditkonditionen für Programmländer, erweiterte Handlungsmöglichkeiten der EFSF und ein zweites Hilfspaket für Griechenland zählten, konnten die Investoren nur kurzzeitig beruhigen.

Der Stimmungsumschwung unter den Investoren, der sich in stärker wahrgenommenen Insolvenzrisiken und höheren Liquiditätsprämien niederschlug, dürfte durch aufgekommene Rezessionssorgen verstärkt worden sein. Die negativen Wachstumsperspektiven mehrten auch die Zweifel der Marktteilnehmer an der Schuldentragfähigkeit Griechenlands und Portugals. Dies trug zu deutlichen Kursverlusten der Staatsanleihen dieser Länder bei. Der EU-Gipfel Ende Oktober, auf dem unter anderem eine erhöht freiwillige Privatsektorbeteiligung in einem noch zu verhandelnden Griechenlandprogramm und die Erweiterung des Handlungsspielraums der EFSF beschlossen wurde, ließ die Zuversicht unter den Investoren erneut aufkeimen. Jedoch schwand ihr Vertrauen mit der Ankündigung eines griechischen Referendums und wachsender Skepsis über die Umsetzung der Beschlüsse. In der Folge stiegen die Renditen für Staatsanleihen der Euro-Länder im November auf breiter Front. Auch Anleihen mit erstklassigem Rating waren betroffen. Finanzinstitute, die stark in EWU-Staatsanleihen engagiert waren, mussten deutlich schlechtere Finanzierungsbedingungen an den Renten- und Aktienmärkten hinnehmen.

Im Gefolge der zunehmenden Unsicherheit verstärkte sich die Präferenz für liquide, erstklassige Anlagen, und die Anleiherenditen im Euro-Raum spreizten sich daher weiter. Neben Bundesanleihen und US-Treasuries waren auch Staatsanleihen der Schweiz und Großbritanniens besonders gefragt. Die Renditen zehnjähriger Bundesanleihen und entsprechender US-Titel ermäßigten sich im Jahresverlauf um knapp 120 beziehungsweise 143 Basispunkte auf 1,7% beziehungsweise 1,9%. Daneben haben schwächere Konjunkturperspektiven zinssenkend gewirkt. Zusätzlicher Abwärtsdruck auf die Renditen ging in den USA und im Vereinigten Königreich von den Notenbanken aus, die ihre Ankaufprogramme von Staatsanleihen im

Rahmen ihrer generell expansiv ausgerichteten Geldpolitik zur Stützung der Konjunktur fortgesetzt haben.

Die Regierungswechsel in Italien, Spanien und Griechenland, das Sparprogramm der neuen italienischen Regierung und der deutsch-französische Vorschlag strikterer Haushaltsregeln trugen schließlich zu einer gewissen Beruhigung der Märkte bei. Die Lage entspannte sich zudem etwas durch die Ende November angekündigten dreijährigen Refinanzierungsgeschäfte des Eurosystems. Von Spanien verlangten die Investoren zum Jahresende im überjährigen Laufzeitbereich Renditen, die unterhalb der Niveaus zu Jahresbeginn lagen. Dagegen rentierten italienische Staatstitel in allen Laufzeiten Ende 2011 zwischen anderthalb und zweieinhalb Prozentpunkten oberhalb des Renditeniveaus in der ersten Jahreshälfte, gingen zuletzt aber auch zurück.

Konjunkturelle Erholung am Jahresende zum Stillstand gekommen

Der konjunkturelle Aufschwung im Euro-Raum, der Mitte 2009 begonnen hatte, ist nach einem lebhaften Jahresauftakt im Sommerhalbjahr 2011 deutlich abgeflacht und im letzten Quartal zum Stillstand gekommen. Das kräftige Wachstum zum Beginn des vergangenen Jahres wurde unter anderem durch Aufholeffekte nach witterungsbedingten Produktionsausfällen in der Industrie und in der Bauwirtschaft Ende 2010 geprägt, die vor allem in den mittel- und nordeuropäischen EWU-Ländern ins Gewicht fielen. Eine maßgebliche Ursache für die schwächere Expansion im Sommerhalbjahr war der starke Anstieg der Energiepreise, der bis Ende April 2011 anhielt und danach nur geringfügig korrigiert wurde. Die Kaufkraft der Verbraucher wurde dadurch erheblich belastet. Nachfragedämpfend wirkten auch die vermehrten Konsolidierungsanstrengungen vor allem der Euro-Länder, die im Zentrum der Staatsschuldenkrise stehen. Die Bruttoanlageinvestitionen schwenkten nach einem merklichen Zuwachs zum Jahresanfang in eine Abwärtsbewegung ein, wobei den zunächst weiter zunehmenden Ausgaben für neue Ausrüstungsgüter sinkende Bauinvestitionen gegenüber standen. Der Rückgang der Binnennachfrage im Frühjahr und im Sommer konnte noch durch ansteigende Exporte überkompensiert werden. Weil im letzten Quartal von dieser Seite keine Wachstumsimpulse kamen, schrumpfte das reale BIP erstmals seit zweieinhalb Jahren um saisonbereinigte 0,25%, wodurch der Rückstand gegenüber dem Vorkrisenniveau auf 2% gestiegen ist.

Für das Jahr 2011 insgesamt ergibt sich jedoch dank eines kräftigen Überhangs aus dem Jahr 2010 und der lebhaften Entwicklung im ersten Quartal noch ein Wachstum von 1,5%. Ange-

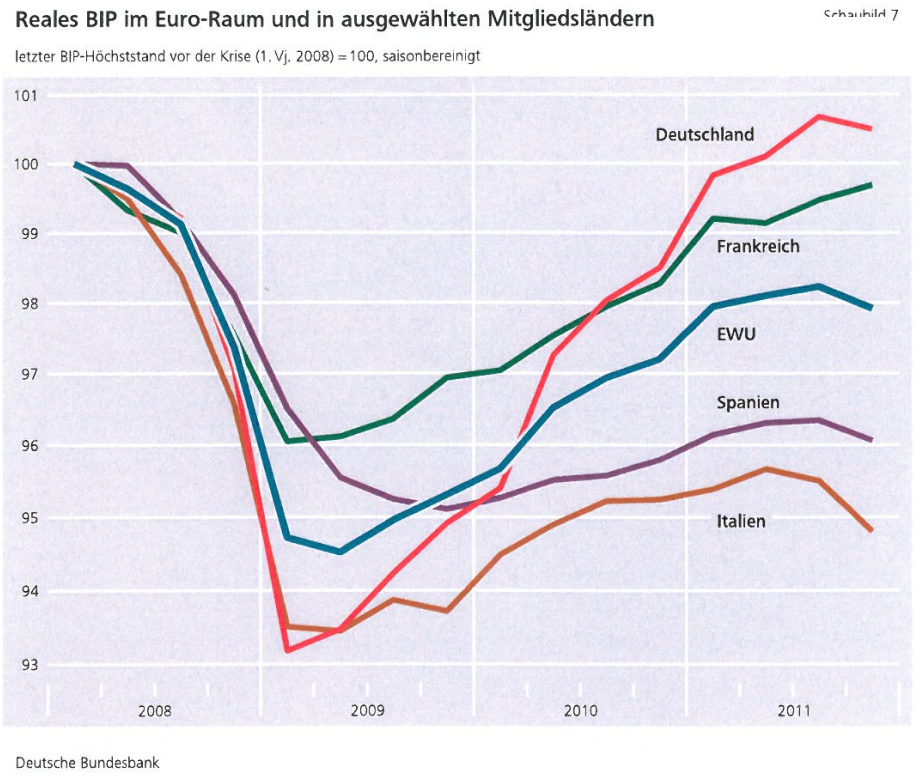


Abbildung 2: Reales BIP im Euro-Raum und in ausgewählten Mitgliedsländern.
Quelle: Geschäftsbereicht der Deutschen Bundesbank 2011.

sichts eines weiterhin flachen mittelfristigen Wachstumspfades ist zwar die Auslastung der gesamtwirtschaftlichen Kapazitäten erneut gestiegen, sie blieb aber noch merklich unter ihrem Normalniveau.

1.3 Wirtschaftsentwicklung in Deutschland

Deutschland ist Wachstumsmotor im Euro-Raum

Das Wachstum im Euro-Raum wurde 2011 wie schon im Vorjahr vor allem von Deutschland getragen. Die Expansionsrate war hier rund dreimal so hoch wie im Euro-Raum ohne Deutschland (+ 1%). Überdurchschnittlich hohe Zuwächse erwirtschafteten auch Österreich, die Slowakei und Finnland. Der besonders kräftige BIP-Anstieg in Estland um 7,5% ist sowohl auf eine dynamische Investitionstätigkeit als auch auf eine Steigerung der Exporte in den Nicht-Euro-Raum zurückzuführen. Unter den größeren Mitgliedsländern übertraf Ende letzten Jahres nur das deutsche BIP sein Vorkrisenniveau, in Frankreich wurde es bei einem Wachstum von 1,75% fast erreicht.

Dagegen blieben Italien und Spanien, deren Volkswirtschaften 2011 lediglich um 0,5% beziehungsweise 0,75% wuchsen, noch weit darunter. Von den Krisenländern verzeichnete Irland mit einem BIP-Zuwachs von ca. 1% das beste Ergebnis. Verantwortlich dafür war die lebhafte Ausfuhr, während die Inlandsnachfrage weiter schrumpfte. Portugal, dessen eher schwache Exportwirtschaft in weit geringerem Umfang einen Ausgleich für die Abkühlung der Inlandskonjunktur schaffen konnte, rutschte im Berichtsjahr wieder in die Rezession ab, das BIP verringerte sich um 1,5%. In Griechenland hat sich die Anpassungsrezession, die Ende 2008 begonnen hatte, weiter verschärft. Die Wirtschaftsleistung sank um 6,75% und lag Ende des letzten Jahres um 15,75% unter dem Stand vom Herbst 2008. Die unbefriedigende Wirtschaftsentwicklung in den Peripherieländern hängt zum einen mit den verstärkten Anstrengungen der Regierungen zur Konsolidierung der öffentlichen Haushalte zusammen, die notwendig geworden sind, um das verloren gegangene Vertrauen der Investoren an den Finanzmärkten wieder zurückzugewinnen. Zum anderen sind die Verluste an preislicher Wettbewerbsfähigkeit im vergangenen Jahrzehnt – von Irland abgesehen – noch nicht nennenswert korrigiert worden. Hinzu kommen andauernde strukturelle Anpassungsprozesse, die zu einem starken Anstieg der Arbeitslosigkeit geführt haben, und eine zunehmende Verunsicherung der Konsumenten und Unternehmen.

Die erneute Zuspitzung der Staatsschuldenkrise im zweiten Halbjahr 2011 hat auch die Banken in den betroffenen Ländern stark beschädigt. Dadurch verringerte sich deren Kreditvergabebereitschaft. Insgesamt haben sich jedoch die Wachstumsunterschiede im Euro-Raum im Vergleich zum Vorjahr nur leicht erhöht. Die konjunkturelle Lage des Euro-Raumes hat sich demnach annähernd stabilisiert, von einem starken Aufschwung kann jedoch noch keine Rede sein.

Allen Prognosen für den Euro-Raum ist derzeit gemeinsam, dass die Abwärtsrisiken deutlich höher eingeschätzt werden als die Chancen auf eine bessere Entwicklung.

Kräftiger Konjunkturaufschwung

Das Jahr 2011 war aus realwirtschaftlicher Sicht geprägt durch einen breit angelegten Aufschwung, der gegen Jahresende durch die Verlangsamung der globalen Konjunkturdynamik und die Zuspitzung der europäischen Schuldenkrise allerdings erkennbar belastet wurde und insgesamt stagnierte.

Die gesamtwirtschaftliche Leistung nahm im Jahresdurchschnitt mit 3,0% erneut sehr deutlich zu, nach einem ausgesprochen kräftigen Erholungstempo im Jahr zuvor(+ 3,7%). Im Verlauf des Berichtsjahres hat das reale BIP nicht nur den Höchststand des vorangegangenen konjunkturellen Aufschwungs erreicht, es wurde auch die gesamtwirtschaftliche Produktionslücke geschlossen. Während die Auslandsnachfrage 2011 nicht mehr so fulminant zulegte wie im Jahr davor, hat die sukzessive Verstärkung der binnenwirtschaftlichen Antriebskräfte der

konjunkturellen Grunddynamik eine bemerkenswerte Widerstandsfähigkeit verliehen. So wurden die gewerblichen Investitionen im Kontext einer hohen Auslastung, grundsätzlich optimistischer Geschäftsaussichten und günstiger Finanzierungsbedingungen kräftig ausgeweitet. Der Wohnungsbau wies infolge der spürbaren Nachfragebelebung auf den Häusermärkten ebenfalls ein markantes Plus auf. Außerdem kamen vom privaten Konsum deutliche Impulse. Die Verbraucher zeigten sich offensichtlich nicht nur weitgehend unbeeindruckt von den Störeinflüssen der Finanzmärkte. Vielmehr profitierte die Anschaffungsneigung von der anhaltenden Arbeitsmarktbelebung und den teils erheblichen Einkommenszuwächsen.

Dämpfende Effekte gingen zwar von der kräftigen Teuerung im Zuge der Rohstoffpreissteigerungen aus. Der binnenwirtschaftliche Preisanstieg blieb jedoch moderat. Der wirtschaftliche Aufschwung wurde im Jahr 2011 erneut maßgeblich von der Industriekonjunktur getragen. Hiervon profitierten auch die Geschäfte des Groß- und Außenhandels, des Transportgewerbes und der Unternehmensdienstleister.

Die Bauwirtschaft erhöhte im Berichtsjahr ihr Aktivitätsniveau ebenfalls deutlich. Der Energiesektor erlitt aufgrund der Stilllegung zahlreicher Atomkraftwerke hingegen einen substanziellen Kapazitätsverlust. Der Einzelhandel und das Gastgewerbe verzeichneten infolge der anziehenden Konsumnachfrage ein spürbares Umsatzplus, während der öffentliche Dienstleistungssektor lediglich verhalten expandierte. Hinter der Produktionsausweitung stand 2011 ein beträchtlicher Anstieg der Ausfuhren von Waren und Dienstleistungen um insgesamt 8,2%.

Im Zuge des globalen Aufschwungs waren Produkte aus deutscher Fertigung weltweit sehr begehrt, wenngleich die Auslandsnachfrage zum Jahresende etwas abebbte. Dabei kam der deutschen Industrie erneut ihr auf hochwertige Investitions- und Vorleistungsgüter sowie dauerhafte Konsumgüter ausgerichtetes Sortiment zugute. Besonders kräftig erhöhten sich preisbereinigt die Ausfuhren von Maschinen und Kraftfahrzeugen. Die metallerzeugende und -bearbeitende Industrie sowie die Hersteller von Informations- und Kommunikationstechnologie einschließlich elektrischer Ausrüstungen konnten ihre Ausfuhrvolumina ebenfalls beträchtlich steigern. Unterstützt durch eine günstigere preisliche Wettbewerbsposition gelang es den deutschen Exporteuren dabei, Marktanteile zu gewinnen. Stärkste Triebfeder war der Absatz in Drittländern. Dabei erwiesen sich weiterhin die Lieferungen nach China und in den mittel- und osteuropäischen Raum einschließlich Russland als Motor des deutschen Exportgeschäfts. Die Ausfuhren in das Euro-Währungsgebiet zogen ebenfalls deutlich an; der prozentuale Zuwachs der Lieferungen in diese für die deutschen Ausfuhren wichtigste Region war 2011 in preisbereinigter Rechnung aber nicht einmal halb so hoch wie das Absatzwachstum auf den Drittmärkten.

Die Unternehmensinvestitionen sind 2011 mit 7,2% beträchtlich ausgeweitet worden. Bei den Ausrüstungen war der Schwung nicht mehr ganz so kräftig wie im Jahr davor. Dazu hat vermutlich auch eine technische Gegenbewegung zu den Vorzieheffekten im Zusammenhang mit dem Auslaufen der verbesserten Abschreibungskonditionen am Jahresende 2010 beigetragen. Demgegenüber investierten die Unternehmen so stark wie seit einem Jahrzehnt nicht mehr in neue Bauten. Im Kontext der zunehmenden Kapazitätsauslastung und generell günstiger Geschäftsaussichten wurden die erneut verbesserte Ertragskraft und die ausgesprochen vorteilhaften Finanzierungsbedingungen nicht nur für Ersatz-, sondern zunehmend auch für Erweiterungsinvestitionen genutzt.

Im Jahr 2011 expandierte der Wohnungsbau mit 6,3% fast doppelt so stark wie im Jahr davor. Im Umfeld niedriger Finanzierungskosten und guter Einkommensperspektiven stieg die Nachfrage der privaten Haushalte nach Eigenheimen. Zudem sind erneut in großer Zahl Kapitalanleger auf dem Wohnimmobilienmarkt aktiv geworden, was insbesondere den Geschosswohnungsbau in begehrten Lagen beförderte. Die staatlichen Bauinvestitionen sind 2011 hingegen nur leicht gestiegen, nachdem der Hauptimpuls der in der

Krise aufgelegten Konjunkturprogramme zur Modernisierung der Infrastruktur seine Wirkung zuvor entfaltet hatte.

Der private Verbrauch hat sich 2011 mit einem Zuwachs um 1,5% erstmals seit Jahren von einer stagnativen Grundtendenz spürbar nach oben abgesetzt. Zwar dämpften teuerungsbedingte Kaufkraftverluste, insbesondere bei Energie, für sich genommen den Konsum der privaten Haushalte. Dem stand jedoch ein im Zuge der verbesserten Arbeitsmarktlage und steigender Effektivverdienste vergrößerter Ausgabenspielraum gegenüber. Die verfügbaren Einkommen der privaten Haushalte erhöhten sich im Berichtsjahr um 3,2%. Die trotz ungünstiger Konjunkturaussichten wenig eingetrübten Einkommenserwartungen schlugen sich in einer anhaltend hohen Anschaffungsneigung nieder. Davon profitierten insbesondere die Hersteller von langlebigen Gebrauchsgütern wie Autos, Möbeln und Einrichtungsgegenständen. Auch die Rückführung der privaten Sparquote auf 11,0% ist als Indiz dafür zu werten, dass die Verbraucher den konjunkturellen Dämpfer um die Jahreswende 2011/2012 als weniger bedeutsam für die mittel- bis langfristige Einkommensentwicklung einschätzen könnten.

Die dynamische Entwicklung der Gesamtnachfrage, vor allem das kräftige Exportwachstum und die lebhafte heimische Investitionstätigkeit, haben – verstärkt durch die zunehmenden Verflechtungen im internationalen Produktionsverbund – die Importe beträchtlich steigen lassen. Das Plus von 7,4% bei den Einfuhren von Waren und Dienstleistungen fiel fast ebenso groß aus wie bei den Exporten. Kraftfahrzeuge und Maschinen standen dabei ganz oben auf der Einkaufsliste der deutschen Importeure. Andere Waren aus dem Investitions- und Vorleistungsgüterbereich wie Metalle und Metallprodukte, DV-Geräte, elektronische und optische Erzeugnisse sowie elektrische Ausrüstungen ausländischer Hersteller waren ebenfalls stark gefragt. Dabei nahmen die Warenbezüge aus dem Euro-Währungsgebiet preisbereinigt noch kräftiger zu als aus Drittländern. Sie expandierten auch deutlich stärker als die Lieferungen in die EWU. Dies unterstreicht die Rolle Deutschlands als wichtiger Impulsgeber für die Konjunktur im Euro-Raum. Im Ergebnis wurde für das Jahr 2011 ein positiver rechnerischer Beitrag der Nettoexporte zum BIP verzeichnet.

Die Zahl der im Inland erwerbstätigen Personen stieg im Jahresdurchschnitt um 547 000 und damit um 1,3%. Bemerkenswert ist, dass in großem Umfang sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze geschaffen wurden. Im Berichtszeitraum waren 682 000 Personen mehr in einem solchen Normalarbeitsverhältnis angestellt als im Jahr davor. Mit 2,5% war der Zuwachs sogar höher als beispielsweise im Boomjahr 2007. Das Plus fiel im Verarbeitenden Gewerbe, bei den wirtschaftlichen Dienstleistern (ohne Arbeitnehmerüberlassung) sowie im Gesundheits-und Sozialwesen am größten aus.

Der in jahresdurchschnittlicher Betrachtung ebenfalls starke Anstieg bei den Leiharbeitnehmern ist hingegen weitgehend die rechnerische Konsequenz des bereits am Jahresende 2010 erreichten Niveaus, da seit Frühjahr 2011 in diesem Bereich kaum noch Zugewinne verzeichnet wurden. Dies deutet darauf hin, dass der Aufbau der Flexibilitätsreserve, der sich vor allem in der Frühphase der konjunkturellen Erholung vollzogen hatte, inzwischen weitgehend abgeschlossen sein dürfte. Die Zahl der Selbständigen ist ebenfalls kräftig gewachsen, während andere Beschäftigungsformen wie ausschließlich geringfügige Arbeitsverhältnisse und vor allem Ein-Euro-Jobs an Bedeutung verloren haben. Außerdem hat sich die Arbeitszeit der Beschäftigten weitgehend normalisiert. In konjunkturell begünstigten Bereichen kam es überdies zum Aufbau von Arbeitszeitguthaben, und es wurden wieder vermehrt Überstunden geleistet.

Mit der kräftigen Ausweitung der Beschäftigung fiel auch die registrierte Arbeitslosigkeit auf 2,98 Millionen Personen beziehungsweise 7,1% der Erwerbspersonen und damit den niedrigsten Stand seit 20 Jahren. Die Unterbeschäftigung, welche die in arbeitsmarktpolitischen Maßnahmen geförderten Personen einschließt, nahm

Grunddaten zur Wirtschaftsentwicklung in Deutschland

Veränderung gegenüber Vorjahr in %

Position	2008	2009	2010	2011
Wachstum (real) [1]				
Private Konsumausgaben	+ 0,6	− 0,1	+ 0,6	+ 1,5
Konsumausgaben des Staates	+ 3,1	+ 3,3	+ 1,7	+ 1,4
Ausrüstungen	+ 3,6	− 22,8	+ 10,5	+ 7,6
Bauten	− 0,7	− 3,0	+ 2,2	+ 5,8
Sonstige Anlagen	+ 7,0	+ 0,6	+ 4,7	+ 4,8
Inländische Verwendung	+ 1,3	− 2,6	+ 2,4	+ 2,3
Exporte [2]	+ 2,7	− 13,6	+ 13,7	+ 8,2
Importe [2]	+ 3,3	− 9,2	+ 11,7	+ 7,4
Bruttoinlandsprodukt	+ 1,1	− 5,1	+ 3,7	+ 3,0
Beitrag zum BIP-Wachstum in Prozentpunkten				
Inländische Verwendung (ohne Vorräte)	+ 1,2	− 1,6	+ 1,6	+ 2,2
Vorratsveränderungen	0,0	− 0,9	+ 0,6	0,0
Außenbeitrag	0,0	− 2,6	+ 1,5	+ 0,8
Beschäftigung				
Erwerbstätige [3]	+ 1,2	+ 0,0	+ 0,5	+ 1,3
Durchschnittliche Arbeitszeit je Erwerbstätigen	− 0,0	− 2,8	+ 1,8	+ 0,4
Arbeitsvolumen	+ 1,2	− 2,7	+ 2,3	+ 1,7
Arbeitslose (in Tausend) [4]	3 258	3 415	3 238	2 976
Westdeutschland	2 138	2 314	2 227	2 026
Ostdeutschland	1 120	1 101	1 011	950
desgleichen in % der zivilen Erwerbspersonen	7,8	8,1	7,7	7,1
Westdeutschland	6,4	6,9	6,6	6,0
Ostdeutschland	13,1	13,0	12,0	11,3
Preise				
Verbraucherpreise	+ 2,6	+ 0,4	+ 1,1	+ 2,3
Erzeugerpreise gewerblicher Produkte [5]	+ 5,5	− 4,2	+ 1,6	+ 5,7
Baupreise [6]	+ 3,4	+ 1,2	+ 0,9	+ 2,9
Einfuhrpreise	+ 4,6	− 8,6	+ 7,8	+ 8,0
Ausfuhrpreise	+ 1,7	− 2,2	+ 3,4	+ 3,7
Terms of Trade	− 2,6	+ 6,8	− 4,0	− 4,0
Deflator des Bruttoinlandsprodukts	+ 0,8	+ 1,2	+ 0,6	+ 0,8
Produktivität und Lohnkosten				
Bruttoinlandsprodukt je Erwerbstätigenstunde [1]	− 0,1	− 2,5	+ 1,4	+ 1,3
Arbeitnehmerentgelt je Arbeitnehmerstunde [3]	+ 2,1	+ 3,4	− 0,1	+ 2,5
Lohnkosten je reale Wertschöpfungseinheit in der Gesamtwirtschaft [7]	+ 2,3	+ 6,0	− 1,5	+ 1,2

Quellen: Statistisches Bundesamt, Bundesagentur für Arbeit. **1** Preisbereinigt und verkettet (2005 = 100). **2** Waren- und Dienstleistungsverkehr mit dem Ausland. **3** Inlandskonzept. **4** Nach Definition der Bundesagentur für Arbeit. **5** Inlandsabsatz. **6** Eigene Berechnung unter Verwendung von Angaben des Statistischen Bundesamtes. **7** Quotient aus dem im Inland entstandenen Arbeitnehmerentgelt je Arbeitnehmerstunde und dem realen Bruttoinlandsprodukt je Erwerbstätigenstunde.

Deutsche Bundesbank

Abbildung 3: Fundamentaldaten für Deutschland zwischen 2008 und 2011.
Quelle: Geschäftsbericht der Deutschen Bundesbank 2011.

sogar noch stärker ab als die registrierte Arbeitslosigkeit. Die konjunkturell bedingte Kurzarbeit konnte gegenüber dem Vorjahr weiter spürbar verringert werden und war zuletzt kaum noch höher als vor der Krise.

Die Knappheitstendenzen auf dem Arbeitsmarkt dürften zugenommen haben, weil im Vergleich zum florierenden Kräftebedarf das Arbeitsangebot weiter ins Hintertreffen geriet. Die Erwerbsbeteiligung erhöhte sich nur wenig. Für eine gewisse Entlastung sorgte hingegen eine regional breit angelegte Zuwanderung aus dem europäischen Ausland. Dabei spielte die vollständige Gewährung der Arbeitnehmerfreizügigkeit für Personen aus acht mittel- und osteuropäischen EU-Staaten seit Mai 2011 entgegen mancher Erwartung keine dominante Rolle.

Die Preise zogen im Jahr 2011 im Zuge der globalen Erholung zunächst auf allen Absatzstufen stark an. Im Jahresverlauf flachte sich der Preisanstieg infolge des weitgehend abgeschlossenen wirtschaftlichen Aufholprozesses und der weltweiten konjunkturellen Eintrübung dann merklich ab. Kräftige Teuerungsimpulse gingen vor allem von Rohöl und anderen Rohstoffen aus. Allein für eingeführte Energie erhöhten sich die Preise um fast ein Drittel. Andere Importgüter verteuerten sich ebenfalls merklich.

Im Jahr 2011 deutlich niedrigeres Staatsdefizit, aber hoher Schuldenstand

Die Defizitquote sank im abgelaufenen Jahr deutlich auf 1,0% (nach 4,3% im Jahr 2010). Die 3%-Grenze wurde damit zwei Jahre vor Ablauf der Frist aus dem Defizitverfahren unterschritten. Zu dem Rückgang leistete die positive Konjunkturentwicklung einen wichtigen Beitrag, und auch das Niveau der Defizitquote dürfte durch die günstige Konjunkturlage gedrückt worden sein. Wie in früheren Aufschwungphasen wuchsen zudem die Steuereinnahmen besonders dynamisch. Des Weiteren schlugen per saldo Defizit senkende Maßnahmen zu Buche. Vor allem entfielen die sehr hohen Vermögenstransfers zur Stützung von Finanzinstituten weitestgehend (2010 knapp1½% des BIP). Die Schuldenquote dürfte gegenüber dem Ende 2010 erreichten Niveau (83,2%) gesunken sein, allerdings dürfte sie Ende 2011 noch über 80% gelegen haben und damit den 60%-Referenzwert weiterhin erheblich überschreiten. Von Bedeutung für den Rückgang waren neben dem relativ niedrigen Defizit bei einem recht starken nominalen BIP-Zuwachs auch der Abbau der zur Finanzmarktstützung in den Staatssektor übernommenen Risikoaktiva und der damit verbundenen Verbindlichkeiten sowie die Rückführung von Eigenkapitalhilfen. Diese Faktoren überwogendie Schuldenerhöhung durch gestiegene Hilfen an Euro-Staaten deutlich.

Die staatliche Einnahmenquote stieg um 1,1 Prozentpunkte auf 44,7%. Von Bedeutung waren dabei Abgabenerhöhungen wie die Anhebung der Beitragssätze zur gesetzlichen Krankenversicherung und zur Bundesagenturfür Arbeit (BA) sowie die Steuererhöhungen aus dem 2010 vereinbarten Konsolidierungspaket des Bundes. Außerdem stiegen die Steuereinnahmen im Zuge des Aufschwungs spürbar stärker als ihre makroökonomischen Bezugsgrößen.

Zudem wuchsen auch die nichtsteuerlichen Einnahmen schneller als das BIP. Insbesondere die Zinseinnahmen aus der Finanzmarktstützung legten deutlich zu – wobei dem aber gestiegene Zinsausgaben für die in diesem Zusammenhang übernommenen Verbindlichkeiten gegenüberstanden. Die Ausgabenquote verringerte sich deutlich um 2,2 Prozentpunkte auf 45,6%. Die günstige Konjunkturentwicklung senkte die Quote überwiegend durch den Anstieg des BIP im Nenner.

Das Defizit der Gebietskörperschaften in der haushaltsmäßigen Abgrenzung ist von dem sehr hohen Niveau 2010 deutlich gesunken und dürfte bei 25 Mrd € gelegen haben. Die Kernhaushalte der Länder und Gemeinden schlossen das Jahr 2011 insgesamt mit einer Finanzierungslücke von etwas mehr als 10 Mrd € ab, womit das Defizit gegenüber demVorjahr etwa halbiert wurde. Die Budgetlage des Bundes hat sich sogar noch günstiger entwickelt.

Das Defizit im Kernhaushalt sank auf 17½ Mrd €, nach 44½ Mrd € im Vorjahr. Das Haushaltssoll von 49 Mrd € wurde damit wiederum erheblich unterschritten, was vor allem auf höher als veranschlagten Steuererträgen, aber unter anderem auch auf niedriger als geplanten arbeitsmarktbedingten Ausgaben sowie Zinsaufwendungen gründete. Im Vorjahrsvergleich stieg das Steueraufkommen um 8½%. Die Ausgaben gingen dagegen vor allem wegen des entfallenen Defizitausgleichs für die Bundesagentur für Arbeit deutlich zurück. Nach einem Defizit von 7 Mrd € im Vorjahr schlossen die Extrahaushalte des Bundes das Jahr 2011 mit einem Überschuss von 6 Mrd € ab. Während der zur Überwindung der Wirtschaftskrise 2009 gegründete Investitions- und Tilgungsfonds nochmals beträchtliche Abflüsse für Investitionen verzeichnete, überwog letztlich insbesondere die umfangreiche Rückzahlung von zuvor geleisteten Kapitaleinlagen für Kreditinstitute an den SoFFin.

In den Sozialversicherungen ergab sich 2011 ein außergewöhnlich hoher haushaltsmäßiger Überschuss von gut 15 Mrd € (nach + 4 Mrd € im Jahr 2010). Die wichtigsten Versicherungszweige konnten ihr Ergebnis verbessern, wozu die günstige Beschäftigungs- und Entgeltentwicklung beitrug. Hinzu kommt, dass bei der gesetzlichen Krankenversicherung der allgemeine Beitragssatz von 14,9% auf 15,5% angehoben worden war, die Ausgabenentwicklung letztlich aber deutlich schwächer als befürchtet ausgefallen ist.

In der gesetzlichen Rentenversicherung bewirkten insbesondere die Nullanpassung von Mitte 2010, aber auch die relativ geringe Erhöhung um knapp 1% Mitte 2011, dass die Renten langsamer wuchsen als die beitragspflichtigen Entgelte. Außerdem ist die Zahl der Renten insbesondere aufgrund der aktuell noch dünn besetzten Zugangsjahrgänge kaum gestiegen. Die Bundesagentur für Arbeit profitierte auf der Ausgabenseite vom rückläufigen Bedarf an Lohnersatzleistungen und geringeren Aufwendungen für Maßnahmen der aktiven Arbeitsmarktpolitik. In der sozialen Pflegeversicherung ergab sich ähnlich wie im Vorjahr ein leichter Überschuss.

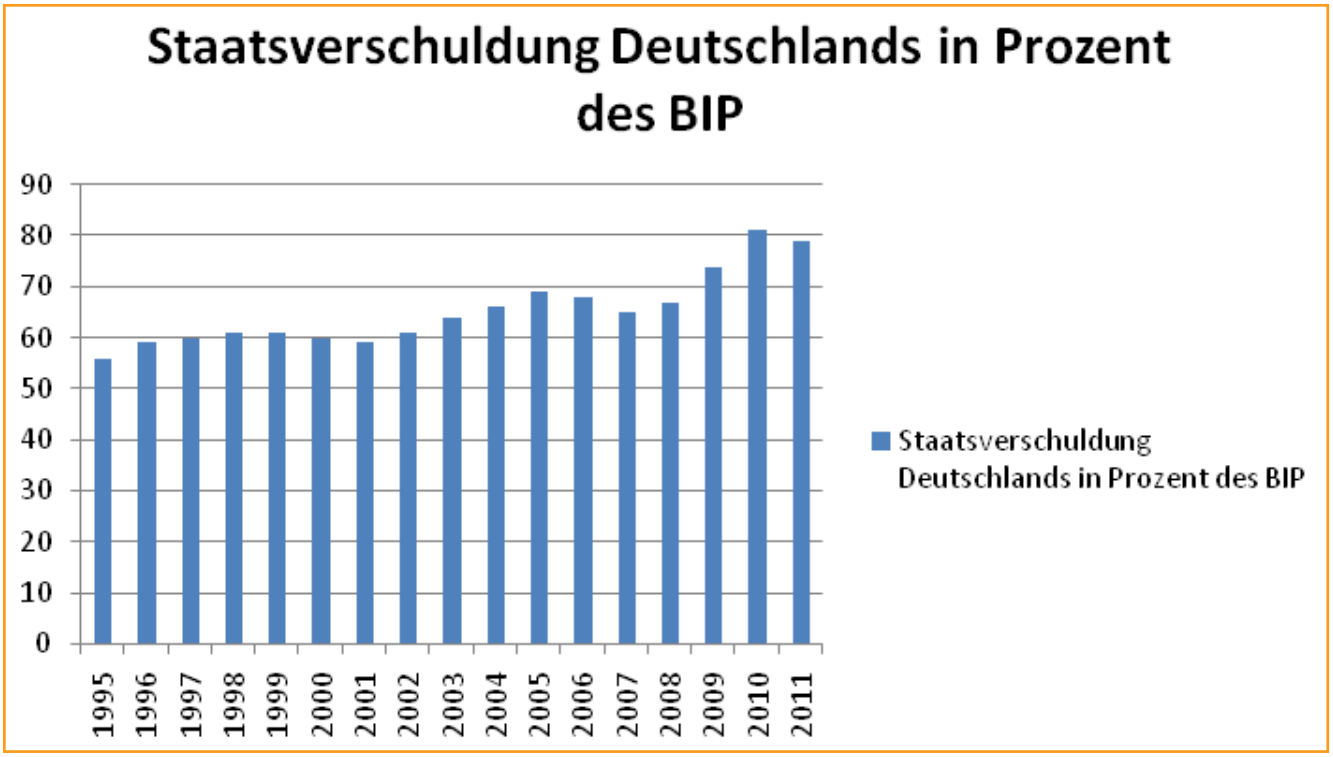


Abbildung 4: Staatsverschuldung Deutschlands in Prozent des Brutto-Inlandsproduktes 1995 - 2011.
Quelle: Deutsche Bundesbank, Geschäftsbericht 2011. Eigene Darstellung.

1.4 Wirtschaftliche Entwicklung in der Region Berlin-Brandenburg

Trotz Schuldenkrise im Euroraum erwies sich die Realwirtschaft in der Region Berlin-Brandenburg als robust. Vor allem zukunftsträchtige Wirtschaftsfelder, wie Energietechnik, Verkehrssystemtechnik, Medizintechnik, Biotechnik, Informations- und Kommunikationstechnologie, Medien und Optischen Technologien. Die Investitionsbank Berlin berichtet, dass die Hauptstadt in diesen Bereichen im Vergleich zu anderen deutschen Städten bereits längerfristig überdurchschnittliches Wachstum verzeichnet.

Im industriellen Sektor war in 2011 für die gesamte Region ein deutlicher Beschäftigungszuwachs zu verzeichnen. Dieser betraf die Stammbelegschaften und wirkte sich ebenso positiv auf die Zahl der Ausbildenden aus. Die Zahl der Beschäftigten in Industrieunternehmen mit mehr als 50 Beschäftigten betrug in der Region für 2011 160.000 und lag damit auf Vorkrisenniveau. Insgesamt waren 200.000 Menschen in der regionalen Industrie beschäftigt.

Sorgen bereiten den Unternehmen die zukünftige Entwicklung der Schuldenkrise, insbesondere ihre Auswirkung auf die Finanzmärkte und die Kreditvergabe durch Banken. Für die eigene Geschäftstätigkeit sehen viele Unternehmer große Risiken vor allem in der zukünftigen Entwicklung der Energie- und Rohstoffpreise.

Sowohl der demographische Wandel als auch eine veränderte Einnahmesituation sind zukünftige Herausforderungen für die Region Berlin-Brandenburg. Die Einführung der Schuldenbremse ab 2020, die Vorgaben des Stabilitätspaktes, das Auslaufen der Mittel aus dem Solidarpakt und eine veränderte Förderkulisse der EU machen eine zügige Haushaltskonsolidierung und Schuldenabbau notwendig. Allein auf Berlin lasten Schulden in dreifacher Höhe des Jahreshaushaltes. Die Zinsausgaben fressen mittlerweile zehn Prozent des Gesamtetats – Geld, das somit nicht für dringend notwendige Investitionen in den Wirtschaftsstandort Berlin-Brandenburg zur Verfügung steht.

Berlin wurde von der Wirtschaftskrise weniger stark getroffen als Deutschland insgesamt und hat im Gegensatz zum Bundesdurchschnitt bereits 2010 das wirtschaftliche Vorkrisenniveau von 2008 übertroffen. Nachdem das reale Bruttoinlandsprodukt 2009 um lediglich 0,5 % gesunken war, gab es im Folgejahr ein Wachstum von 2,7 %. Auch 2011 zeichnet sich in der Hauptstadt wirtschaftliches Wachstum ab, wofür bereits im ersten Halbjahr eine wichtige Grundlage geschaffen wurde. Beigetragen haben hierzu auch Berlins Industrie und Baugewerbe, die in einem günstigen konjunkturellen Umfeld bei Umsätzen und Aufträgen deutlich über dem Vorjahresniveau lagen. Entsprechend bewegten sich Stimmungsindikatoren wie der Geschäftsklimaindex auf hohem Niveau. Auch wenn die Konjunkturdynamik vom Jahresanfang nicht zu halten war, dürfte das reale Bruttoinlandsprodukt in Berlin damit 2011 insgesamt um etwa 2 % zugenommen haben.

Verbunden mit der gestiegenen Wirtschaftsleistung gab es in Berlin einen weiteren Zuwachs an Beschäftigten. Dies wird ersichtlich an den sozialversicherungspflichtig tätigen Personen, deren Zahl bereits im ersten Halbjahr 2011 um rund 27.400 über dem Vorjahresstand lag und bis September weiter gewachsen ist. Die meisten zusätzlichen Stellen entstanden bei den wirtschaftlichen Dienstleistungen, aber auch die Berliner Industrie zählte mehr sozialversicherungspflichtig Beschäftigte als ein Jahr zuvor. Perspektivisch ist von einem weiteren Anstieg der Beschäftigtenzahl auszugehen, der wie das gesamtwirtschaftliche Wachstum in Berlin jedoch auf ein moderateres Tempo einschwenken dürfte.

Der Weiterbau der Bundesautobahn A100, die die Anbindung der Gewerbegebiete im Osten der Stadt und den neuen Flughafen BER verbessern wird, ist expliziter Bestandteil des Koalitionsvertrages zwischen SPD und CDU, der nach der Neuwahl zum Abgeordnetenhaus abgeschlossen wurde. Die Baukosten i.H.v. 420 Mio. Euro trägt der Bund, die Planfeststellung ist erfolgreich abgeschlossen. Für die Instandhaltung des sonstigen Berliner Straßennetzes be-

steht ein Nachholbedarf an Instandhaltungsinvestitionen i.H.v. ca. 450 Mio. Euro.

2011 wuchs die Wirtschaft des Landes Brandenburg real um +2,8% und entwickelte sich damit dynamischer als im Vorjahr. Das brandenburgische Wirtschaftswachstum lag 2011 leicht über dem durchschnittlichen Wirtschaftswachstum in den ostdeutschen Bundesländern (einschließlich Berlin) von +2,6%, aber unter demjenigen der westdeutschen Länder von +3,1%. In Brandenburg trugen insbesondere das Verarbeitende Gewerbe und das Baugewerbe mit großen Zuwächsen zum Wirtschaftswachstum bei. Beide Wirtschaftsbereiche entwickelten sich 2011 besser als im Bundesdurchschnitt.

Nach der jährlichen Gemeinschaftsumfrage der brandenburgischen IHKn vom Januar 2012, hat sich die Einschätzung der aktuellen Geschäftslage im dritten Jahr in Folge verbessert und wird von einer überwältigenden Mehrheit der befragten Unternehmen als gut bzw. befriedigend eingestuft. Leicht eingetrübt hat sich der Ausblick auf die kommenden Monate. Dennoch will die Mehrheit der Unternehmen Investitionen und Beschäftigung ausweiten, mit leicht nach unten revidierten Planungen.

In den letzten zwei Jahren war die Umsatzentwicklung im Verarbeitenden Gewerbe im Land Brandenburg sehr positiv. Nachdem schon im Jahr 2010 die Umsätze im Verarbeitenden Gewerbe deutlich um +13,5% wuchsen (Deutschland +14,7%), entwickelten sich die Umsätze im Jahr 2011 mit +14,3% noch dynamischer als im Vorjahr. Damit lag der Umsatzzuwachs in Brandenburg auch klar über dem Wert für Deutschland insgesamt (+10,9%). Besonders hohe Umsatzgewinne verzeichneten die Hersteller von Papier, Pappe und Waren daraus, der sonstige Fahrzeugbau, die Hersteller von Kraftwagen und Kraftwagenteilen sowie die Hersteller von Metallerzeugnissen. Der Auslandsumsatz trug 2011 mit einem Wachstum von +21,7% zur Umsatzentwicklung im Land Brandenburg bei. Auch bei den Auslandsumsätzen entwickelte sich Brandenburg besser als im Vergleich zu Deutschland (+10,9%). Gegenüber dem Vorjahr schwächte sich die Entwicklung der Auslandumsätze leicht ab. 2010 hatte das Wachstum noch +23,7% betragen (Deutschland +19,8%). In den ersten drei Monaten des Jahres 2012 stieg der Umsatz im Verarbeitenden Gewerbe um +2,8% im Vergleich zum Vorjahreszeitraum, wobei der Auslandsumsatz um +13,0% anstieg.

Während 2010 die Beschäftigung im Verarbeitenden Gewerbe in Brandenburg noch stagnierte (+0,2%), wuchs die Beschäftigung im Jahr 2011 kräftig um +7,8%. In Deutschland stieg die Beschäftigung im Verarbeitenden Gewerbe 2011 indessen nur um +3,0% gegenüber dem Vorjahr. Der Auftragseingangsindex (Volumenindex) im Verarbeitenden Gewerbe lag 2010 um +10,8% über dem Vorjahresniveau. Noch dynamischer entwickelte sich die Auftragslage in 2011. Der Anstieg von +20,4% im Vergleich zum Vorjahr basierte größtenteils auf neuen Aufträgen aus dem Ausland, die um +31,2% zulegten (2010: +29,2). Doch auch Inlandsaufträge konnten mit +15,8% im Vergleich zum Vorjahr kräftig zulegen (2010: +4,5). Die Auftragslage entwickelte sich besonders gut für die Hersteller von DV-Geräten, elektronischen und optischen Geräten, für die Hersteller von elektronischen Ausrüstungen sowie im Fahrzeugbau. Es gab allerdings auch Wirtschaftsbereiche, in denen die Aufträge rückläufig waren, wie z.B. in den metallerzeugenden/-verarbeitenden Betrieben und in der chemischen Industrie.

Im Jahr 2011 stieg der baugewerbliche Umsatz in Brandenburg mit +15,9% jedoch wieder deutlich an, was sich u. a. auf den milden Winter zurückführen lässt. Im Ausbaugewerbe schwächte sich die Umsatzentwicklung 2011 etwas ab, blieb mit einem Wachstum von +6,7% aber klar positiv.

Während der Auftragseingang im Bauhauptgewerbe 2010 witterungsbedingt schrumpfte (-6,2%), gingen im Jahr 2011 mit +9,3% deutlich mehr Aufträge ein als noch im Vorjahr. Zu der positiven Entwicklung dürfte u. a. der milde Winter sowie die gute Konjunktur beigetragen haben.

Nachdem die Umsätze im brandenburgischen Einzelhandel (ohne Kraftfahrzeughandel) 2010 schon leicht um +0,7% angestiegen waren, gewann die Umsatzentwicklung 2011 noch einmal an Dynamik. Der reale Umsatz stieg 2011 um +2,0%. Die Beschäftigung entwickelte sich 2011 mit +0,2% ebenfalls besser als in 2010 (-0,8%).

Die Zahl der Erwerbstätigen ist 2011 im Land Brandenburg nur moderat gestiegen. Mit einem Anstieg um +0,4% liegt Brandenburg aber über dem Durchschnitt der neuen Bundesländer (ohne Berlin). Im Bundesdurchschnitt erhöhte sich die Erwerbstätigkeit mit +1,3% deutlich stärker. Das verlangsamte Wachstum lässt sich in Brandenburg insbesondere auf den Rückgang der marginalen Beschäftigungsverhältnisse zurückführen. Der Erwerbstätigenzuwachs war unter den Selbstständigen mit +1,3% besonders hoch. Bezogen auf die Wirtschaftsbereiche kamen deutliche Impulse für die Beschäftigung vom Verarbeitenden Gewerbe (+4,0%) sowie vom Baugewerbe (+2,5%), die in der Entwicklung jeweils über dem Bundesdurchschnitt lagen. Der Wirtschaftsbereich der Dienstleistungen verlor 2011 seinen positiven Einfluss auf die Entwicklung der Erwerbstätigen (-0,4 %).

2011 betrug die Arbeitslosenquote im Land Brandenburg im Jahresdurchschnitt 10,7% und sank damit um -0,4 Prozentpunkte gegenüber dem Durchschnittwert von 2010 (11,1%). Der Abstand zur Arbeitslosenquote in Deutschland erhöhte sich 2011 leicht auf 3,6 Prozentpunkte (2010: 3,4 Prozentpunkte).

1.5 Entwicklung im Güter- und Personenverkehrsmarkt

1.5.1 Entwicklung im Güterverkehr

Die Fortsetzung des wirtschaftlichen Aufschwungs hat dem deutschen Güterverkehrsmarktim vergangenen Jahr weiteren Auftrieb verliehen. Die im Straßen-, Eisenbahn- undBinnenschiffsgüterverkehr beförderte Gütermenge erhöhte sich im Vergleich zum Jahr 2010 insgesamt um 7,9 % auf knapp 3,6 Mrd. t, die erbrachte Verkehrsleistung stieg um 2,3 % auf 461,8 Mrd. tkm (ohne Straßengüterverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland). Der Aufholprozess nach der Wirtschaftskrise setzte sich damit auch im Güterverkehr weiter fort. Allerdings entwickelten sich die Mengen und Leistungen bei den einzelnen Verkehrsträgern unterschiedlich. Hohen Zuwachsraten im Straßen- und Schienengüterverkehr standen Rückgänge in der Binnenschifffahrt gegenüber. Letztere sind im Wesentlichen auf erhebliche witterungsbedingte

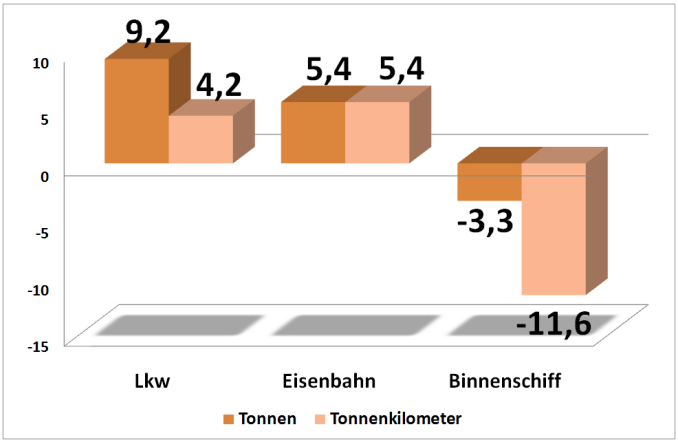


Abbildung 5: Güterverkehr in Deutschland - Veränderungen im Jahr 2011 gegenüber dem Jahr 2010 in %, eigene Darstellung
Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Statistisches Bundesamt

Beeinträchtigungen im Frühjahr und Spätherbst 2011 sowie die mehrwöchige massive Behinderung der Rheinschifffahrt infolge einer Schiffshavarie bei St. Goarshausen zu Jahresbeginn 2011 zurückzuführen.

Aussichten auf der Straße

Nach einer Eintrübung der Nachfrage um die Jahreswende 2011/2012 wird die aktuelle Auftragslage im Güterkraftverkehrsgewerbe von der weit überwiegenden Anzahl der in die Marktbeobachtung einbezogenen Transport-, Speditions- und Logistikunternehmen mittlerweile wieder als gut bezeichnet. Nachdem sich die Mengen und Leistungen gefestigt haben, sind die Unternehmen für den weiteren Jahresverlauf grundsätzlich positiv gestimmt. Allerdings wird vor dem Hintergrund unsicherer Konjunkturaussichten und hoher Energiepreise für den weiteren Jahresverlauf eine Abschwächung des Wachstums

im Straßengüterverkehr erwartet. Ein Indikator für die Entwicklung der Verkehrsnachfrage ist die bislang für das 1. Quartal 2012 vorliegende Mautstatistik. Demnach lagen die mautpflichtigen Fahrleistungen im Zeitraum von Januar bis März 2012 insgesamt 0,5 % über dem entsprechenden Vorjahreswert. Dabei erhöhten sich die von gebietsfremden Fahrzeugen im 1. Quartal 2012 zurückgelegten mautpflichtigen Strecken um 2,7 %, während die Fahrleistungen deutscher Fahrzeuge um 0,9 % abnahmen.

Ausblick bis 2015

Die im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung durch Intraplan Consult GmbH erstellte „Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr - Mittelfristprognose Winter 2011/2012“ erwartet für das laufende Jahr eine Stagnation des gesamtmodalen Transportaufkommens in Deutschland; für die Leistung zeichnet sich dagegen noch ein moderater Anstieg um gut 2 % ab. Nach der Prognose werden im Jahr 2012 nahezu alle transportintensiven Branchen deutlich schwächer wachsen als im Vorjahr. In den Folgejahren bis einschließlich 2015 erwartet Intraplan für den gesamten Güterverkehr in Deutschland ein durchschnittliches Mengen- und Leistungswachstum von 1,9 % bzw. 2,9 % p.a.

Entwicklung des Modal-Split

Die nach Verkehrsträgern unterschiedliche Entwicklung der Transportleistung im vergangenen Jahr schlägt sich in den jeweiligen Anteilen am Modal Split nieder. Das nachfolgende Schaubild stellt die Entwicklung der Modal Split-Anteile der drei Landverkehrsträger seit dem Jahr 2007 dar.

Dabei werden gebietsfremde Fahrzeuge in die Berechnung mit einbezogen. Diese verzeichneten im vergangenen Jahr nach aktuellen Schätzungen in Bezug auf die Beförderungsleistung mit einer Steigerung um 7,1 % im Vergleich zum Jahr 2010 ein deutlich höheres Wachstum als ihre inländischen Wettbewerber. Letztgenannte konnten im Vorjahresvergleich die Transportleistung im Inland um 4,2 % ausweiten. Zuwächse

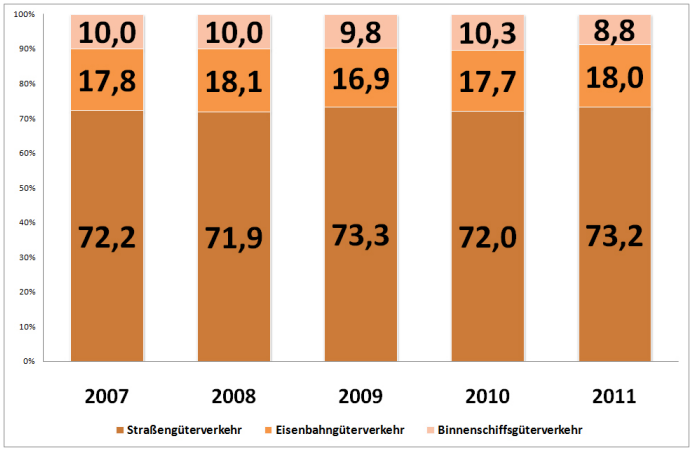


Abbildung 6: Anteile der Landverkehrsträger an der Verkehrsleistung im Güterverkehr in den Jahren 2007 bis 2011 in Prozent, eigene Dartellung

Anmerkung: Daten für den Straßengüterverkehr gebietsfremder Fahrzeuge werden regelmäßig an die neuen Prognosewerte bzw. an vorliegende endgültige Werte angepasst. Dies erklärt mögliche Abweichungen zu früheren Veröffentlichungen.
Quellen: Statistische Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes; Statistisches Bundesamt Reihen 2 und 4; Intraplan Consult GmbH, Ralf Ratzenberger, Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr, Kurzfristprognose Sommer 2010, Kurzfristprognose Sommer 2011 Mittelfristprognose Winter 2011/2012; Statistisches Amt der Europäischen Union (Eurostat).

verbuchte ebenso der Schienengüterverkehr, dessen Transportleistung im Vergleich der Jahre 2011 zu 2010 um 5,4 % anstieg. Die Binnenschifffahrt erlitt hingegen einen deutlichen Einbruch der Transportleistung. Diese sank im Jahr 2011 um 11,6 % gegenüber dem Jahr 2010. Dieser vergleichsweise hohe Rückgang entfaltete seine Wirkung auf die Verteilung der Gesamtverkehrsleistung auf die drei Landverkehrsträger in Deutschland: Der Anteil der Binnenschifffahrt am Modal Split sank im Vorjahresvergleich um 1,5 Prozentpunkte auf 8,8 % ab.

Wenngleich bereits in den Vorjahren der Modal Split-Anteil der Binnenschifffahrt tendenziell rückläufig war, stellt dies im Vergleich zu den vorliegenden Daten aus der Vergangenheit den mit Abstand niedrigsten Anteilswert dar. Im Gegenzug konnten der Eisenbahn- und Straßengüterverkehr im vergangenen Jahr ihre Anteile am Modal Split ausbauen. So stieg der Anteil der Schiene an der Verkehrsleistung der drei Landverkehrsträger in Deutschland im Jahr 2011 auf 18,0 %. Der Lkw erreichte einen Modal Split-Anteil von 73,2 %.

Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen

Nachdem sich die Nachfrage auf dem deutschen Güterkraftverkehrsmarkt im Jahr 2010 bereits belebt hatte, kam es im Straßengüterverkehr im Gesamtjahr 2011 erstmals nach der Wirtschafts- und Finanzkrise wieder zu einem kräftigen Wachstum der Mengen und Leistungen. Begleitet wurde dies von temporär auftretenden Laderaumengpässen. Die insgesamt beförderte Gütermenge stieg im Jahr 2011 im Vergleich zum Jahr 2010 um 250,5 Mio. t bzw. 9,2 % auf 2,97 Mrd. t. Damit erreichte der Straßengüterverkehr im Jahr 2011 das höchste prozentuale Wachstum dieses Jahrtausends.

Die Beförderungsleistung lag mit rund 293,6 Mrd. tkm um 4,2 % über dem entsprechenden Wert des Jahres 2010. Obwohl sich die Wachstumsdynamik im Laufe des 2. Halbjahres 2011 verringerte, hat sich die Verkehrsentwicklung im vergangenen Jahr im Zuge der gesamtwirtschaftlichen Erholung deutlich stabilisiert. Trotz der hohen Wachstumsraten im Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen reichten die Mengen- und Leistungswerte im Jahr 2011 nicht an das Vorkrisenniveau des Jahres 2008 in Höhe von 3,05 Mrd. t bzw.301,4 Mrd. tkm heran. Insgesamt lagen das Güteraufkommen und die Beförderungsleistung im Jahr 2011 jeweils um rund 3 % unter den damaligen Höchstwerten. Das dynamische Wachstum im Straßengüterverkehr erlaubte es den Unternehmen, teilweise wieder selektiver bei der Annahme von Aufträgen vorzugehen. So wurde vermehrt darauf geachtet, inwieweit einzelne Aufträge mit dem Kerngeschäft harmonisieren und Synergieeffekte ermöglichen.

Die mehr als doppelt so hohe Wachstumsrate der Gütermenge im Vergleich zu den Tonnenkilometerleistungen ist vor allem auf das außergewöhnlich starke Wachstum der Baustoffbeförderungen aufgrund hoher Zuwächse im Hochbaubereich zurückzuführen. Diese Beförderungen erfolgen vorrangig im Nahbereich und weisen entsprechend einen hohen Mengen- und niedrigen Leistungsanteil am Straßengüterverkehr auf. Weitere positive Impulse für den Straßengüterverkehr gingen von den hohen Nachfragesteigerungen aus dem Bereich der Automobilindustrie und deren Zulieferbranchen aus. Bei der Interpretation der Daten sind ferner starke Basiseffekte zu berücksichtigen. So ist der außergewöhnlich hohe Anstieg der Mengen und Leistungen zum Jahresbeginn 2011 zum Teil auf witterungsbedingte Nachholeffekte aus dem Jahr 2010 zurückzuführen. Des Weiteren begünstigten die milden Witterungsbedingungen zu Beginn und am Ende des Jahres 2011 eine rege Bautätigkeit.

Binnen- und grenzüberschreitender Verkehr

Die außergewöhnlich hohen Zuwächse des Straßengüterverkehrs im Jahr 2011 sind primär auf das Wachstum im Binnenverkehr – und hier insbesondere im Nahbereich – zurückzuführen,der um 183,5 Mio. t bzw. 12,4 % gegenüber 2010 gestiegen ist. Obwohl die deutschen Im- und Exporte im Jahr 2011 deutliche Zuwachsraten verzeichneten, verlief die Entwicklung im grenzüberschreitenden Verkehr mit deutschen Fahrzeugen deutlich moderater als im Binnenverkehr. Das Aufkommen stieg hier um lediglich 0,9 %, die Leistungen verringerten sich sogar um 2,7 % gegenüber dem Vorjahr. Nach Erkenntnissen des Bundesamtes übernahmen im Jahr 2011 nicht wenige deutsche Unternehmen nach Möglichkeit renditereichere Binnenbeförderungen und überließen weniger ertragreiche grenzüberschreitende Beförderungen ausländischen Transportunternehmern.

Gewerblicher Verkehr und Werkverkehr

Nachdem sich der gewerbliche Güterkraftverkehr und der Werkverkehr im Jahr 2010 nach Angaben des Kraftfahrt-Bundesamtes noch gegenläufig entwickelt hatten, näherten sich die Entwicklungsverläufe im Jahr 2011 einander an. Dennoch nahm das Güteraufkommen im gewerblichen Verkehr mit 10,1 % deutlich stärker zu als die beförderten Mengen durch Industrie und Handel (6,8 %). Sowohl im gewerblichen Verkehr als auch im Werkverkehr kam es vor allem in den Güterabteilungen „Erze, Steine

und Erden“ sowie „Sonstige Mineralerzeugnisse (Glas, Zement, Gips etc.)“ zu einem deutlichen Wachstum.

Güternahverkehr

Nachdem es in den Jahren 2009 und 2010 im Nahbereich (bis 50 km) zu deutlichen Rückgängen der beförderten Gütermenge gekommen war, zeigte sich in diesem Entfernungsbereich im Jahr 2011 vor dem Hintergrund des konjunkturellen Aufholprozesses ein ungewöhnlich hohes Wachstum. Während die Gütermenge im Jahr 2011 gegenüber dem Jahr 2010 um 12,4 % wuchs, erhöhte sich die Beförderungsleistung im Nahbereich um 10,6 %. Die positive Entwicklung der Bauwirtschaft, die von dem milden Winterwetter zu Jahresbeginn 2011 begünstigt wurde und maßgeblich zu den Zuwächsen beitrug, schlug sich dabei in den baustoffaffinen Güterabteilungen „Erze, Steine und Erden“ sowie „Sonstige Mineralerzeugnisse (Glas, Zement, Gips etc.)“ nieder. In den zurückliegenden Jahren entfielen rund 60 % der im Nahbereich beförderten Gütermenge allein auf Baustoffbeförderungen.

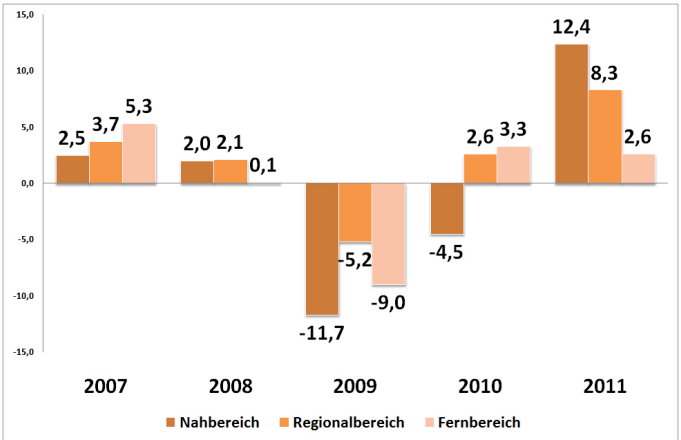


Abbildung 7: Güterverkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge nach Entfernungsbereichen - Veränderung der beförderten Gütermengen gegenüber den Vorjahren in %, eigene Darstellung.
Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt.

Regional- und Güterfernverkehr

Im Regionalbereich (51 - 150 km) stiegen die Mengen und Leistungen im Jahr 2011 im Vergleich zum Jahr 2010 um 8,3 % bzw. 7,9 %. Ursächlich waren neben zu verzeichnenden Aufkommenszuwächsen in den vorgenannten Güterabteilungen insbesondere die höheren Aufkommensmengen an Sekundärrohstoffen und Abfällen. Im Fernbereich (151 km und mehr) zeigte sich im Jahr 2011 vor allem im Bereich der Sammelgüter ein deutliches Wachstum. Insgesamt wiesen die Beförderungen in diesem Entfernungsbereich im Vergleich zum Jahr 2010 jedoch unterdurchschnittliche Zuwachsraten aus. Das Mengenwachstum im Fernbereich betrug 2,6 %, der Leistungszuwachs 2,3 %. Von der insgesamt im Straßengüterverkehr beförderten Gütermenge entfielen im Jahr 2011 rund 78 % auf den Nah- und Regionalbereich, im Fernbereich wurden 71 % der Gesamtverkehrsleistungen erbracht.

Grenzüberschreitender Güterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen

Die Zunahme des deutschen Außenhandels spiegelte sich im Jahr 2011 nur bedingt in der Entwicklung des grenzüberschreitenden Güterverkehrs mit deutschen Lastkraftfahrzeugen wider. Zwar zeigte sich nach den krisenbedingten Mengen- und Leistungsrückgängen in den Jahren 2008, 2009 und 2010 im Jahr 2011 erstmals wieder ein Aufkommensanstieg. Allerdings entwickelten sich die Leistungswerte erneut rückläufig. Insgesamt nahm die beförderte Gütermenge im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen im Jahr 2011 gegenüber dem Jahr 2010 um 0,9 % aufrund 128,5 Mio. t zu; die Verkehrsleistung verringerte sich um 2,7 % auf rund 29 Mrd. tkm. Statistische Erhebungen erbrachten, dass im Betrachtungszeitraum die Versandmengen in die übrigen EU-Mitgliedstaaten deutlich gestiegen sind. Demgegenüber entwickelte sich der grenzüberschreitende Empfang aus den EU-Mitgliedstaaten rückläufig.

Beförderungsentgelte

Der Teil der Unternehmen des gewerblichen Straßengüterverkehrs konnte im Jahr 2011 seine Vertragsfrachten erhöhen. Insbesondere vor dem Hintergrund gestiegener Kraftstoffkosten

erreichten sie Entgelterhöhungen von durchschnittlich 3 % bis 5 %. Diese erfolgten zu einem hohen Anteil über Dieselpreisgleitklauseln, die eine Anpassung der Entgelte an die Entwicklung der Kraftstoffkosten ohne stetiges Nachverhandeln ermöglichen. Kleinere Unternehmen, häufig reine Frachtführer, konnten solche Klauseln vergleichsweise seltener durchsetzen als größere Wettbewerber. Sie waren vermehrt darauf angewiesen, bei Preissteigerungen Dieselzuschläge auszuhandeln. Eine Erhöhung der Vertragsfrachten über eine Anpassung an die gestiegenen Kosten hinaus war nur wenigen Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs möglich. Der Erzeugerpreisindex des Statistischen Bundesamtes für Güterbeförderungen im Straßenverkehr stützt die Erkenntnisse aus der Marktbeobachtung zur Entwicklung der Vertragsfrachten. Er lag im Jahr 2011 mit 107,1 (Jahr 2006 = 100) deutlich über dem Wert des Jahres 2010. Seinerzeit notierte der Index bei 104,3. Besonders schwierig waren Verhandlungen über Entgelterhöhungen bei Großverladern, die teilweise – trotz guter Auftragslage – das Budget für den Logistikbereich konstant halten wollten. Insbesondere im Bereich der Automobilindustrie blieb der Druck auf die Beförderungsentgelte hoch. Unterdurchschnittliche Entgeltsteigerungen waren auch im Schüttgutbereich zu beobachten.

Im Jahr 2011 berichteten Gesprächspartner des BAG generell von einer hohen Ausschreibungsaktivität der verladenden Wirtschaft. Dabei wurden tendenziell häufiger elektronische Ausschreibungsplattformen genutzt. Viele Unternehmen des gewerblichen Straßengüterverkehrs verzichteten nach eigenen Angaben auf die Teilnahme an Ausschreibungen, die erkennbar ausschließlich zur Ermittlung der aktuellen Marktpreise erfolgen oder einen vergleichsweise hohen Aufwand bei gering eingeschätzten Erfolgsaussichten bedeuten.

Kostenentwicklung

Die in die Marktbeobachtung des BAG eingebundenen Güterkraftverkehrsunternehmen berichteten im Verlauf des Jahres 2011 fast ausnahmslos über eine Erhöhung ihrer Gesamtkosten im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum. Dabei erwiesen sich die Kraftstoffkosten erneut als größter Kostentreiber. Dies korreliert mit den Preiserhebungen des Statistischen Bundesamtes für Dieselkraftstoff bei Lieferung von 50 - 70 hl an Großverbraucher: Im gesamten Jahresverlauf 2011 lagen die Preise für Dieselkraftstoff stets über den Vorjahreswerten, durchschnittlich um 15,9 %. So waren vor allem in den ersten vier Monaten des Jahres 2011 kontinuierliche Preissteigerungen bis zu 114,39 Euro / 100 l zu verzeichnen. Danach sank das Preisniveau leicht, ehe sich ab Oktober 2011 erneute deutliche Preissteigerungen zeigten. Im März 2012 mussten Großverbraucher pro 100 Liter Diesel 121,27 Euro zahlen. Das nachstehende Schaubild stellt die Entwicklung der Preise für Dieselkraftstoff seit Anfang 2007 dar.

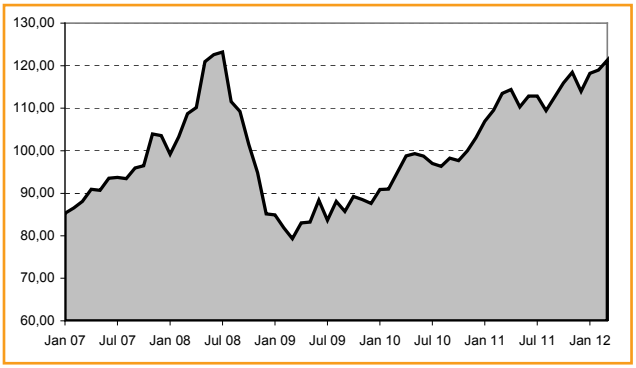


Abbildung 8: Entwicklung der Preise für Dieselkraftstoff ab Januar 2007 bei Lieferung von 50 bis 70 hl an Großverbraucher, frei Verbrauchsstelle; Angaben in Euro je hl

Hinweis: ohne Umsatzsteuer; einschließlich Mineralölsteuer und Erdölbevorratungsbeitrag (EBV) / Stichtag: 15. eines jeden Monats
Quelle: Statistisches Bundesamt.

Da auf die Kraftstoffkosten bei Fernverkehr betreibenden Transportunternehmen ein Anteil von etwa 25 %, in Hochpreisphasen ein Anteil von bis zu einem Drittel der Gesamtkostenent fällt, ist die betriebswirtschaftliche Bedeutung dieses Kostenfaktors vergleichsweise hoch. Entsprechend groß ist der Handlungsdruck der Transportunternehmen, etwaige Steigerungen der Kraftstoffkosten zeitnah an ihre Auftraggeber

weiterzugeben. Marktgesprächen des BAG zufolge betragen die zeitlichen Verzögerungen der Abrechnungen an Auftraggeber im Rahmen von Dieselpreisgleitklauseln zumeist drei Monate. Den Transportunternehmen entstehen hierdurch Kosten für die Zwischenfinanzierung, die sich etwa in einer Erhöhung des Kontokorrentkreditrahmens niederschlagen.

Ein Hauptanliegen des Transportgewerbes im Jahr 2011 war mithin die Erhöhung der Beförderungsentgelte bzw. – soweit noch nicht vertraglich festgeschrieben – die Vereinbarung von Dieselpreisgleitklauseln bzw. Dieselzuschlägen. Erfolge zur Dämpfung der gestiegenen Kraftstoffkosten erzielten Transportunternehmen etwa durch Schulungen im Rahmen des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes (BKrFQG), die ein Kraftstoff sparendes Fahrverhalten vermitteln. Vielfach wurde durch eine permanente Verbrauchskontrolle sowie Prämiensysteme versucht, den Fahrern Anreize zu einer nachhaltigen, Kraftstoffsparenden Fahrweise zu bieten.

Ein Gutteil der Unternehmer wies im Verlauf des Jahres 2011 herstellerabhängig aufgestiegene Preise für den Kauf von Lastkraftfahrzeugen hin, sowie generell auf höhere Kosten für die Wartung des Fuhrparks, Reparaturen und Ersatzteile. Um eine bessere Kalkulationsbasis zu haben, schlossen vor diesem Hintergrund Transportunternehmen für Teile ihres Fuhrparks vermehrt Vollservice-Wartungsverträge ab. Hohen Preissteigerungen unterlagen im Jahr 2011 insbesondere Reifen. Ursächlich hierfür waren vorrangig die gestiegenen Rohstoffpreise. Die Nachfrage nach Leichtlaufreifen wurde unter anderem durch die finanzielle Bezuschussung im Rahmen des vom BAG betreuten Förderprogramms „De-minimis“ gestärkt. Gleichzeitig konnte durch das Förderprogramm ein beträchtlicher Anteil der Sachkosten kompensiert werden.

Letzteres gilt entsprechend für die Personalkosten. Zwar führten die zeitlichen Umsetzungsvorgaben des BKrFQG zu einer Intensivierung der Aus- und Fortbildungsmaßnahmen. Die Kosten hierfür konnten jedoch durch das Förderprogramm „Aus- und Weiterbildung“ vielerorts zu einem hohen Anteil gedeckt werden. Die im Jahresverlauf bis in den Spätherbst 2011 zu beobachtende erheblich verbesserte Auftragslage führte zu einer entsprechend erhöhten Nachfrage von Frachtführern nach Berufskraftfahrern. Vor allem Unternehmen, die selbst keine Berufskraftfahrer ausbilden, gaben in Marktgesprächen des BAG wachsende Schwierigkeiten, Personal zu verpflichten, an. Zudem sei die Bewerberanzahl stark rückläufig. Bei Ausbildungsbetrieben stellte sich die Lage hingegen regelmäßig bedeutend besser dar. Insgesamt scheinen die Transportunternehmen ihre Anstrengungen erheblich intensiviert zu haben, qualifiziertes Personal an den eigenen Betrieb zu binden. Neben Anreizsystemen für gute Arbeitsleistungen wurden im Verlauf des Jahres 2011 vielfach Erhöhungen des Grundentgelts vorgenommen. Marktgesprächen zufolge bewegten sich diese bei größerer Streuung in der Regel im einstelligen Prozentbereich. Tarifgebundene Unternehmen besserten die Abschlüsse teilweise auf.

Ertragslage

Vor dem Hintergrund des über weite Strecken guten Konjunkturverlaufs im Jahr 2011, der sich bis etwa November 2011 in einer Zunahme der Güterverkehrsnachfrage widerspiegelte, konnte im vergangenen Jahr ein deutlich zunehmender Anteil der in die Marktgesprächedes BAG einbezogenen Transportunternehmen seine Ertragslage im Vergleich zum Vorjahr verbessern. Der Mehrheit der Unternehmen gelang es, ihre Gewinne im Jahr 2011 moderat zu steigern oder zumindest ein ausgeglichendes Betriebsergebnis zu erzielen. Dies erreichten sie in der Regel nicht allein durch Entgelterhöhungen, sondern in Verbindung mit konjunkturbedingten Umsatzzuwächsen sowie erzielten Produktivitätssteigerungen.

Dennoch verblieb ein Teil an Transporteuren, der die gestiegenen Gesamtkosten nicht vollständig durch Entgelterhöhungen sowie innerbetriebliche Maßnahmen kompensieren konnte. Zufrieden mit ihrer Erlösentwicklung zeigten sich im Jahr 2011 gut aufgestellte Logistikdienstlei-

ster, die ihre Transporte als gewachsene Basis nutzten, um vorrangig qualitativ hochwertige Logistikdienstleistungen auszubauen, und die sich im Logistikbereich neue lukrative Direktkunden und Geschäftsfelder erschließen konnten.

Da eine Anpassung der Vertragsfrachten über die gestiegenen Kosten hinaus nach Einschätzung des BAG nur sehr bedingt möglich war, blieben die Gewinnmargen im Transportgewerbe unter Druck. So setzte vielfach nach den Entgeltverhandlungen im Verlauf des 2. Halbjahres 2011 ein weiterer Preisschub für Dieselkraftstoffe ein, und das Güteraufkommen nahm seit November 2011 merklich ab. Folglich stieg im 1. Quartal 2012 der Anteil der Unternehmen, die im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresquartal Ertragsverschlechterungen hinnehmen mussten, wieder an. Der Anteil derjenigen, die bessere Erträge verbuchen konnten, nahm ab.

Im Jahr 2011 konzentrierte sich ein Großteil der Unternehmen weiterhin auf Ersatzinvestitionen. Dabei wurden insbesondere die im mautträchtigen Fern- und grenzüberschreitenden Güterverkehr eingesetzten Lastkraftfahrzeuge einheitlich auf Euro V- bzw. EEV-Niveau umgestellt.

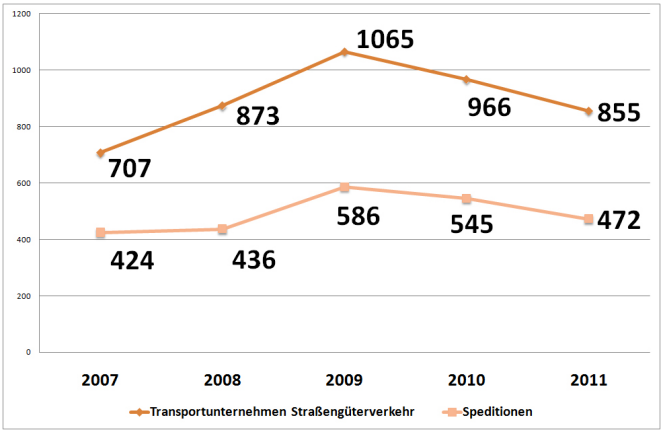


Abbildung 9: Anzahl der beantragten Insolvenzen in den unterschiedlichen Wirtschaftszweigen. Jahre 2007 - 2011, eigene Darstellung. Quelle: Statistisches Bundesamt.

In diesem Zusammenhang spielten auch Nachholeffekte aus Zeiten der Wirtschafts- und Finanzkrise eine Rolle. Trotz hoher Auslastung der vorhandenen Fuhrparkkapazitäten fanden Erweiterungsinvestitionen hingegen seltener statt. Sie wurden vor allem von Unternehmen getätigt, die neben dem Transport in erheblichem Umfang Logistikdienstleistungen erbringen und sich in ihren kundenseitigen Vertragsbeziehungen gut aufgestellt sehen. Kleinere Unternehmen erwarben im Rahmen von Erweiterungsinvestitionen anstatt neuer Lkw nicht selten gute gebrauchte Euro V-Fahrzeuge.

Vor dem Hintergrund der verbesserten Wirtschaftslage gingen die Unternehmensinsolvenzen in Deutschland im Jahr 2011 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt um 5,9 % auf 30.099 Verfahren zurück. Dabei nahmen die Insolvenzverfahren bei Transportunternehmen des Straßengüterverkehrs (inklusive Umzugsunternehmen) mit 11,5 % und bei Speditionsunternehmen ohne eigenen Fuhrpark mit 13,4 % überproportional ab. Insgesamt beantragten 855 Transportunternehmen und 472 Speditionen im Jahr 2011 die Insolvenz. 7.172 Beschäftigte – rund 14 % weniger als im Jahr 2010 – waren von diesen Insolvenzen betroffen.

Die Quote der durch Insolvenz bedrohten Betriebe (massiver Zahlungsverzug oder gestellter Insolvenzantrag) ging von 421 je 10.000 aktive Unternehmen im Jahr 2010 auf 403 im Jahr 2011 zurück. Trotz dieser positiven Entwicklung wies der Wirtschaftsbereich Transport und Logistik nach Angaben von Wirtschaftsauskunfteien weiterhin ein stark erhöhtes Insolvenzrisiko gegenüber dem Durchschnitt aller Branchen auf. Auf Rang 2 der vom Insolvenzrisiko am häufigsten betroffenen Wirtschaftssektoren lag im Jahr 2011 mit 281 von Insolvenz bedrohten Betrieben je 10.000 aktiven Unternehmen die Bauwirtschaft.

Neben der Insolvenzstatistik gibt die Statistik über Gewerbean- und -abmeldungen Hinweise auf die wirtschaftliche Situation eines Wirtschaftszweiges. Insbesondere Kleinunternehmen stellen häufig den Betrieb ein, ohne ein Insolvenzverfahren zu eröffnen. Nachdem die Anzahl der Betriebsaufgaben bzw. Gewerbeabmeldungen von Kleinunternehmen im Jahr 2010 deutlich gesunken war, erhöhte sie sich im Jahr

2011 wieder um 5,0 % und erreichte damit fast das Niveau des Jahres 2009. Die Anzahl der Betriebsaufgaben von Unternehmen mit größerer wirtschaftlicher Bedeutung nahm hingegen um 2,9 % gegenüber dem Jahr 2010 ab.

Bei kleinen Unternehmen setzte sich im Jahr 2011 der Trend der letzten zwei Jahre zu vermehrten Betriebsgründungen fort. Letztere stiegen um 2,1 % gegenüber dem Jahr 2010 an. Betriebsgründungen von Unternehmen mit größerer wirtschaftlicher Bedeutung gingen dagegen um 0,6 % zurück. Seit dem Jahr 2008 ist die Anzahl der neu gegründeten Unternehmen kontinuierlich kleiner als die Anzahl der Unternehmen, die aus dem Sektor Landverkehr ausscheiden.

1.5.2 Entwicklung im Omnibusverkehr

Wie von Experten bereits prognostiziert und inzwischen von den Unternehmen bestätigt, war das Geschäftsklima im Jahr 2011 ernüchternd für die Busbranche. Neben den gestiegenen Treibstoffkosten wirken sich weiterhin erschwerte Rahmenbedingungen aus. Dies sind im Tourismus immer noch die steuerlichen Nachteile des umweltfreundlichsten Verkehrsmittels. Auch die bundesweit mittlerweile mehr als 40 Umweltzonen benachteiligen die mittelständische Branche massiv. Im ÖPNV hingegen ist die Novellierung des PBefG im Rahmen der EU-Verordnung 1370 von zentraler Bedeutung für die Zukunft der privaten Busunternehmer. Die Reduzierung wichtiger Finanzierungsströme, wie die Busförderung und die Ausgleichsleistungen für den Schülerverkehr, führt dazu, dass die Omnibusbranche weiterhin um ihre Existenz bangen muss. Die stetige Steigerung der Kraftstoff- und Energiekosten schlägt sich in Gewinneinbußen bei den Unternehmen nieder. Dies ist das Ergebnis der siebten bdo-Konjunkturumfrage des Jahres 2011/2012.

Die Buchungszahlen in den einzelnen Marktsegmenten der Bustouristik haben sich zwar im Jahr 2011 positiv entwickelt, aber trotzdem mussten tendenziell Verluste hingenommen werden. Dies zeigt sich in einer verschlechterten Gewinnsituation im Vergleich zum Vorjahr und einer dramatisch schlechten Geschäftserwartung für die Zukunft. 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.

Im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist die Bilanz für das Jahr 2011 ebenfalls enttäuschend.

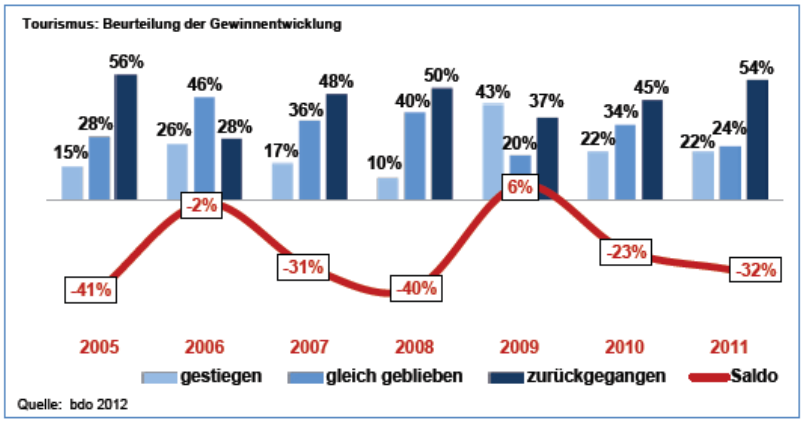
Eine leichte Positivtendenz zeigt sich lediglich bei den Umsatzzahlen. Aufgrund der gestiegenen Ausgaben sind allerdings unter dem Strich mehrheitlich Gewinneinbußen zu verzeichnen. Auch für 2012 geht die Branche davon aus, dass sich wichtige Einflussfaktoren der Busunternehmer tendenziell verschlechtern werden. Steigende Treibstoffkosten, politische Rahmenbedingungen und der zunehmende Fahrermangel werden als wesentliche Probleme genannt, die Busunternehmer vor Herausforderungen stellen.

Chancen und Perspektiven bieten hingegen zielgruppengerechte Angebote und moderne Kommunikationslösungen für Busreisen. Die bdo-Konjunkturumfrage belegt, dass in der Zukunft zwei aussichtsreiche Zielgruppen die Busbranche dominieren werden: Best Ager und Jugendliche.

Hinsichtlich des wachsenden Onlinegeschäftes bei Busreisen bietet der Großteil der Bustouristiker (58 Prozent) seinen Reisegästen zwar eine Homepage, oftmals aber noch keine webbasierte Buchungsmöglichkeit für Busreisen an. Marktchancen im Falle der Liberalisierung des Fernlinienverkehrs sehen die Busunternehmer mehrheitlich für andere Unternehmen. Lediglich 11 Prozent sehen für ihren eigenen Betrieb eine reale Chance. 28 Prozent der Unternehmer prognostizieren durch die Freigabe des Fernlinienverkehrs eine wachsende Popularität des Verkehrsmittels Bus, die wiederum Vorteile für die Gesamtheit der Unternehmerschaft bedeutet.

Touristische Geschäftslage erreicht tiefsten Stand seit 2005

Die heimischen Busunternehmer blicken auf ein mäßiges Geschäftsjahr 2011 zurück. Laut diesjähriger Konjunkturumfrage hat sich für 32 Prozent der Unternehmer die allgemeine Geschäftslage verschlechtert. Nur 22 Prozent der Befragten schätzen ihre Situation besser ein. Das sind sechs Prozent weniger als noch im Vorjahr. Damit war die allgemeine Stimmung in der Bustouristik 2011 um 3 Prozentpunkte schlechter als im Vorjahr und erreicht mit einem Saldo von minus neun Prozent ihren tiefsten Stand seit 2005.

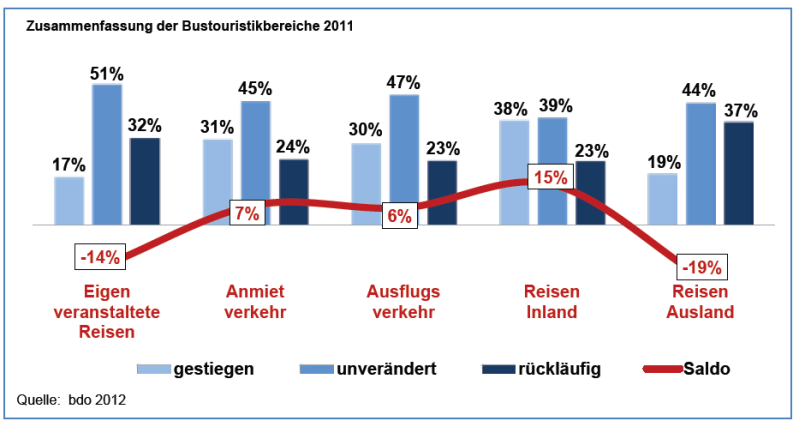


Die Umsatzentwicklung in der Touristik verlief im Jahr 2011 relativ stabil. Der Saldo aus positiven und negativen Lageurteilen liegt 13 Prozentpunkte höher als im Vorjahr und steigt auf neun Prozent. Das Busgewerbe bewertet die Umsatzentwicklung mehrheitlich gut oder befriedigend. Während 33 Prozent der Unternehmer steigende Umsätze verzeichnen, registrieren 24 Prozent der Bustouristiker sinkende Umsätze.

Trotz der recht beständigen Umsatzentwicklunghat sich die Gewinnsituation gegenüber dem Vorjahr nochmals dramatisch verschlechtert. Der Vorjahressaldo von minus 23 Prozent sank 2011 auf minus 32 Prozent. Mehr als die Hälfte der Unternehmer hatte mit einer negativen Gewinnentwicklung zu kämpfen. Nur 22 Prozent der Omnibusunternehmer gaben gestiegene Gewinne an. Die Entwicklung sinkender Gewinne bei stabilen Umsätzen ist mit steigenden Investitionen und Kosten der Unternehmer zu begründen. Aufgrund der Preisbindung konnten diese oftmals nicht in vollem Umfang an die Kunden weitergegeben werden und drücken somit den Gewinn der Branche. Insgesamt betrachtet, buchen die Kunden sowohl im Inlands- als auch im Auslandsgeschäft im Jahr 2011 mehr Busreisen. Während beide Bereiche im vorletzten Jahr Rückgänge verzeichnen mussten, konnten 2011 positive Entwicklungen registriert werden.

Für das Inland verbuchten 38 Prozent der Unternehmer eine größere Zahl an Reisen. Hingegen verzeichneten 23 Prozent einen Rückgang der Buchungszahlen. Der Inlandstourismus entwickelt sich damit positiv und erreicht einen Saldo von 15 Prozent.

Auch hinsichtlich der Auslandsreisen erlebte die Mehrheit der Bustouristiker ein besseres Jahr als 2010. Bei Auslandsreisen konnten 19 Prozent der Unternehmer mehr Fahrten als im Vorjahr aufweisen. 37 Prozent mussten auch im letzten Jahr erneut Rückgänge feststellen. Das sind im Vergleich zum Vorjahr sieben Prozent weniger. Der Saldo im grenzüberschreitenden Personenverkehr liegt mit minus 19 Prozent weiterhin im negativen Bereich. Er verbessert sich aber um 13 Prozentpunkte.



2. Politische und rechtliche Rahmenbedingungen für Güter- und Personenverkehrsunternehmer

2.1 Europäische Politik und EU-Recht

Eurovignette: Kompromiss zur künftigen Gestaltung der LKW-Maut vom EU-Parlament verabschiedet

Das EU-Parlament hat am 07.06.2011 der überarbeiteten Wegekostenrichtlinie (Eurovignette) zugestimmt. Damit soll es EU-Mitgliedsstaaten künftig möglich sein, zusätzlich zu den bisherigen Straßennutzungsgebühren auch Kosten für Luftverschmutzung und Lärm in den Lkw-Mautpreis einzubeziehen. Obwohl der Kompromiss mit 505 Stimmen, 141 Gegenstimmen und 17 Enthaltungen durchgewunken wurde, stößt die Eurovignette teilweise auf harsche Kritik, nicht zuletzt im betroffenen Transportgewerbe selbst.

Mit der überarbeiteten Eurovignette soll der LKW-Verkehr auf der Straße künftig an den Kosten für Umweltmaßnahmen beteiligt werden können. Es bleibt wie bisher jedem Mitgliedsstaat selbst überlassen, eine Lkw-Maut zu erheben, ebenso die Möglichkeit, Fahrzeuge bis 12 t zGG von der Maut zu befreien.

Die Richtlinie enthält eine „starke Empfehlung“ an die Mitgliedsstaaten, die Mehreinnahmen aus der Lkw-Maut in eine nachhaltige Infrastruktur zu investieren. Rechtlich vorgeschrieben ist die Mittelverwendung nur in sensiblen Ökoräumen wie den Alpen oder bei grenzüberschreitenden Strecken wie dem Brennerpass.

Peripherie-Staaten wie Spanien, Portugal, Griechenland und die Baltischen Staaten hatten Bedenken wegen möglicher negativer Auswirkungen auf ihre Wettbewerbsfähigkeit.

Schwerlastverkehr-Transitstaaten wie Frankreich, Deutschland, Österreich, Belgien, Niederlande und Luxemburg unterstützten die Vorschläge.

Digitaler Tachograf: Einführung der 1-Minuten-Regel

Die Einführung des digitalen Tachografen hat dem Güter- und Personenverkehrsgewerbe bekanntlich einige technische und praktische Probleme gebracht. Dies war in der Vergangenheit wiederholt kritisiert worden. Zumindest eine dieser Forderungen wird nun seitens der EU berücksichtigt.

Ab 1. Oktober 2011 trat die Verordnung Nr. 1266/2009/EU in Kraft, mit der die EU-Verordnung für das Kontrollgerät im Straßenverkehr (3821/85/EWG) überarbeitet wird. Die unmittelbarste Auswirkung auf unsere Branche dürfte dabei die Einführung der sogenannten “1-Minuten-Regel” bei der Aufzeichnung der Lenkzeit haben.

Bislang rundete der digitale Tachograf die Lenkzeit immer zu vollen Minuten bzw. sogar zu vollständigen Blöcken von drei Minuten auf, unabhängig von der tatsächlichen Zeit, in der sich das Fahrzeug in Bewegung befand. Nach der bisherigen Regelung wurde insofern jede Minute mit mindestens 5 Sekunden Lenkzeit als Fahrt aufgezeichnet. Dies bedeutete, dass eine ganze Minute Lenkzeit verbraucht wurde, wenn z.B. auf einem Parkplatz kurz noch einmal rangiert werden musste.

Seit dem 1.10.2011 gilt nun stattdessen die „1-Minuten-Regel“. Neufahrzeuge müssen seit diesem Zeitpunkt vom Hersteller mit einer neuen Tachografen-Generation ausgestattet sein, die nur die längste kontinuierliche Aktivität aufzeichnet, die während einer Minute stattfindet. Demnach wird das Gerät im Falle von 31 Sekunden erfolgter Lenkzeit diese Minute als Lenkzeit aufzeichnen. Wurden jedoch 30 Sekunden oder weniger aufgezeichnet, so wird diese Minute als andere Arbeit oder Ruhe aufgezeichnet. Dies ist eine positive Änderung von großer praktischer Bedeutung, weil dadurch pro Tag zusätzliche Lenkzeit gewonnen werden kann. Andererseits führen kurze Fahrzeugbewegungen z. B. beim Vorrücken auf einem Rastplatz nicht mehr zur Annullierung der Pausenaufzeichnung.

Interoperabilität der elektronischen Mautsysteme in Deutschland und Österreich

Um die Mautsysteme in Europa zu harmonisieren und den grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr zu erleichtern, haben sich die Mitgliedstaaten bereits im April 2004 in der Richtlinie über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme u. a. auf das Ziel verständigt, den Zugang zum mautpflichtigen Straßennetz in Europa mit nur einem Fahrzeuggerät zu ermöglichen.

Mit dem Projekt „TOLL2GO“ nehmen Deutschland und Österreich eine Vorreiterrolle ein. Seit 01.09.2011 können Lkw ab 12 Tonnen, die über ein Fahrzeuggerät zur elektronischen Entrichtung der Autobahnmaut in Deutschland („On Board Unit“ = OBU) verfügen, dieses auch zur Mautzahlung in Österreich verwenden. Voraussetzung ist die Anmeldung zur Teilnahme an „TOLL2GO“ bei der österreichischen Autobahnen- und Schnellstraßen- und Finanzierungsgesellschaft (ASFINAG).

Bildquelle: Toll Collect

Die automatische Mautverrechnung läuft in Deutschland über Satelliten-Kommunikation des Fahrzeuggerätes (OBU). Um die Mautentrichtung im österreichischen Mikrowellen-System mit diesem Fahrzeuggerät zu ermöglichen, wurde per Software eine bereits vorhandene Mikrowellenschnittstelle im Gerät aktiviert. Bei Vertragsabschluss und damit Teilnahme am Projekt „TOLL2GO“ wird diese durch den deutschen Mautbetreiber Toll Collect GmbH (TC) zur Nutzung freigeschaltet. Das Anfahren einer Werkstatt ist dazu nicht erforderlich. Die bisher für die Mautentrichtung in Österreich notwendige zusätzliche Ausrüstung mit einer österreichischen „GO-Box“ ist dann nicht mehr notwendig.

Mit „TOLL2GO“ werden erstmals satellitengesteuerte und mikrowellenbasierte Mauterhebung zusammengeführt. Das ist ein wichtiger Schritt auf dem Weg zu einem einheitlichen europäischen Mautsystem sowie ein erheblicher Komfortgewinn für die Nutzer.

Fahrgastrechte-Verordnung veröffentlicht

Die Verordnung (EU) Nr. 181/2011 über Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr ist im vergangenen Jahr im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht worden. Sie gilt ab dem 01. März 2013.

Die Verordnung gilt für Fahrgäste von Linienverkehrsdiensten mit planmäßiger Wegstrecke von mindestens 250 km. Die ursprüngliche Forderung lautete 50 km Mindestwegstrecke. Der bdo Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer hat sich – gemeinsam mit engagierten Busunternehmern, dem Bundevsrekehrsministerium, der IRU und vielen europäischen Busverbänden – massiv für eine Vergrößerung dieser Distanz eingesetzt. Dies ist nach unzähligen Verhandlungen letztendlich gelungen.

Auch hat der bdo gegenüber der EU-Kommission immer wieder darauf hingewiesen, dass der Busunternehmer nicht für eine Verspätung haften kann, die durch außerhalb seines Einflussbereichs liegende Umstände begründet ist (Bsp. Stau auf der Autobahn durch liegengebliebene Fahrzeuge). Dazu hat die EU-Kommission ausgeführt, dass der Fahrpreis nur erstattet werden muss, wenn sich die Abfahrt des Busses um 120 Minuten oder mehr verzögert und der Fahrgast die Fahrt nicht mit geänderter Streckenführung fortsetzt.

Hinsichtlich der massiven Informationspflichten, die den Omnibusunternehmern durch Art. 11

VO 181/2011 der Verordnung auferlegt werden, hat der bdo wiederholt appelliert, dass diese Pflichten verhältnismäßig und erfüllbar gestaltet sein müssen. Nach Auskunft der Kommission müssen diese Informationen über angebotene Dienste, mögliche Verspätungen und die Fahrgastrechte nicht - wie ursprünglich gefordert - in sämtlichen Sprachen der Mitgliedstaaten, sondern nur in der jeweiligen offiziellen Landessprache zur Verfügung gestellt werden.

Auch bezüglich der Beförderung von Fahrgästen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität ist es dank intensiver Lobbyarbeit gelungen, die ursprünglich stark überzogenen Forderungen und damit verbundenen ausufernden Kosten für die Unternehmer abzumildern. So besteht die Verpflichtung zur Unterstützung behinderter Fahrgäste nur an ausgewählten Busbahnhöfen, die von dem jeweiligen Mitgliedstaat zu benennen sind. Ferner können Busunternehmen von der Verpflichtung, Fahrgästen mit Behinderung Zugang zu gewähren, ausgenommen werden, wenn geltende gesetzliche Sicherheitsbestimmungen nicht eingehalten werden können oder eine sichere Beförderung wegen der Bauart des Fahrzeugs oder infrastrukturbedingt nicht möglich ist. Allerdings muss der Betroffene auf Verlangen schriftlich innerhalb von fünf Tagen über die Gründe der Beförderungsverweigerung unterrichtet werden.

Nicht abgewendet werden konnte die völlig überzogene Haftung für den Verlust oder die Beschädigung von Gepäck in Höhe von 1.200,- EURO je Gepäckstück. Und auch hinsichtlich der Annullierung oder verzögerten Abfahrt von Reisen mit planmäßiger Dauer über drei Stunden werden die Unternehmer mit sehr weitgehenden Forderungen konfrontiert: Gemäß der Verordnung haben sie in derartigen Fällen den Fahrgästen kostenlose Imbisse und Erfrischungen anzubieten bzw. sogar für Hotelkosten von bis zu 80,- EURO je Fahrgast (für max. zwei Nächte) aufzukommen.

Die Mitgliedstaaten haben nach Art. 2 Abs. 4 der VO die Möglichkeit, inländische Verkehrsdienste von der Anwendung vieler in der Verordnung enthaltener Bestimmungen für eine „Schonfrist“ von maximal acht Jahren auszunehmen. Inwieweit der deutsche Gesetzgeber davon Gebrauch machen wird, war im Berichtsjahr noch nicht abzusehen. Aus dem Bundesverkehrsministerium hieß es dazu, man stehe noch ganz am Anfang der Überlegungen hinsichtlich der Ausgestaltung der Anwendung dieser Verordnung. Außerdem komme es diesbezüglich auf den Willen der Bundesländer an.

2.2 Güterkraftverkehrs- und Personenbeförderungsrecht

Neuregelungen zum Berufszugang im Güter- und Personenverkehr/Verkehrsunternehmensdatei

Am 04.12.2009 trat das sogenannte „Road Package“ in Kraft. Dieses EU-Verordnungspaket regelt den Markt- und Berufszugang für Kraftverkehrsunternehmer umfassend neu und fasst die bislang im Bereich des Personen- und Güterkraftverkehrs geltenden europäischen Rechtsvorschriften in drei EU-Verordnungen zusammen. Sie wurden am 04.12.2011 wirksam und damit in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union unmittelbar anwendbar.

Vorwegzuschicken ist, dass die EU-Verordnungen zwar unmittelbar gelten (d. h. der deutsche Gesetzgeber müsste theoretisch keine eigenen Regelwerke erlassen), jedoch entsprechende Anpassungen im Güterkraftverkehrs- und Personenbeförderungsrecht vorgenommen wurden. Während das Verfahren zur Änderung des Güterkraftverkehrs- und des Personenbeförderungsgesetzes mit den Beschlüssen des Bundesrats im November bereits den Bundesrat passiert hatte und am 25.11.2011 das Gesetz im Bundesgesetzblatt veröffentlicht wurde, lagen die Verordnungen im Güterverkehr als abgestimmte Entwürfe, die personenbeförderungsrechtliche Verordnung zunächst lediglich als – noch nicht abschließend diskutierter – Entwurf vor. Zu den wesentlichsten Bestimmungen:

Neu eingeführt wurde die Funktion des Verkehrsleiters. Als Verkehrsleiter werden vorläufig

die mit dem letzten Erlaubnis-, Lizenz- oder Genehmigungsverfahren benannten, zur Führung der Geschäfte i. S. d. GüKG bzw. PBefG bestellten Personen registriert. Erst beim nächsten turnusmäßigen Antragsverfahren oder wenn die Behörde aus anderen Gründen den Unternehmensvorgang bearbeiten und das Unternehmen auffordern, ist explizit der Verkehrsleiter zu benennen. Dabei muss der zuständigen Behörde mindestens ein Verkehrsleiter benannt werden, es können aber auch mehrere sein. Diese gelten dann allerdings seitens der Behörde alle als für das Unternehmen verantwortlich. Bei Benennung mehrerer Verkehrsleiter müssen für diese alle Fachkunde- und Zuverlässigkeitsvoraussetzungen erfüllt sein.

Alle befristet ausgestellten Lizenzen und Genehmigungen behalten ihre Gültigkeit bis zum Ende der auf der jeweiligen Urkunde angegebenen Frist. Die Erteilung auf den nunmehr wirksamen Geltungszeitraum von zehn Jahren erfolgt bei der nächsten turnusgemäßen Neuerteilung.

Seit Herbst 2011 führt das BAG ein elektronisches Zentralregister für Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmen: die Verkehrsunternehmensdatei (VUDat). Die relevanten Daten werden von den zuständigen Behörden ausschließlich auf elektronischem Wege gemeldet. In der VUDat werden allgemeine Informationen zu den im Inland ansässigen Straßenverkehrsunternehmen gespeichert, wie etwa Name und Rechtsform des Unternehmens, Anschrift und Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge. Den europarechtlichen Vorgaben entsprechend werden gewisse Inhalte der Verkehrsunternehmensdatei über das Internet allgemein zugänglich sein.

Auch schwerwiegende Zuwiderhandlungen, die im Zusammenhang mit der wirtschaftlichen Betätigung des Kraftverkehrsunternehmens begangen worden sind, sowie bestimmte Verwaltungsentscheidungen sollen gemäß den Bestimmungen des „Straßenpakets“ zentral erfasst werden - jedoch nicht zwingend zusammen mit den allgemeinen Unternehmensinformationen, sondern gegebenenfalls von diesen getrennt in separaten Dateien. Voraussetzung ist, dass die relevanten Informationen allen zuständigen Behörden des betreffenden Mitgliedstaats zumindest auf Anfrage zugänglich sind. Die vom Bundesamt für Justiz (BfJ) geführten Zentralregister - Gewerbezentralregister und Bundeszentralregister - erfüllen diese Anforderungen, sodass schwerwiegende Verstöße und Verwaltungssanktionen grundsätzlich nicht noch einmal in der Verkehrsunternehmensdatei des BAG gespeichert werden. Unberührt hiervon bleibt die vom BAG auf Grundlage des § 16 GüKG geführte Datei über abgeschlossene Bußgeldverfahren wegen Zuwiderhandlungen nach § 19 GüKG.

Darüber hinaus hat das BAG in Deutschland die Aufgaben einer „nationalen Kontaktstelle“ übertragen bekommen, über die die zuständigen Behörden in den Mitgliedstaaten miteinander kommunizieren. Auf diese Weise soll sichergestellt werden, dass auch Verstöße im EU-Ausland bei der Beurteilung der Zuverlässigkeit eines Kraftverkehrsunternehmers durch die zuständige inländische Behörde Berücksichtigung finden.

BAG-Förderprogramme - Geänderte Antragsfristen für die Förderperiode 2012

Im Rahmen der seit 2009 geltenden BAG-Förderprogramme zur Mautharmonisierung im Güterkraftverkehr wurden 2011 für die Förderperiode 2012 die Förderrichtlinien „Aus- und Weiterbildung“ und „De-minimis“ geändert.

Nach der seit dem 15. Juli 2011 geänderten Richtlinie über die Förderung der Aus- und Weiterbildung, der Qualifizierung und Beschäftigung in Unternehmen des Güterkraftverkehrs mit schweren Nutzfahrzeugen (Aus- und Weiterbildung) vom 14. Oktober 2010 begann für die Förderperiode 2012 die Antragsfrist am 01. Oktober des Vorjahres und endet am 15. Januar des Jahres, in dem mit der geförderten Maßnahme begonnen werden soll.

Mit der zweiten Änderung der Richtlinie über die Förderung der Sicherheit und der Umwelt in Unternehmen des Güterkraftverkehrs mit schweren Nutzfahrzeugen (De-minimis) vom 19. Oktober

2009 gilt seit dem 15. Juli 2011 die geänderte Antragsfrist vom 01. Oktober des Vorjahres bis zum 28. Februar des Jahres, in dem mit der geförderten Maßnahme begonnen werden soll.

PBefG-Novelle

Am 03.08.2011 hat das Bundeskabinett den Regierungsentwurf zur Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes verabschiedet. Bekanntlich vereint der Entwurf zwei Bereiche, nämlich die Umsetzung der EGVO 1370/70 (ÖPNV) und die Liberalisierung des Buslinienfernverkehrs.

In beiden Bereichen hat es Veränderungen zum bekannten Referentenentwurf aus dem Januar 2011 gegeben.

Positiv zu bewerten ist, dass die Forderungen des privaten Busgewerbes im Hinblick auf den Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre vollumfänglich aufgenommen wurden. Der Begriff der Eigenwirtschaftlichkeit ist weit gefasst. Fahrgeldsurrogate wie § 45 a Mittel und Leistungen für Schwerbehinderte werden gänzlich aus der Verordnung ausgenommen. Dies gilt allerdings nur, soweit die Länder nicht von § 45 a PBefG abweichende Regelungen getroffen haben. Aber auch in diesen Fällen kann über den Erlass von Allgemeinen Vorschriften eigenwirtschaftlicher Verkehr betrieben werden.

Forderungen der kommunalen Spitzenvereinigungen sowie einiger Bundesländer nach der Verbindlichkeit von Nahverkehrsplänen ist die Bundesregierung nicht nachgekommen. Es bleibt im Regierungsentwurf beim Status Quo.

Anders als es der Referentenentwurf noch vorgesehen hat, soll das wettbewerbliche Verfahren nach der EGVO 1370/07 in einem neuen § 8a ausdrücklich geregelt werden. Damit rückt das wettbewerbliche Verfahren nach der EGVO (nicht der Genehmigungswettbewerb um eigenwirtschaftliche Verkehre) weiter in Richtung Kartellwettbewerb. Für den Rechtsweg zuständig sollen in diesen Fällen die ordentlichen Gerichte und nicht die Verwaltungsgerichte sein.

Im Hinblick auf die Liberalisierung des Fernlinienverkehrs ist vorgesehen, dass die bestehenden Genehmigungs- und Haltestellenplichten fortbestehen werden. Allerdings wird in diesem Rahmen nur noch die fachliche und finanzielle Zuverlässigkeit der Unternehmen überprüft. Doppel- und Mehrfachbedienungen von Busfernlinien sind damit in Zukunft wesentlich einfacher genehmigungsfähig. Der noch nach dem ersten Entwurf bestehende teilweise Eisenbahnvorrang ist in dem Regierungsentwurf nicht mehr zu finden. Damit gäbe es keinen Konkurrenzschutz mehr zur Bahn. Um eine Aushöhlung des ÖPNV zu verhindern will man ein Unterwegsbedienungsverbot unterhalb von 50 km einführen. Allerdings kam es 2011 nicht mehr zum Beschluss des Gesetzes im Bundesrat, nicht zuletzt wegen des Widerstands der kommunalen Spitzenverbände. Stattdessen legte der Bundesrat auf Initiative einiger Länder einen eigenen Entwurf vor, der für die privaten Busunternehmen im ÖPNV mit erheblichen Nachteilen verbunden wäre. Bis Ende 2011 blieb das Verfahren somit völlig offen.

2.3 Straßenverkehrsrecht

Berufskraftfahrerqualifikation – Eintragung der Schlüsselzahl „95“ bei Besitzstand

Mit dem Ersten Gesetz zur Änderung des Berufkraftfahrerqualifikationsgesetzes, in Kraft getreten am 31.05.2011, wurde ein sogenannter erweiterter Besitzstand geschaffen. Dieser gilt für Fälle, in denen eine vor dem jeweiligen im Gesetz genannten Stichtagen (10.09.2008 für Busfahrer, 10.09.2009 für LKW-Fahrer) erteilte Fahrerlaubnis der Klassen C oder D erloschen, entzogen oder auf diese verzichtet wurde und die Fahrerlaubnis der entsprechenden Klasse anschließend neu erteilt wird. Dieser „erweiterte“ Besitzstand wird durch Eintragung der Schlüsselzahl „95“ im Führerschein dokumentiert, ohne dass der Inhaber des Führerscheins bereits die Weiterbildung nachweisen muss.

Seit Wirksamwerden dieser Neuregelungen kann auf Antrag auch in Fällen des „einfachen“ Besitzstandes, wenn also der Führerschein

fristgemäß verlängert wird, die Eintragung der Schlüsselzahl „95“ ohne Weiterbildungsnachweis erfolgen. Allerdings ist die Gültigkeit der Schlüsselzahl „95“ bei Führerscheinneuaustellung ab dem 10.09.2010 für Busfahrer und ab 10.09.2011 für LKW-Fahrer dann auf das Ende der Übergangsfristen (09.09.2013 für Busfahrer, 09.09.2014 für LKW-Fahrer) befristet, wenn keine Weiterbildungsnachweise vorgelegt werden. Wurden beim fristgemäßen Tausch von Busführerscheinen vor dem 10.09.2010 und beim fristgemäßen Tausch von LKW-Führerscheinen bereits Weiterbildungsnachweise vorgelegt, gelten diese als „nicht verbraucht“ und können beim nächsten turnusmäßigen Tausch erneut vorgelegt werden. Auslöser der jetzt geänderten Verfahrensweise waren Kontrollen deutscher Kraftfahrer in europäischen Nachbarländern, in denen andere Fristen für den Nachweis der Qualifikationen und der Schlüsselzahl im Führerschein gelten. Auch wenn es im Einzelfall nicht zur Sanktionen kam, führt das Festhalten des Fahrzeugs am Kontrollort bis zur Klärung der Rechtslage und der damit einhergehenden Zeitverluste für die Fahrer zu erheblichen Beeinträchtigungen.

Ausnahmegenehmigung vom Feiertagsfahrverbot am Reformationstag in Brandenburg

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin hat wieder eine Ausnahmegenehmigung vom Feiertagsfahrverbot für Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 7,5 t und für Anhänger hinter Lastkraftwagen am 31. Oktober (Reformationstag) der Jahre 2011 bis 2015 auf bestimmten Autobahnstrecken in den Ländern Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen veröffentlicht:

Im Benehmen mit den zuständigen Ministerien der Länder Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen wird gemäß § 46 Abs. 2 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) unter dem Vorbehalt des jederzeitigen Widerrufs ausnahmsweise genehmigt, dass Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 7,5 t sowie Anhänger hinter Lastkraftwagen entgegen § 30 Abs. 3 und 4 StVO am 31. Oktober der Jahre 2011 bis 2015 von 0.00 bis 22.00 Uhr eine Reihe von Bundesautobahnen in den genannten Bundesländern bei Fahrten von Berlin oder nach Berlin (Abfahrts-oder Zielort befahren dürfen.

Ein Verlassen der Autobahn in den genannten Ländern, in denen das Feiertagsfahrverbot des § 30 Abs. 3 StVO am Reformationstag gilt, ist nicht zulässig. Dies gilt nicht für den Fall einer unfall- oder baustellenbedingten Vollsperrung der Autobahn. Dann ist der ausgewiesenen Umleitung zu folgen. Ist eine Umleitung nicht vorhanden, so ist die kürzeste Strecke zur nächsten Autobahnauffahrt zu benutzen. Das Fahrzeug darf ferner die Autobahn verlassen, wenn es gem. § 15 a StVO abgeschleppt werden muss. Es ist dann an der nächstgelegenen, hierfür geeigneten Stelle abzustellen.

Auch Fahrten auf den anliegenden Bundesstraßen zwischen Berlin und den Güterverkehrszentren im Umland sind zulässig.

LKW-Konturmarkierungen wurden Pflicht bei Neuzulassungen

Die Vorschrift zur reflektierenden Konturmarkierung bei Lkw bzw. deren Anhängern und Aufliegern gilt seit 10.07.2011 für alle Neuzulassungen, allerdings nur solche ab 7,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht (Anhänger ab 3,5 Tonnen).

Reflex-Konturmarkierungen an Lkw seit Sommer 2011 Pflicht
Bildquelle: TÜV Süd

2.4 Umwelt- und Abfallrecht

Bundestag beschließt Kreislaufwirtschaftsgesetz, Bundesrat schickt das Gesetz in den Vermittlungsausschuss

Im Berichtsjahr hat der Bundestag in Umsetzung der EU-Abfallrahmenrichtlinie das neue Kreislaufwirtschaftsgesetz beschlossen. Es soll das seit 1996 geltende Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz ersetzen.

Mit der Gesetzesnovelle werde der Schwerpunkt des Abfallrechts nach Auffassung der Bundesregierung wesentlich stärker auf die Vorbereitung zur Wiederverwendung und das Recycling gelegt. Entscheidend nach der neuen Abfallhierarchie sei, dass Abfallerzeuger und -besitzer jeweils die beste ökologische Option für die jeweilige Abfallart wählen müssten. Das schließe auch soziale und ökonomische Kriterien ein.

Mit der Pflicht zur getrennten Sammlung von Bioabfällen sowie von Papier-, Metall-, Kunststoff- und Glasabfällen ab dem Jahr 2015 schaffe das Gesetz eine entscheidende Voraussetzung für weiter steigende Recyclingquoten. Bis zum Jahr 2020 sollen 65 Prozent aller Siedlungsabfälle recycelt und 70 Prozent aller Bau- und Abbruchabfälle stofflich verwertet werden.

Gewerbliche Sammlungen sind dem Gesetzentwurf der Bundesregierung zufolge zwar möglich, müssen jedoch den zuständigen Behörden angezeigt werden. Eine gewerbliche Sammlung kann untersagt werden, wenn sie die Funktionsfähigkeit, Planungssicherheit oder Organisationsverantwortung des öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträgers gefährdet.

Gewerbliche Sammlungen können zudem eingeschränkt oder verboten werden, wenn sie die Gebührenstabilität gefährden oder die Vergabe von Entsorgungsleistungen im Ausschreibungswettbewerb erschweren oder unterlaufen würden.

Der Bundesrat hat in seiner 890. Sitzung am 25. November 2011 beschlossen, zu dem vom Deutschen Bundestag am 28. Oktober 2011 verabschiedeten Gesetz zu verlangen, dass der Vermittlungsausschuss einberufen wird. Der durch die SPD-geführten Bundesländer mit entsprechender SPD-Mehrheit votierende Bundesrat hat sich in erster Linie die Kritik der Kommunalverbände am Gesetzentwurf angenommen, die im Regierungsentwurf Gefährdungen der Kommunalentsorger durch Private sehen, wenn diese die gewerblichen Sammlungen wie im Regierungsentwurf vorgesehen durchführen könnten. In welche Richtung sich der Vermittlungsausschuss orientieren wird, blieb bis Jahresende offen.

In der Privatwirtschaft stießen die unverkennbaren (Re-)Kommunalisierungsbemühungen der Länder und Kommunen auf massive Kritik. Allerdings nahmen zum Jahresende Befürchtungen zu, wonach sich die Bundesländer im Vermittlungsausschuss mit ihren Vorstellungen durchsetzen könnten.

Neue Aufgaben für die Sonderabfallgesellschaft in Brandenburg

Seit dem 1. März 2011 erledigt die SBB Sonderbafallgesellschaft Brandenburg/Berlin mbH zusätzlich zu den bisherigen Aufgaben weitere behördliche Aufgaben, die ihr vom Land Brandenburg übertragen wurden. Im Einzelnen sind dies

- Vergabe und Änderung von Erzeuger-, Beförderer-, Entsorger- und Dienstleisternummern inkl. der dazu gehörigen Bearbeitung der Registrierung bei der ZKS-Abfall
- Entscheidung über Transportgenehmigungen;
- Entscheidung über Abfallmaklergenehmigungen;
- Entgegennahme von Anzeigen über genehmigungsfreie Abfallmakler oder Transporteure;
- Aufgaben im Zusammenhang mit der grenzüberschreitenden Verbringung von Abfällen.

Seit 01.03.2011 müssen sich betroffene Unternehmer an die SBB mbH wenden, wenn sie An-

träge in den genannten Angelegenheiten stellen möchten. In Berlin blieben die bisherigen Zuständigkeiten erhalten.

2.5 Arbeits- und Sozialrecht

Änderung bei befristeten Arbeitsverhältnissen

Das Bundesarbeitsgericht hat am 6. April 2011 seine Entscheidungspraxis zum Befristungsrecht geändert. Eine sachgrundlose (d.h. ohne Angabe von Gründen erfolgte) Befristung des Arbeitsvertrags bis zu zwei Jahren ist seither unter bestimmten Voraussetzungen auch dann möglich, wenn der Arbeitnehmer bereits früher im selben Unternehmen beschäftigt war.

Nach § 14 Abs. 2 S. 1 Teilzeit- und Befristungsgesetz (TzBfG) ist eine sachgrundlose Befristung von Arbeitsverträgen grundsätzlich unwirksam, wenn der Arbeitnehmer bereits zuvor schon einmal bei dem Arbeitgeber tätig war. Dies hatte zur Folge, dass z.B. Werkstudenten oder ehemalige Auszubildende in dem betreffenden Unternehmen nicht mehr erneut befristet eingestellt werden konnten.

Die in § 14 Abs. 2 S. 1 TzBfG enthaltene Regelung soll durch das Verbot der „Zuvor-Beschäftigung“ den Missbrauch befristeter Arbeitsverträge (Stichwort „Befristungsketten“) verhindern. In der Praxis hatte sich die Regelung allerdings oft als Einstellungshindernis ausgewirkt.

Das BAG hatte dann 2011 entschieden, dass „zuvor“ nicht endlos zurückreicht. Liegt die Vorbeschäftigung länger als drei Jahre zurück, kann später noch einmal ein sachgrundlos befristeter Arbeitsvertrag geschlossen werden; dies ergebe die „an ihrem Sinn und Zweck orientierte verfassungskonforme Auslegung der gesetzlichen Regelung“, so das BAG.

Arbeitgebern ist es nun leichter möglich, auf schwankende Auftragslagen und wechselnde Marktbedingungen durch befristete Einstellungen (bereits zuvor Beschäftigter) zu reagieren.

ELENA-Verfahren wird eingestellt

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie und das Bundesministerium für Arbeit und Soziales haben sich nach eingehender Überprüfung des ELENA-Verfahrens im Berichtsjahr darauf verständigt, das Verfahren schnellstmöglich einzustellen.

Grund ist die fehlende Verbreitung der qualifizierten elektronischen Signatur. Umfassende Untersuchungen haben jetzt gezeigt, dass sich dieser Sicherheitsstandard, der für das ELENA-Verfahren datenschutzrechtlich zwingend geboten ist, trotz aller Bemühungen in absehbarer Zeit nicht flächendeckend verbreiten würde. Hiervon hätte aber der Erfolg des ELENA-Verfahrens abgehangen.

Die Bundesregierung übernahm es, dafür Sorge zu tragen, dass die bisher gespeicherten Daten unverzüglich gelöscht und die Arbeitgeber von den bestehenden elektronischen Meldepflichten entlastet werden.

Arbeitnehmer aus dem Ausland - Änderungen seit 1. Mai 2011

Die Bürger der meisten osteuropäischen Staaten dürfen seit dem 1. Mai 2011 ohne Arbeitserlaubnis in Deutschland arbeiten. Arbeitnehmer aus den Staaten Estland, Lettland, Litauen, Polen, Slowakei, Slowenien, Tschechien und Ungarn genießen somit seit diesem Tag die gleiche Arbeitnehmerfreizügigkeit wie die Bürger der meisten anderen europäischen Staaten.

Rumänische und bulgarische Staatsbürger benötigen allerdings weiterhin eine Arbeitserlaubnis, wenn sie in Deutschland arbeiten möchten. Auch Bürger aus Nicht-EU-Staaten benötigen eine Arbeitserlaubnis.

Änderungen im Arbeitnehmerüberlassungsrecht 2011 haben Bundestag und Bundesrat für das „Erste Gesetz zur Änderung des Arbeitnehmerüberlassungsgesetzes - Verhinderung von Missbrauch der Arbeitnehmerüberlassung“ votiert, das folgende Schwerpunktregelungen enthält.

Mit dem Gesetz soll verhindert werden, dass die Arbeitnehmerüberlassung als „Drehtür“ zur Verschlechterung der Arbeitsbedingungen missbraucht wird. Paradigma des vom Gesetzgeber als Missbrauch empfundenen Einsatzes von Arbeitnehmerüberlassung war der „Fall Schlecker“, der eine breite öffentliche Diskussion über konzerninterne Arbeitnehmerüberlassung auslöste. Nach der nun in das Gesetz eingefügten „Drehtürklausel“ gilt eine vom Gleichstellungsgrundsatz abweichende tarifliche Regelung nicht für Zeitarbeitnehmer, die in den letzten 6 Monaten vor der Überlassung an den Einsatzbetrieb aus einem Arbeitsverhältnis bei diesem oder einem Arbeitgeber, der mit dem Einsatzbetrieb einen Konzern i. S. d. § 18 des AktG bildet, ausgeschieden sind. Die Regelung ist nicht tarifdispositiv und schränkt damit zukünftig beschäftigungssichernde tarifliche Vereinbarungen ein. Ein Einsatz der Zeitarbeit bleibt zwar weiterhin möglich, jedoch gilt dann zwingend equal-pay/equal-treatment. Die Drehtürklausel trat am 01.05.2011 in Kraft.

In dem neu eingefügten § 3a Arbeitnehmerüberlassungsgesetz (AÜG) ist das Verfahren zur Einführung einer Lohnuntergrenze gemäß §§ 3 Abs. 1 Nr. 3 S. 2, 9 Nr. 2 AÜG in der Zeitarbeit geregelt. Nach dieser Regelung kann das Bundesministerium für Arbeit und Soziales auf Antrag der vorschlagsberechtigten Tarifvertragsparteien bundesweit tarifliche Mindeststundenentgelte als Lohnuntergrenze in einer Rechtsverordnung verbindlich festsetzen. Der in Deutschland bereits faktisch flächendeckend geltende Mindestlohn der Zeitarbeit soll mit der Lohnuntergrenze auch auf Zeitarbeitnehmer aus dem Ausland erstreckt werden. Auch diese Regelungen wurden zum 01.05.2011 wirksam.

In Umsetzung der Richtlinie 2008/104/EG über Leiharbeit vom 19.11.2008 wurden weitere Neuerungen in das AÜG aufgenommen. Die nachfolgend erläuterten Änderungen traten jedoch erst zum 01.12.2011 in Kraft.

Das AÜG ist auch bei „nicht gewerbsmäßiger“ Arbeitnehmerüberlassung anwendbar. Nach der Gesetzesänderung gilt das nunmehrige AÜG für Arbeitgeber, die als Verleiher den Einsatzbetrieben Arbeitnehmer „im Rahmen ihrer wirtschaftlichen Tätigkeit“ zur Arbeitsleistung überlassen. Das Merkmal der Gewerbsmäßigkeit wurde gestrichen und durch die Wörter „im Rahmen ihrer wirtschaftlichen Tätigkeit“ ersetzt. Die Erlaubnispflicht gilt also künftig für die im Rahmen einer wirtschaftlichen Tätigkeit ausgeübte Arbeitnehmerüberlassung unabhängig davon, ob die Überlassung gewerbsmäßig geschieht. Erlaubnispflichtig ist damit grundsätzlich auch eine ohne Gewinnerzielungsabsicht oder nicht auf Dauer angelegte Arbeitnehmerüberlassung.

Gemäß des neuen § 1 Abs. 1 S. 2 AÜG muss die Überlassung von Arbeitnehmern an Einsatzbetriebe vorübergehend erfolgen. Nach der Gesetzesbegründung dient dieser Satz der „Klarstellung“. Der Begriff „vorübergehend“ soll danach i. S. d. Zeitarbeitsrichtlinie als „flexible Zeitkomponente“ verstanden werden und nicht als bestimmte Höchstüberlassungsgrenze. Eine Höchstüberlassungsdauer ist damit auch nach den Neuregelungen im AÜG nicht enthalten.

Ebenfalls in das AÜG aufgenommen wurden neue Regelungen zu Ansprüchen von Zeitarbeitnehmern gegen den Einsatzbetrieb.

Mindestlohn in der Entsorgungswirtschaft

Am 14.12.2010 war im Bundesanzeiger die „Zweite Verordnung über zwingende Arbeitsbedingungen für die Abfallwirtschaft einschließlich Straßenreinigung und Winterdienst“ veröffentlicht worden, der zufolge seit 01.01.2011 in den

Unternehmen, die ausschließlich oder überwiegend Abfälle einsammeln, befördern, lagern, beseitigen oder verwerten sowie in Betrieben des Kehrens und Reinigens, der Schnee- und Eisbeseitigung einschließlich Streudienste öffentlicher Verkehrsflächen ein Mindestlohn von EUR 8,24 brutto je Stunde vorgeschrieben ist. Die frühere Mindestlohnverordnung war am 31.10.2010 ausgelaufen. Eine rückwirkende Gültigkeit des neuen Mindestlohns vor dem 01.01.2011 war ausgeschlossen. Diese Verordnung galt bis 31.08.2011.

Bereits im Februar hatten sich die Tarifparteien erstmals 2011 getroffen, um über die Fortsetzung des Mindestlohns zu verhandeln, im Juli kam eine Einigung zustande. Der neue Mindestlohntarifvertrag galt ab dem 01.09.2011 und beinhaltete eine Erhöhung des Mindestlohnes auf 8,33 € pro Stunde. Er hat eine Laufzeit bis zum 31.03.2012. Nach dem Antrag auf Allgemeinverbindlichkeit und Veröffentlichung der entsprechenden Verordnung im Bundesanzeiger trat der neue Mindestlohn für alle Unternehmen der Branche am 01.11.2011 in Kraft.

Änderung der Unfallverhütungsvorschrift (UVV) „Betriebsärzte und Fachkräfte für Arbeitssicherheit“

Zum 01.01.2011 ist die Unfallverhütungsvorschrift „Betriebsärzte und Fachkräfte für Arbeitssicherheit“ geändert worden.Im Mittelpunkt der Neuregelung stehen nicht mehr ausschließlich feste Einsatzzeiten, sondern Leistungskataloge, aus denen sich die notwendigen personellen Ressourcen ableiten lassen. Der Unternehmer soll nun wesentlich flexibler entscheiden können, welche Betreuung er braucht. Folgende Regelungen sind in der Vorschrift vorgesehen:

- Im Unternehmen mit bis zu zehn Beschäftigten hat der Unternehmer die Wahl: Er kann entweder sich selbst in Fragen des Arbeitsschutzes schulen und sensibilisieren lassen (sog. alternative Betreuung). Oder er entscheidet sich für die Regelbetreuung. In Unternehmen bis zu zehn Beschäftigten besteht diese aus einer Grundbetreuung und aus der anlassbezogenen Betreuung. Die Grundbetreuung ist je nach Gefährdungslage im Betrieb im Abstand von 4 Jahren zu wiederholen. Die anlassbezogene Betreuung legt für bestimmte Ereignisse die Pflicht zur Beratung fest.

- Unternehmen mit mehr als 10 Beschäftigten mussten sich dagegen auf Änderungen bei der Regelbetreuung einstellen. Diese besteht ebenfalls aus einer Grundbetreuung und einer betriebsspezifischen Betreuung. Für die Grundbetreuung gelten feste Einsatzzeiten je Beschäftigten, die der Unternehmer auf Betriebsarzt und Fachkraft für Arbeitssicherheit verteilt. Hier geht es im Wesentlichen um die grundlegenden Aufgaben im Arbeitsschutz, z. B. die Gefährdungsbeurteilung und die Organisation des betrieblichen Arbeitsschutzes. Auf der Grundbetreuung setzt die betriebsspezifische Betreuung auf. Sie betrifft besondere Risiken und Verhältnisse des Unternehmens und umfasst Aufgabenfelder, die von Sicherheitsfragen bei der Beschaffung neuer Maschinen bis zur Weiterentwicklung des betrieblichen Gesundheitsmanagements reichen.

- Unternehmen mit 11 bis 30 Beschäftigten können sich zwischen alternativer Betreuung und Regelbetreuung entscheiden.

2.6 Steuer- und Abgabenrecht

Bundesrat beschließt gegen die Proteste der Wirtschaft Mautausweitung auf vierstreifige Bundesstraßen

Die Länder vertraten allerdings die Auffassung, dass innerörtliche Bundesstraßen und Strecken unter fünf Kilometer Länge für eine Mauterhebung nicht geeignet seien. Dies stellten sie Mitte Februar 2011 in ihrer Stellungnahme zum Gesetzentwurf der Bundesregierung klar, der die Lkw-Maut auch auf Bundesstraßen ausdehnen soll. Diese Strecken würden von den Fahrern mit hoher Wahrscheinlichkeit umgangen. Das Ausweichverhalten führe zu einer Überlastung des dann nicht mehr ausreichenden nachgeord-

neten Straßennetzes und damit zu einer hohen Belastung der Bevölkerung, heißt es seitens der Länder. Dies sei zu vermeiden.

Von der geplanten generellen Ausdehnung der Lkw-Maut auf Bundesstraßen sind Verkehrswege mit mindestens zwei Fahrstreifen je Fahrtrichtung betroffen, die über eine Anbindung an eine Autobahn verfügen. Der Bund erwartet nach vorsichtigen Schätzungen jährliche Mehreinnahmen von rund 100 Millionen Euro ab dem Jahr 2012.

Die Bundesregierung begründete ihren Vorstoß unter anderem mit der hohen Qualität der Bundesstraßen. Diese hätten zwischenzeitlich vielfach ein Ausbauniveau erreicht, das dem von Bundesautobahnen nahekomme. Eine Einordnung als Autobahn - mit der Folge einer Mautpflicht für schwere Nutzfahrzeuge - sei allerdings in der Regel nicht möglich, da diese Strecken nicht alle an eine Autobahn gestellten Anforderungen erfüllten. Diese Situation ist angesichts der voraussichtlichen Entwicklung der finanziellen Anforderungen zum Erhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur aus Regierungssicht unbefriedigend.

Bereits Mitte Januar 2011 hatten die Verbände des Güterkraftverkehrs-, Speditions- und Logistikgewerbes in Berlin und Brandenburg sowie die vier regionalen Industrie- und Handelskammern in einer gemeinsamen Stellungnahme gegenüber den Ländern Berlin und Brandenburg massive Kritik am Vorhaben der Mautausweitung geübt. In der Stellungnahme heißt es u. a.: „Die mit dem Gesetzentwurf verfolgte Ausweitung der Autobahnmaut für schwere Lkw auf vierstreifige Bundesstraßen bringt für das deutsche Transportlogistikgewerbe erneut zusätzliche Belastungen. Die zurückliegende rund 50%ige Anhebung der Autobahnmaut aus dem Jahr 2009 ist für viele Unternehmer noch lange nicht verkraftet. Zugleich konterkariert die geplante Mautausweitung die Bemühungen zur Entlastung der Transportbranche. Wenn auf der einen Seite die zum 1. Januar 2011 geplante Mautstrukturveränderung zurückgenommen wird, kann nicht kurz darauf die „Bemessungsgrundlage“ der Lkw-Maut verbreitert werden.

Die Lkw-Maut wurde zur Lösung der Finanzierungs- und Instandhaltungskrise bei den Bundesfernstraßen eingeführt. Sie sollte „on top“ zu bisherigen Haushaltsmitteln eingesetzt werden. Stattdessen wurden reguläre Haushaltsmittel gegen Mauteinnahmen ausgetauscht, wobei die Höhe der Investitionsmittel im Wesentlichen unverändert blieb. Der von der schwarz-gelben Koalition geplante eigenständige Finanzierungskreislauf Straße existiert noch immer nicht. Es ist also zukünftig davon auszugehen, dass die zusätzlichen Einnahmen aus der Bundesstraßenmaut in den Gesamthaushalt des Bundes fließen. Eine nachhaltige Erhöhung des Mitteleinsatzes für den Straßenbau ist somit sehr unwahrscheinlich.

Die Autobahnmaut auf vierstreifigen Bundesstraßen wird in besonderem Umfang Fahrzeuge des regionalen Wirtschaftsverkehrs erfassen. Diese Lastkraftwagen, die etwa im Baustellen- und Entsorgungsverkehr eingesetzt werden, dürften zu einem uns nicht bekannten Anteil nicht mit On-Board-Units ausgestattet sein. Die Unternehmer wären daher auf die manuelle Einbuchung für die Nutzung der vierstreifigen Bundesstraßen angewiesen.

Die Berlin und Brandenburg betreffenden Abschnitte zur Bemautung von Bundesstraßen liegen in Bereichen, die durch eine besondere

Dynamik für die wirtschaftliche Entwicklung unserer Länder geprägt sind. Insbesondere die Verteilung der Güter über die GVZ Großbeeren und Wustermark würde durch die zusätzliche Bemautung erheblich verteuert. Es besteht so die Gefahr, dass einerseits in großem Umfang Ausweichverkehr auf nicht geeigneten Straßen erzeugt wird. Andererseits würde die bisher sehr gute wirtschaftliche Entwicklung der GVZs leiden. Der Logistikstandort Berlin/Brandenburg verliert dadurch nicht nur an Attraktivität insgesamt, sondern auch an Wettbewerbsfähigkeit gegenüber Standorten, deren regionaler Verkehr nicht durch neue Mautzahlungen belastet wird.

Trotz aller Widerstände blieben die Bundesländer bei ihrer Haltung, allerdings wird die Mauterhebung später als geplant, nämlich zum August 2012, wirksam. In Brandenburg sind vier Bundesstraßenabschnitte von der Mautpflicht betroffen.

Umkehr der Umsatzsteuerschuld bei Geschäften mit Schrotten/Altmetallen

Zum 01.01.2011 traten zwei wesentliche Änderungen der Rechtslage bei der Besteuerung von Umsätzen mit Abfällen und Schrotten in Kraft. Mit dem Jahressteuergesetz 2010 wurde der Übergang der Steuerschuld bei der Lieferung bestimmter Abfallstoffe in das Umsatzsteuergesetz (UStG) aufgenommen. Dies betrifft vor allem die Lieferung von Metallabfällen und Stahlschrotten.

Daneben lief die Übergangsfrist des BMF-Schreibens zur Entsorgung werthaltiger Abfälle aus. Aufgrund der in der Praxis üblichen Verrechnung der beiden sich gegenüberstehenden Zahlungsansprüche kam es deshalb nicht selten zu einer fehlerhaften Berechnung der umsatzsteuerlich maßgeblichen Bemessungsgrundlage. Um umsatzsteuerliche Risiken zu vermeiden, mussten die teilweise nur schwer erkennbaren Leistungsbeziehungen und die für die Umsatzsteuer relevanten Bemessungsgrundlagen auf den Prüfstand gestellt werden.

Als Beispiel sei angeführt, dass viele Containerdienste bei der Bauabfallentsorgung Schrott in gesonderten Containern erfassen und entsorgen. An den Erlösen werden nicht selten die Abfallerzeuger beteiligt, in dem diesen Gutschriften erteilt und/oder Nachlässe auf die Entsorgungsleistung gewährt werden.

In der Vergangenheit erhielt der Containerdienst eine Nettogutschrift zzgl. USt mit ausgewiesenem Bruttobetrag. Er hat dann gegenüber seinem Auftrageber ebenfalls Gutschrift aus Nettobetrag zzgl. USt. und Bruttobetrag erteilt, die Umsatzsteuer schuldete der Containerdienst im ersten Schritt, der Abfallerzeuger im zweiten Schritt.

Seit 01.01.2011 stellen die Schrotthändler ihrerseits Netto-Belege aus, nach § 13 Abs. 2 Nr. 7 schulden sie die Umsatzsteuer. Der Containerdienst seinerseits muss gegenüber seinem Auftraggeber/Abfallerzeuger auf der Gutschrift aus den Schrotterlösen ebenfalls lediglich den Nettobetrag ausweisen und schuldet selbst die Umsatzsteuer.

Für die Unternehmen zusätzlich problematisch war, dass zunächst lediglich eine Eingruppierung der betroffenen Sorten nach Zollvorschriften existierte, die nicht deckungsgleich mit den geltenden Abfallschlüsselnummern sind. Hier konnte die Innung ihre Mitgliedsunternehmen mit einer vom VDM Verband Deutscher Metallhändler e. V. dankenswerterweise zur Verfügung gestellten Sortenliste der betroffenen Metallfraktionen mit sechsstelliger Abfallschlüsselnummer unterstützen.

3. Tätigkeit der Innung 2011

3.1 Wirtschaftliche Situation der Innungsbetriebe

Während sich die gesamtwirtschaftliche Entwicklung in Deutschland 2011 stabilisierte, galt das für die Transportunternehmen in der Region Berlin-Brandenburg nur eingeschränkt. Zwar waren in allen Segmenten des Güterverkehrs im Jahresverlauf gewisse Stabilisierungsprozesse bei Aufkommen und Auslastung feststellbar, diese schwächten sich in einzelnen Bereichen im letzten Quartal jedoch wieder deutlich ab. Nach wie vor waren jedoch die notwendigen Entgeltanpassungen an die gestiegenen Kosten am Markt aber nur schwer, teilweise überhaupt nicht durchsetzbar.

Besonders problematisch blieb die Situation in den Segmenten Schüttguttransporte und speditionelle Sammel- und Verteilerverkehre. Der anhaltende Marktdruck ließ oft keine oder nur eine zeitlich sehr verzögerte und geringe Anhebung der Beförderungsentgelte zu. Allerdings verstärkten sich erste Tendenzen, dass der Preisdruck seitens der Verlader und Speditionen gegenüber den Frachtführern auf abnehmendes Interesse stößt, Transportaufgaben überhaupt zu übernehmen.

Fuhrparkerweiterungen werden seltener angestrebt, auch der Fahrzeugersatz erfolgt nicht mehr in jedem Fall, wenn die Finanzierung abgeschlossen ist. Stattdessen mehren sich Hinweise, dass vakante Fahrerstellen nicht neu besetzt und überzählige Fahrzeuge veräußert werden. Die zunehmend schwierigere Personalsituation auf dem Kraftfahrermarkt begünstigt diesen Trend.

Stabiler verlief die Entwicklung noch im Segment der Containerdienste und Abfallentsorgung, sofern die Unternehmen nicht ausschließlich im Trucking von Behältern für Großentsorger tätig waren. Aber gerade im Bereich der Bauabfallentsorgung nehmen die Aufkommensschwankungen zu. Die Unternehmen berichten von – gegenüber früheren Jahren – deutlich längeren Schwächeperioden in den Wintermonaten und zum Teil regelrechten Auftragseinbrüchen mit Beginn der Sommerferien.

Im nationalen Fernverkehr tätige Innungsbetriebe konnten teilweise auch eine Auslastungsstabilisierung feststellen, die allerdings gegen Ende des dritten Quartals abrupt abbrach. Letzteres führte zudem zu einem erheblichen Preisrutsch, es wurde oft Frachtraten aufgerufen, die noch nicht einmal als klassische Rückfrachten kostendeckend waren.

Kaum Veränderungen gegenüber dem Vorjahr verzeichnete 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. Ost-/Südosteuropaverkehre führen unter den Innungsbetrieben ein Nischendasein.

Die Situation im Umzugsverkehr blieb problematisch, was letztlich durch einen Marktbeobachtungsbericht des BAG zu Umzugsverkehren in Ballungsgebieten – u. a. am Beispiel Berlins – bestätigt wurde. Die in der Region weithin schwierige Situation der Privathaushalte bedingt anhaltend eine ausgeprägte Preissensibilität, in deren Folge sich viele Umzugskunden eher dem Risiko unseriöser Anbieter am Umzugsmarkt aussetzen. Deren Wettbewerb, oft verbunden mit illegaler Beschäftigung, erschwert seriösen Umzugsunternehmen nach wie vor die Marktbehauptung.

Die Auslastungssituation im Omnibusgelegenheitsverkehr war 2011 vergleichsweise stabil, als zunehmend problematisch stellte sich jedoch die Dieselpreisentwicklung dar. Da im Gelegenheitsverkehr langfristige Angebote z. B. im Rahmen von Katalogen angeboten werden, können später wirksam gewordene Kostenerhöhungen nicht unmittelbar weiter gegeben werden. Auch im Linienverkehr für die BVG tätige Unternehmen erbringen ihre Leistungen auf Basis mehrjähriger Verträge, so dass die teilweise

massiven Kraftstoffpreisschwankungen für die Ertragssituation nicht unproblematisch sind. Die anhaltenden Probleme bei der Berliner S-Bahn verhalfen allerdings einem Teil der Berliner Busunternehmen weiterhin zu einer stärkeren Auslastung im Bereich der Schienenersatzverkehre. Von rechtlichen und abrechnungstechnischen Auseinandersetzungen mit der AOK Nordost nach wie vor geprägt war die Situation im Krankentransportgewerbe. Das Agieren der AOK im Hinblick auf die ärztlichen Verordnungen bezüglich des Einsatzes von Krankentransportwagen (KTW) führte zu einem Erfolg vor dem Sozialgericht Berlin, den die im Landesverband Private Rettungsdienste organisierten Unternehmen erstritten. Demnach ist es der AOK untersagt, Versicherten gegenüber zu behaupten, KTW-Fahrten zu ambulanter Behandlung seien nur dann zugelassen, wenn sie kassenseitig vorab genehmigt seien. Ungeachtet dessen wurde AOK-seitig an weiteren rechtswidrigen Praktiken gegenüber den Krankentransportunternehmen festgehalten.

3.2 Gewerbepolitik und Interessenvertretung in der Region

Die gewerbepolitische Tätigkeit der Innung war auch 2011 geprägt von einer Vielzahl von Stellungnahmen und persönlichen Gesprächen mit Abgeordneten der Länderparlamente sowie Repräsentanten der Senatsverwaltungen bzw. Ministerien der Länder Berlin und Brandenburg. Der Meinungsaustausch gesucht und geführt wurde zudem in zahlreichen Gremien auf Bundes- und Landesebene, mit Kammern und Verbänden sowie der Industrie. Auf einige soll im Folgenden näher eingegangen werden.

Gespräch der Verbände der Arbeitsgemeinschaft beim Leiter der Verkehrsministerkonferenz

Am 02.05.2011 trafen sich Repräsentanten der Arbeitsgemeinschaft der Verbände des Verkehrsgewerbes in Berlin und Brandenburg zu einem Gespräch mit dem derzeitigen Leiter der Verkehrsministerkonferenz, dem Brandenburger Infrastrukturminister Jörg Vogelsänger. Erörtert wurden aktuelle Themen der Verkehrspolitik, sowohl bundespolitische als auch landespolitische.

Zunächst erläuterte Vogelsänger den Stand des Verfahrens zur Einführung der LKW-Maut auf vierstreifigen Bundsstraßen. Wenngleich er die Argumente der Kammern und Verbände, die sich im Vorfeld massiv gegen die Bemautung der Bundesstraße ausgesprochen hatten, nachvollziehen könne, habe es im Bundesrat keine Mehrheiten gegeben, die diesen Argumenten gefolgt wären. Als positiven Effekt bewertete Vogelsänger einzig die Freihaltung der B 101 südlich Trebbin, die keiner Mautpflicht unterworfen werde, da neben dem Bund auch der Landkreis Kostenträger des Straßenbaus sei.

Weitere Güterkraftverkehrsthemen, die erörtert wurden, betrafen den geplanten Feldversuch mit Lang-LKW (von Brandenburg nicht mitgetragen), die Freistellung der Bundesautobahnen sowie einzelner Bundesstraßen vom Feiertagsfahrverbot am Reformationstag in den kommenden Jahren, und LKW-Transitverkehre auf einzelnen Bundesstraßen.

Aus dem Segment des Personenverkehrs wurden Details der anstehenden PBefG-Novelle diskutiert und Fragestellungen der künftigen Ausgestaltung des ÖPNV erörtert. Der Wiedereinführung einer konkreten Fahrzeugfinanzierung im Brandenburger Busverkehr erteilte der Minister eine Absage.

Neuregelungen zum Berufszugang im Güter- und Personenverkehr – Workshop von Repräsentanten aus Behörden, Kammern und Verbänden in Potsdam

Am 04. Dezember 2009 trat das sogenannte „Road Package“ in Kraft. Dieses EU-Verordnungspaket regelt den Markt- und Berufszugang für Kraftverkehrsunternehmer umfassend neu

und fasst die bislang im Bereich des Personen- und Güterkraftverkehrs geltenden europäischen Rechtsvorschriften in drei EU-Verordnungen zusammen. Sie wurden am 04. Dezember 2011 wirksam und damit in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union unmittelbar anwendbar. Details sind an anderer Stelle dieses Berichts bereits erläutert worden.

Allerdings bestanden zunächst noch zahlreiche offene Fragen, insbesondere bezogen auf die praktische Umsetzung der Vorschriften. Am 21.11.2011 fand dazu im Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg ein Workshop statt, bei dem die praxisrelevanten Fragen zwischen den Verbänden des Verkehrsgewerbes, den Behörden und den IHK`n der Länder Berlin und Brandenburg erörtert wurden.

Stadtentwicklungsplan Verkehr berücksichtigt Wirtschaftsverkehrsbedürfnisse nicht ausreichend

Ende 2010 hatte die Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung einen neuen Stadtentwicklungsplan Verkehr (StEP) vorgelegt, der ein übergreifendes Maßnahmenbündel für die Berliner Verkehrsentwicklung bis 2025 definiert.

Dabei stand bereits damals fest: Ohne eine tragfähige Finanzierung für die enthaltenen Infrastrukturmaßnahmen bei Schienen, Straßen und Wasserwegen wird dieses Konzept den Ansprüchen an ein zukunftsfähiges Verkehrskonzept nicht gerecht. Vom Gesamtpaket blieben nur Einschränkungen übrig, die den motorisierten Verkehr aus der Innenstadt drängen, ohne dass Alternativen geschaffen werden.

Der Ansatz, der Erhaltung der Infrastruktur endlich Priorität zu geben, ist richtig. Das darf jedoch nicht dazu führen, dass auf den Ausbau der Verkehrsnetze verzichtet wird. Maßnahmen wie Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit auf Hauptverkehrsstraßen, Grüne Wellen für den Radverkehr oder die Verschärfung der Umweltzonenregelung lehnten Fuhrgewerbe-Innung, IHK, Handwerkskammer und ADAC dagegen explizit ab, wie sie in einer gemeinsamen Pressekonferenz Ende Januar 2011 in Berlin betonten.

Positiv bewertete die Innung allerdings die Arbeit des im Rahmen der STEP-Erarbeitung eingerichteten „Runden Tisches“, dem neben Verkehrspolitikern der Landes- und Bezirksebene auch Organisationen der Wirtschaft und zahlreiche unterschiedliche Interessenvertretungen angehörten. Dieser begleitete den Erarbeitungsprozeß, gab Anregungen und bot die Möglichkeit zur Kritik. Für die Beteiligten gewann der Erstellungsprozeß ein höheres Maß an Transparenz und bot die Möglichkeit zum Dialog auch bei unterschiedlichen Auffassungen. Eine der Kernforderungen der Innung lautet, ein solches Instrument auch in ähnlichen Prozessen zu installieren.

bdo, Fuhrgewerbe-Innung und IHK Berlin lehnen Berliner Forderung nach Einführung einer Busmaut ab

Das Land Berlin wollte 2011 die Bundesfernstraßenmaut auszudehnen und zukünftig auch Omnibusse für die Benutzung von Autobahnen zusätzlich bezahlen lassen. Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer bdo, die Fuhrgewerbe-Innung und die Berliner IHK reagierten auf diesen Berliner Alleingang mit großem Unverständnis und befürchten darin weitere Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten der Busunternehmen.

Das Land Berlin hatte für die Sitzung des Verkehrsausschusses des Bundesrats Ende Januar den Antrag eingebracht, bei der Änderung des Mautgesetzes für Bundesstraßen die Mauterhe-

bung auch auf Kraftomnibusse auszudehnen. Weder der bdo noch die Fuhrgewerbe-Innung als Interessenvertretung der Berliner Busunternehmen wurden im Vorfeld darüber informiert oder zu möglichen Auswirkungen für Berliner Unternehmen befragt. Auch die Berliner IHK als Repräsentantin der Gesamtwirtschaft in der Hauptstadt war nicht informiert worden.

Unverständlich war den Organisationen der Wirtschaft, warum Berlin ohne Not so vorprescht und den Berliner Busunternehmern zusätzliche Kostenbelastungen verschaffen will. Eine Maut für Busse träfe gerade die Berliner Busunternehmen besonders heftig, denn historisch gewachsen ist Berlin die einzige deutsche Stadt, die über gute nationale und internationale Fernbusverbindungen verfügt.

Die Maut würde den Wettbewerb zu Lasten des Omnibusses weiter verzerren und nicht zuletzt auch die Preise für Bustickets erhöhen. Und das trifft besonders auch den Reiseverkehr und konterkariert alle Bemühungen des Landes, den Tourismusstandort Berlin zu stärken.

Tausende Touristen erreichen Berlin jährlich aus unterschiedlichsten Anlässen mit dem Reisebus. Gerade der Reiseverkehr ist aber ein besonders preissensibles Segment. Jeder fehlende Tourist führt zu zusätzlich fehlenden Einnahmen in Handel, Gastronomie und Kultur, befürchten IHK und Fuhrgewerbe-Innung.

Arbeitskreis Reise- und Shuttlebusverkehre am künftigen BBI

Nach ersten Informationen über die Planungen zur künftigen Abwicklung der Verkehrs mit Reise-/Shuttlebussen am künftigen Flughafen BBI (nunmehr BER) im Jahr 2010 wurde auf Initiative von IHK und Fuhrgewerbe-Innung ein Arbeitskreis aus Vertretern der Unternehmerschaft und der Flughafengesellschaft ins Leben gerufen, der um eine Besserung der nach Einschätzung der Unternehmer mangelhaften Planungen der Beförderungen von Fluggästen insbesondere zu oder von Großveranstaltungen (Messen, Kongresse, Konferenzen) mit punktuell sehr hohem Passagieraufkommen durch die Busunternehmen bemüht ist.

Am 05.05.2011 trat der Arbeitskreis erneut zusammen. Zunächst wurde seitens der Flughafengesellschaft über den aktuellen Fortgang der Planung und der Bauarbeiten sowie den Sachstand der künftigen Ausstattung des Busparkplatzes informiert. Anschließend wurde das Buskonzept der Zufahrt zur Museumsinsel in Berlin vorgestellt, um Schlussfolgerungen abzuleiten, inwiefern dieses auf die Zufahrt zum künftigen Flughafen übertragbar ist.

Abschließend erläuterten die Unternehmer an verschiedenen Beispielfällen, welche organisatorischen Rahmenbedingungen mit einzelnen Großveranstaltungen verbunden sind. Im Ergebnis einigten sich die Teilnehmer der Zusammenkunft darauf, dem Vorstand der Flughafengesellschaft gegenüber die Ergebnisse der Arbeitsgruppe und die erarbeiteten Forderungen nochmals schriftlich zur Kenntnis zu geben.

Fuhrgewerbe-Innung lehnte Brandenburger Gesetzesvorhaben zur Stärkung der kommunalen Daseinsvorsorge ab

Nach Auffassung der Fuhrgewerbe-Innung ist die von der Brandenburger Landesregierung geplante Erweiterung der wirtschaftlichen Betätigungsmöglichkeiten der Kommunen mithilfe eines Gesetzes zur Stärkung der kommunalen Daseinsvorsorge ein Schritt in die falsche Richtung. Dazu zählt auch die dabei angestrebte Abkehr vom Territorialitätsprinzip, das Kommunen und kommunalen Einrichtungen in der

Vergangenheit verbot, außerhalb der eigenen Kommunalgrenzte tätig zu werden. Jede Erweiterung der Optionen, sich wirtschaftlich zu betätigen, schwächt die überwiegend klein und mittelständisch geprägten Unternehmen im Land. Nicht existentes Insolvenzrisiko, Quersubventionierungsmöglichkeiten und organschaftliche bzw. personelle Verflechtungen in kommunalen Strukturen führen zu Wettbewerbsverzerrungen, die allein zulasten der privaten Unternehmen gingen. Verschiedene Segmente des Transportgewerbes wie Baustofftransporte oder Entsorgungsdienstleistungen, aber auch Winterdienste gehören zu den besonders stark gefährdeten Bereichen, die vom kommunalen Eigenengagement erkennbar besonders nachteilig betroffen würden.

Zwar fordern die prognostizierten Entwicklungen der Alters- und Wirtschaftsstruktur in den nächsten Jahren besonders auch in Brandenburg geeignete Konzepte, die kommunalen Aufgaben der Daseinsvorsorge zu erfüllen, wo aber privatwirtschaftliche Strukturen mit dem entsprechenden Steueraufkommen vorhanden sind, sollten diese gestärkt werden, so die Forderung der Innung. Erfahrungsgemäß lassen sich die effektivsten Lösungen im Dialog zwischen Kommune und den ortsansässigen Privatunternehmen erzielen.

Trotz aller Widerstände der Wirtschaft – neben der Innung hatten sich zahlreiche weitere Unternehmensverbände sowie die Kammern des Landes Brandenburg gegen das Gesetzesvorhaben ausgesprochen – und entgegen der Zusage des Ministerpräsidenten an die Wirtschaft, verschiedene Aspekte nochmals zu erörtern, beschloß der Landtag im Dezember 2011 das Gesetz wie vorgesehen.

3.3 Verbandsveranstaltungen und Mitgliederbetreuung 2011

Mitgliederversammlung der Innung am 26. November

Mitgliederversammlungen der Innung erfreuen sich traditionell hohen Teilnahmezuspruchs. Ob es am ersten Adventswochenende lag oder andere Gründe ausschlaggebend waren, sei dahingestellt; jedenfalls hatten sich allein über 100 Teilnehmer aus Innungsbetrieben für die Mitgliederversammlung am 26.11.2011 angemeldet. Hinzu kamen im öffentlichen Teil weitere rund 50 Gäste aus Politik, Verbänden, Kammern, Verwaltungen und Medien, die der Einladung ins Hotel Coutyardby Marriott in Berlins Mitte gefolgt waren.

Im ersten Teil der Zusammenkunft standen wie immer die satzungsgemäßen Aufgaben auf der Tagesordnung. Michael Eichen würdigte im Bericht des Vorstandes die aktuellen politischen und gewerberechtlichen Entwicklungen. Im Mittelpunkt stehen dabei das EU-Weißbuch Verkehr, die Novellierung von Güterkraftverkehrs- und Personenbeförderungsgesetzes sowie das Thema LKW-Maut auf Autobahnen und vierstreifigen Bundesstraßen.

Anschließend skizzierte Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider im Bericht der Geschäftsführung die Schwerpunkte der Verbandsarbeit des Jahres 2010. Im Mittelpunkt standen dabei die Aktivitäten der Innung im Rahmen des sogenannten Runden Tischs zur Fortschreibung des Berliner Stadtentwicklungsplans Verkehr, die Begleitung der Einführung des elektronischen Abfallnachweisverfahrens in der Entsorgungswirtschaft und die anstehende Novellierung des Abfallrechts, Themen des Gelegenheitsverkehrs mit Bussen bei Shuttleverkehren zum künftigen Großflughafen BER und bei Stadtrundfahrten

mit sogenannten Cabrio-Doppelstockbussen sowie zur Öffentlichkeits- und Verkehrssicherheitsarbeit der Innung.

Es schlossen sich die Vorstellung der Jahresrechnung, der Bericht der Rechnungsprüfer und die einstimmige Entlastung von Vorstand und Geschäftsführung an.

Im öffentlichen Teil würdigte nach der Begrüßung zunächst Manfred Kuchlmayr, Leiter Kommunikation der Iveco Magirus AG, die hervorragende Zusammenarbeit zwischen Innung und dem Haus Iveco, das in diesem Jahr exklusiver Unterstützer der Jahresmitgliederversammlung ist.

Nach einer Einführung in die Thematik „Wie realistisch sind die Ziele des EU-Weißbuchs Verkehr für Güter- und Personenverkehre in Städten und Ballungsräumen?“ durch den Innungsvorsitzenden analysierte Prof. Dr. Heike Flämig vom Institut für Verkehrsplanung und Logistik der Universität Hamburg-Harburg die Wechselwirkungen der urbanen Entwicklung und der Gestaltung von Wirtschaftsverkehren in Ballungsräumen unter Einbeziehung der Ziele des EU-Weißbuchs Verkehr und deren Realisierbarkeit.

Im zweiten Teil stellte Meinrad Signer, General Manager der Iveco Motorenforschung AG Arbon (Schweiz) die Lösungen des Hauses Iveco zur Erreichung der Schadstoffnorm Euro 6. Hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang, dass die Antriebsentwickler für die nächsten Jahrzehnte im Segment der schwereren Nutzfahrzeuge im Masseneinsatz keine Alternative zum Dieselmotor erkennen! Zudem sei mit Euro 6 das Ende der Schadstoffreduzierung beim Diesel erreicht, weitere Verbesserungen ließen sich allenfalls in der Verbrauchsoptimierung erkennen.

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

Versammlung der Fachgruppen Bau- und Verteilerverkehr bei Mercedes in Berlin-Rudow

Rund 50 Unternehmer der Fachgruppen Ver- und Entsorgungsverkehre/Bau und Sammel- und Verteilerverkehre konnten der Innungsvorsitzende Michael Eichen und Gastgeber René Rudelt, Leiter des Nutzfahrzeug-Zentrums der Mercedes-Benz-Niederlassung Berlin am Neudecker Weg in Berlin-Rudow am Abend des 09.03.2011 begrüßen. Auf der Tagesordnung stand das Thema „Technische Unterwegskontrollen durch die Berliner Polizei“.

Anlass, diese Thematik auszuwählen, waren die in den zurückliegenden Monaten häufiger an die Innung herangetragenen Fälle, bei denen seitens der Polizei technische Mängel beanstandet wurden und oft auch eine Untersagung der

Weiterfahrt erfolgte. Erschwerend kam oft hinzu, dass die betreffenden Fahrzeuge kurze Zeit zuvor – mitunter nur einige Tage – einer Hauptuntersuchung oder Sicherheitsprüfung unterzogen worden waren, ohne dass es seitens der Prüfer zu Beanstandungen kam.

Im ersten Teil der Zusammenkunft gab Polizeioberkommissar Burkhard Köhler anhand zahlreicher Beispielfälle einen Einblick in Inhalte und Abläufe technischer Unterwegskontrollen. Dabei erläuterte er detailliert die Indizien, die den Anlass zur Kontrolle boten, die festgestellten Mängel und die seitens der Polizei getroffenen Veranlassungen.

Im zweiten Teil vermittelte Walter Henschel, Sachverständiger der TÜV Rheinland Kraftfahrt GmbH, anhand eines Beispiels, wie nach einer Fahrzeugsicherstellung seitens des betrauten Sachverständigen die Erfassung und Beurteilung der festgestellten Mängel vonstatten geht und welche Bewertung daraus abgeleitet wird.

In der anschließenden Podiumsdiskussion, an der Michael Berndt, Erster Polizeihauptkommissar bei Zentralen Verkehrskontrolldienst der Polizei, Helmut Enk, Niederlassungsleiter der DEKRA Automobil GmbH, Andreas Röse, Geschäftsführer der TÜV Rheinland Kraftfahrt GmbH, und Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider teilnahmen, wurde die Thematik weiter vertieft. Seitens der Unternehmer, die sich an der Diskussion beteiligten, wurde die Notwendigkeit und Wichtigkeit der Fahrzeugkontrollen bekräftigt, allerdings – so der mehrfach zum Ausdruck gebrachte Eindruck – sei nicht bei allen Kontrollbeamten im gleichen Umfang der Sachverstand erkennbar, tatsächliche von vorgeblichen Mängeln zu unterscheiden und die tatsächlich angemessenen Maßnahmen zu veranlassen. Hierfür wurden auch verschiedene Beispiele angeführt. EPHK Berndt schloß für seinen Zuständigkeitsbereich derartige Probleme aus, räumte aber ein, dass es zwischen den Beamten des ZVKD und denen der Direktionen, die nicht ausschließlich auf Verkehrsüberwachungsaufgaben im Schwerverkehr spezialisiert seien, sicher vereinzelt Unterschiede gäbe. Röse erläuterte auf Nachfrage nochmals die Unterschiede, die bei Prüfung eines Fahrzeugs im Rahmen der HU/SP und bei Untersuchung nach Sicherstellung durch die Polizei im Bewertungsmaßstab anzulegen seien.

Wenngleich die Diskussion manche Frage offen ließ oder in für die Unternehmer nicht befriedigendem Umfang zu Antworten führte, bekräftigten die Veranstaltungsteilnehmer die Notwendigkeit des Dialogs zwischen Gewerbe und Polizei. Die zahlreichen Einzelgespräche im Anschluss an den offiziellen Teil bewiesen das.

Der Dank der Innung galt nochmals ausdrücklich René Rudelt und seinem Team vom Nutzfahrzeug-Zentrum der Mercedes-Benz-Niederlassung Berlin für die Gastfreundschaft und die Betreuung der Veranstaltung!

Versammlung der Fachgruppe Umzugsverkehre/Neumöbelbeföderungen – Jörg Röhlicke neuer Fachgruppensprecher

Als erster Punkt stand die Wahl eines neuen Sprechers der Fachgruppe Umzugsverkehre/ Neumöbelbeförderungen auf der Tagesordnung der Fachgruppenversammlung am 13.04.2011 im Innungshaus. Marlis Lange (Lange GmbH, Lindenberg), die das Ehrenamt über viele Jahre ausübte, hatte die Funktion nach ihrem Wechsel in den Ruhestand niedergelegt. Zum neuen Fachgruppensprecher wählten die Mitglieder der Fachgruppe Jörg Röhlicke, Geschäftsführer des seit 60 Jahren am Berliner Markt bestehenden Unternehmens Bernd Thater Umzüge aus Berlin-Neukölln.

Hauptthema der Zusammenkunft war die Bekämpfung illegaler Beschäftigung und von Schwarzarbeit am Berliner Umzugsmarkt. Andreas Kellermann und Uwe Fieberg, Beamte der Finanzkontrolle Schwarzarbeit beim Hauptzollamt Berlin, informierten hier über ihre Aufgaben und die Ergebnisse ihrer Überwachungs- und Ermittlungsarbeit.

Im Zusammenhang mit Aktivitäten gegen illegale Beschäftigung stehen auch immer wieder

Internetplattformen, über die Umzugsleistungen vermittelt werden, kritisch zur Diskussion. Aus diesem Grund hatte die Innung, Michael Jurisch von der MY-HAMMER Aktiengesellschaft als Gast und Referenten eingeladen, aus der Perspektive des Plattformbetreibers „myhammer.de“ zu berichten.

Auslöser hierfür war ein Gespräch des Unternehmens mit Vertretern Berliner Innungen, in dem über die Änderung des Geschäftsmodells – weg von der Auktionsplattform hin zu einer Ausschreibungsplattform – nach Wechsel der Eigentümerstruktur informiert worden war. Jurisch räumte ein, dass myhammer unter den Handwerksgewerben auf massive Vorbehalte gestoßen sei, aber vielfach inzwischen Annäherungen gefunden wurden, kleinen und mittelständischen seriösen Betrieben zu Aufträgen über das Internet zu verhelfen. Dabei gehe es nicht mehr darum, möglichst dem Billigsten zum Auftrag zu verhelfen, was noch Ziel der Auktionsplattform bis 2010 war, sondern Auftraggebern ein hohes Maß an Transparenz und Marktübersicht zu verschaffen.

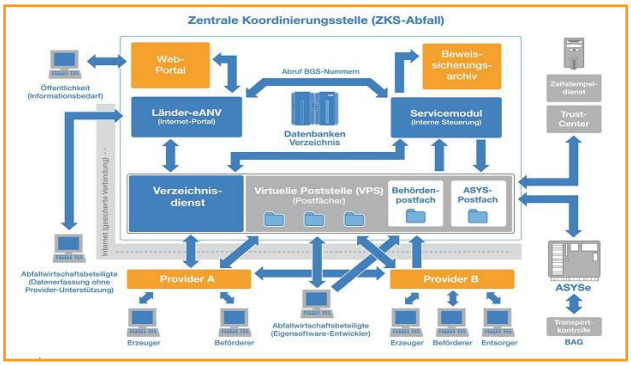
Da die Innung bereits 2010 festgestellt hat, dass die mit Abstand größte Anzahl bei myhammer eingestellter und vermittelter Aufträgen dem Segment Transporte/Umzüge zuzurechnen seien, sollte den Innungsmitgliedern selbst Gelegenheit gegeben werden, sich einen Eindruck zu verschaffen.

In der Diskussion wurde deutlich, dass die auch die Innungsunternehmer gegenüber Internetplattformen erhebliche Skepsis entwickelt haben. Gerade Umzüge erfordern häufig den direkten Kontakt zwischen Umzugsunternehmen und Kunde, um überhaupt seriös ein Angebot kalkulieren zu können. Ferner – und das war und ist Kritik der Innung selbst – sind die von myhammer aufgestellten Zuverlässigkeitsregeln der Dienstleister nicht stringent genug, illegalen Wettbewerb zu verhindern. So steht es dem gewerblichen Dienstleister frei, seine EU-Lizenz oder Güterkraftverkehrserlaubnis sowie den Versicherungsnachweis als Zuverlässigkeits- und Transparenzkreiterien einzureichen. Auch die unter Mitwirkung der Innung erstellten Kundeninformationen seien für Privatkunden nur schwer auf der Homepage zu finden.

Jurisch bestätigte, dass myhammer hier noch Aktualisierungsbedarf habe, gerade diesem Zweck dienten ja auch derartige Veranstaltungen. So gesehen seien die Vorbehalte nachvollziehbar und – so das Resumée der Innung – auch im Rahmen der Zusammenkunft nicht vollständig abzubauen gewesen. Allerdings gewinnt das Medium Internet auf im Umzugssegment an Bedeutung, hier müssen Unternehmen und Innung die Entwicklung aktiv begleiten, sollen doch die neben den unbestreitbaren Risiken durchaus bestehenden Chancen auch genutzt werden.

Informationsveranstaltung zum eANV

Am 01.02.2011 ist die vorläufig letzte Stufe der Einführung des elektronischen Abfallnachweisverfahrens eANV bei der Entsorgung gefährlicher Abfälle wirksam geworden: seit diesem Tag müssen auch Erzeuger und Beförderer derartiger Abfälle die entsprechenden Nachweise nicht nur elektronisch anlegen und Führen, sondern auch die qualifizierte elektronische Signatur einsetzen. Grund für die Fuhrgewerbe-Innung, in Kooperation mit der SBB Sonderabfallgesellschaft Brandenburg-Berlin mbH nochmals zu einer Informationsveranstaltung einzuladen, um insbesondere die Transportunternehmer zu erreichen, die sich bislang mit dem eANV noch schwer getan hatten. Über 100 Teilnehmer aus Transport-, Containerdienst- und Werkverkehrsunternehmen der Region Berlin-Brandenburg folgten dann auch der Einladung für den 24.01.2011 ins Van-der-Valk-Hotel nach



Rangsdorf, von denen nach Veranstaltereindruck rund ein Drittel tatsächlich noch grundsätzlichen Informationsbedarf hatte. Einzelnen schien tatsächlich erst bei der Veranstaltung deutlich zu werden, dass die Anwendung des eANV für die weitere Entsorgung gefährlicher Abfälle und daraus resultierend wohl mitunter auch für den Fortbestand des Unternehmens existentiell wichtig ist. Erfahrungsgemäß erwarten die Kunden die Bedienung der gesamten Abfallartenentsorgung wie z. B. bei Bauabfällen auch die Teerpappen- und Asbestentsorgung.

Im Rahmen der Veranstaltung informierte nach der Begrüßung durch Innungsgeschäftsführer Gerd Bretschneider und SBB-Geschäftsführer Berend Wilkens zunächst Ulf Berger, bei der Berliner Senatsumweltverwaltung für die Sonderabfallentsorgung zuständig, über die Erfahrungen aus der seit 01.04.2010 währenden ersten Phase des eANV und den Stand der Lösungen der seither aufgetretenen technischen Probleme. Anschließend erläuterte Sabine Fankhänel von der SBB GmbH über das Handling der Nachweiserstellung und -verwaltung sowie die Anwendung der elektronischen Signatur.

Aus der Praxis eines Containerdienstes berichtete Bernhard Lemmé, Geschäftsführer der NENN Entsorgung GmbH & Co. KG und zugleich Fachgruppensprecher Ver- und Entsorgungsverkehre Bau der Innung sowie Vorsitzender des Überwachungsausschusses der Entsorgergemeinschaft Abfall Berlin-Brandenburg e. V. Er stellte die Abläufe der Vorbereitung auf die Einführung der elektronischen Nachweisführung bei einem klassischen Bauabfallentsorger vor.

Er beschrieb dabei auch die – im Unterschied zu stationären industriellen Abfallanfallstellen – wieder schnell erkennbaren Probleme in der Baustellenentsorgung, wo eben z. B. oftmals niemand vor Ort ist, der bei der Übernahme der Abfälle diesen Vorgang quittiert oder von der Bestellung abweichende Abfalldeklarationen bestätigt. Wie mit letzteren bei bereits elektronisch erzeugten Dokumenten in der Praxis tatsächlich zu verfahren sein wird, ist bislang offen.

Im abschließenden Teil der Vorträge stellte Dr. Martin Konczalla, AVU Ingenieure Berlin, eine Plattformlösung der Nachweisführung in praxi vor und demonstrierte für Gelegenheitserzeuger und -beförderer gefährlicher Abfälle damit eine leicht verständliche Möglichkeit, die Pflichten des eANV anwenderfreundlich zu erfüllen.

Fachgespräche und der Dialog zwischen den Referenten und Veranstaltungsteilnehmern beim Imbiss im Anschluss rundeten die Veranstaltung ab.

Winterwerkstatt 2011

Auch in den Wintermonaten des Jahres 2011 konnte die Innung wieder mit einer Reihe von Veranstaltungen im Rahmen der sogenannten Winterwerkstatt aufwarten, die sich lebhaften Zuspruchs erfreuten.

Informationsveranstaltung Arbeitsschutzmanagement

Effektive Betriebsorganisation und Arbeitsschutzmanagement sollten auch bei kleineren Unternehmen nicht nur auf Basis verbindlicher Rechtsvorschriften gestaltet werden, sondern auch im Zusammenhang mit Unternehmensfinanzierungen betrachtet werden. Für die Entwicklung derartiger betrieblicher Managementsysteme gibt es verschiedene Förderinstrumente. Diese erläuterte Dr. Michael Meetz, Geschäftsführer der uve GmbH für Managmentberatung, im Rahmen einer Informationsveranstaltung am 16.03.2011.

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie fördert Unternehmensberatungen für kleine und mittlere Unternehmen. Hierzu gehören Arbeitsschutzberatungen. Die Förderquote beträgt im Land Berlin 50 % und im Land Brandenburg 75 % der in Rechnung gestellten Beratungskosten. Der Förderantrag ist im Nachhinein zu stellen. Zunächst wird die Beratung durchgeführt und ein Beratungsbericht erstellt. Dieser Beratungsbericht ist dann zusammen mit der Rechnung und einem Zahlungsbeleg bei der Bewilligungsbehörde einzureichen.

uve hat ein Verbundvorhaben „Arbeitsschutzmanagement“ für Mitgliedsbetriebe der Fuhrgewerbe-Innung entwickelt, das den Veranstaltungsteilnehmern vorgestellt wurde. uve hat entsprechende Beratungsmodule entwickelt, aus denen jedes Unternehmen nach eigenen Bedarf die gewünschten Bausteine auswählt. Für Unternehmen, bei denen alle Module durchgeführt werden, richtet uve ein praxisorientiertes „Arbeitsschutzmanagementsystem“ ein, welches später mit geringem Aufwand gepflegt und aktualisiert werden kann.

Informationsveranstaltung Scheinselbständigkeit vermeiden und Arbeitnehmerüberlassung rechtssicher gestalten

Immer wieder erhält die Innung Anfragen hinsichtlich der Einbindung selbständiger Nachunternehmer, aber auch zu Bewerbungen sogenannter selbständiger Kraftfahrer. Gerade letztere sind in der Rechtsprechung immer wieder als Scheinselbständige bewertet worden, was für die beschäftigenden Unternehmen zu teils erheblichen Nachforderungen der Sozialversicherungsbeiträge geführt hat. Aber auch das Thema Arbeitnehmerüberlassung hat im Güter- und Personenbeförderungsgewerbe an Bedeutung gewonnen.

Aus diesen Gründen hatte die Innung für den 05.04.2011 zu einer entsprechenden Informationsveranstaltung eingeladen. Dr. Markus Longino und Matthias Stelzer, beide Fachanwälte für Arbeitsrecht in der Kanzlei SALANS LLP Berlin, gaben einen umfassenden Überblick über beide Themenbereiche. Die Fragen der anwesenden Unternehmer machten deutlich, wie vielschichtig die Thematik sein kann und wie wichtig eindeutige vertragliche Regelungen sind.

Besichtigungen

Aber nicht nur fachliche Themen bildeten den Rahmen der Veranstaltungen der Winterwerkstatt. Auch zu einer Reihe Besichtigungen hatte die Innung eingeladen: Am 12. März konnten Innungsmitglieder hinter die Kulissen der O2-World am Berliner Ostbahnhof schauen, am 19.03.wurde aufgrund des hohen Interesses in den vergangenen Jahren erneut zu einer Besichtigung der Berliner Unterwelten eingeladen. Einen Eindruck von der interessanten Geschichte der Berliner Brauereiwirtschaft sowie von der Herstellung, Abfüllung und Logistik der einzigen noch industriell betriebenen Berliner Brauerei bot die Besichtigung der Berliner-Kindl-Schultheiß-Brauerei in Berlin-Weißensee am 22. März. Sicher nicht nur deswegen, aber auch, weil sich eine Bierverkostung mit deftigem Abendessen anschloss, war die Teilnehmerzahl doch recht beachtlich. Den Abschluss der interessanten Veranstaltungen bildete eine Besichtigung des Bundeskanzleramtes am 26.03.2011, für die wegen des besonders hohen Interesses – nicht alle Anmeldungen konnten wegen der begrenzten Teilnehmerzahl berücksichtigt werden – bereits eine Wiederholung in den nächsten Wintermonaten geplant wurde.

Festival-of-lights für Innungsmitglieder am 14.10.2011 – Impressionen aus dem beleuchteten Berlin

In Ergänzung der Besichtigungsveranstaltungen im Rahmen der Winterwerkstatt wurde noch eine besondere Anregung aufgegriffen: Am 14.10.2011 lud die Fuhrgewerbe-Innung Ihre Mitgliedsbetriebe zu einem abendlichen Streifzug durch das im Rahmen des Lichterfestivals angeleuchtete Berlin ein. Unter kompetenter Erläuterung zweier Guides ging es mit zwei Reisebussen der BVB Bus-Verkehr Berlin KG zu den Sehenswürdigkeiten des Festival-of-lights in der Hauptstadt. Rund 100 Mitglieder folgten der Einladung und konnten beeindruckende Bilder live genießen und auf sich wirken lassen.

Mitgliederservice

Informativ und fachlich aufbereitet erhalten die Innungsbetriebe zahlreiche Medien, die die betriebliche Praxis erleichtern helfen, aber zugleich auch über die gewerbepolitischen Schwerpunktthemen, die aktuell bearbeitet werden, informieren. Hierbei sind anhaltend die Mitgliederzeitschrift „Verkehrsnachrichten aus Berlin und Brandenburg“ und der Rundschreibendienst

führend, ergänzt durch zahlreiche eMail-Informationsdienste und Downloadmöglichkeiten im internen Bereich der Homepage der Innung. Zahlreiche Leitfäden und Merkblätter sowie die Musterarbeitsverträge der Innung ergänzen die Betreuungsarbeit.

Einige dieser Informationsmedien wurden 2011 überarbeitet. So hat die Innung in Zusammenhang mit der Änderung der Rechtsprechung des Bundesarbeitsgerichts zu befristeten Arbeitsverhältnissen ihren Leitfaden „Befristete Arbeitsverträge“ entsprechend geändert.

Aufgrund sich mehrender Anfragen in der Innungsgeschäftsstelle wurde zum dem Thema „Lohnpfändung“ ein Leitfaden neu erstellt. Dieser informiert ausführlich über die Pfändungsformen, die Pflichten für den Arbeitgeber und gibt zahlreiche Hilfestellungen für die Praxis.

Auch der für die Umzugsunternehmen der Innung zur Kundeninformation entwickelte Umzugsflyer wurde aktualisiert und damit einhergehend eine Formatänderung aufgrund des zunehmenden inhaltlichen Umfangs vorgenommen.

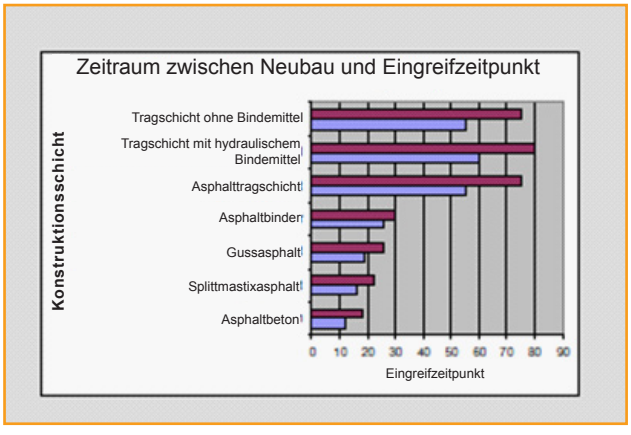
Weitere Rahmenverträge und Serviceangebote der Wirtschaftsorganisation der Innung, der FGIBB Service GmbH runden das Spektrum ab.

3.4 Öffentlichkeits- und Verkehrssicherheitsarbeit

Desolater Straßenzustand in Berlin: Verkehrs- und Bauwirtschaft fordern schnelles Sanierungskonzept

Der Zustand von Berlins Straßen und Verkehrswegen ist so schlecht wie nie: Von den 5.700 Kilometern Straße sind mittlerweile rund 4.000 Kilometer dringend sanierungsbedürftig, und nach Expertenmeinung hat das Berliner Verkehrsnetz von den durchschnittlich rund 60 Jahren Straßen-Nutzungsdauer bereits das Jahr 55 erreicht – notwendige Instandhaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen erfolgen bislang jedoch nur in sehr geringem Maße.

Gegen den anhaltenden Werteverzehr liefen Vertreter der Berliner Bau- und Verkehrswirtschaft Sturm: in einer Podiumsdiskussion zur Situation der Berliner Verkehrswege mit Fachpolitikern aller im Abgeordnetenhaus vertretenen Parteien am 03.08.2011 forderten sie die Verdreifachung der bisherigen Mittel für Sanierung und Erneuerung der Straßen, um das Verkehrsnetz vor dem endgültigen Kollaps zu bewahren. Die Frostschäden des vergangenen Winters hätten nur verdeutlicht, inwieweit der eigentliche Substanzverfall der Berliner Straßen bereits vorangeschritten sei, so die Wirtschaftsvertreter.



Dipl.-Geol. Bernd Dudenhöfer, stellv. Vorsitzender der Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure Berlin-Brandenburg (VSVI), bezifferte den akuten Investitionsbedarf für Erhaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen auf rund 250 Millionen Euro jährlich. Davon seien rund 150 Mio. Euro für die reine Sanierung und 100 Mio. Euro für die Erneuerung der Straßen vorzusehen. Im laufenden Haushalt hat der Berliner Senat dafür jedoch nur 74 Mio. Euro eingeplant.

Vor diesem Hintergrund warnten die Wirtschaftsvertreter eindringlich vor den negativen Folgen einer weiteren, durch Unterfinanzierung hervorgerufenen Substanzverschlechterung der Straßen: Ohne eine sorgfältige Erfassung des Zustandes des Berliner Straßennetzes werde eine Feststellung des nötigen Mittelbedarfs und darauf aufbauend eine seriöse Erhaltungsplanung zwangsläufig scheitern, der Kollaps des Verkehrsnetzes sei vorprogrammiert. Die aktuelle Vielzahl der nicht planbaren Baustellen sowie der geflickten und lauten Straßenoberflächen stünden darüber hinaus den Berliner Zielen hinsichtlich Lärmschutz und Luftreinhaltung massiv im Weg.

Die Podiumsdiskussion war eine gemeinsame Veranstaltung von ADAC, Bauindustrieverband Berlin-Brandenburg, Fachgemeinschaft Bau Berlin und Brandenburg, Fuhrgewerbe-Innung Berlin und Brandenburg sowie der Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure (VSVI) in Berlin-Brandenburg. Sie wurde moderiert von Petra Schwarz, Journalistin.

Mit dem Verkehrsminister auf Schleuderkurs - 3. Tag der Verkehrssicherheit der Fuhrgewerbe-Innung in Linthe

Rund 1.800 Besucher nutzten am 28. Mai 2011 das Innungsangebot und kamen zum Tag der Verkehrssicherheit auf das Gelände des ADAC-Fahrsicherheitszentrums bei Linthe. Der Aktionstag wurde von der Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg gemeinsam mit dem Land Brandenburg, in Kooperation mit dem Nutzfahrzeug-Zentrum der Berliner Mercedes-Benz-Niederlassung der DAIMLER AG sowie zahlreichen weiteren Aktionspartnern organisiert.

Mit deutlich mehr Besuchern und mehr Aktionsfahrzeugen fand der 3. Tag der Verkehrssicherheit statt. Den großen Zustrom von Unternehmern und Berufskraftfahrern, die vielfach mit ihren Familien kamen, konnte die Innung als Veranstalterin als stilles Lob verbuchen.

Mitveranstalter Land Brandenburg, Kooperationspartner Daimler und die 23 Aktionspartner der Fuhrgewerbe-Innung hatten erneut mit viel Enthusiasmus ein erlebnisreiches und informatives Zehn-Stunden-Programm auf die Beine gestellt, das kaum Wünsche offen ließ. Schwerpunkte waren 2011 eindeutig Sicherheitselemente an LKW und PKW, Umweltaspekte, Ladungssicherung und die Berufskraftfahrerausbildung.

Attraktionen an diesem Tag waren zweifellos wieder die verschiedenen Module auf dem ADAC-Gelände bei Linthe. Dort konnten sich die

Unsere Partner am Tag der Verkehrssicherheit 2011:

Mercedes-Benz

Niederlassung Berlin

Nutzfahrzeug-Zentrum

MAN

NEOPLAN

VOLVO

Volvo Truck Center Ost GmbH

DEKRA

IVECO

KRAVAG

POPP FAHRZEUGBAU GmbH

SCHMITZ CARGOBULL The TrailerCompany.

Schönwetter

SVG

Badischer Hof WEINGUT – PENSION Familie Werner Hahn

DAF Berlin

Leistung aus Leidenschaft

FGIBB Service GmbH Schulungen · Seminare · Beratungen Dienstleistungen rund um's Verkehrsgewerbe

Fliegl TRAILER

GALERIA KAUFHOF berlin | am alexanderplatz

IKK Innungskrankenkasse Brandenburg und Berlin

KRONE Wir transportieren Zukunft

Berliner Kindl Jubiläums PILSENER

RENAULT TRUCKS

SCANIA

TOTAL

TÜVRheinland® Genau. Richtig.

VDL Omnibusvertrieb-Ost Uwe Dahlitz und Söhne

Lkw-Fahrer mit den unterschiedlichsten Fahrzeugen von DAF, Iveco, Mercedes, Scania und Volvo testen. Ab 8 Uhr wurde jeweils im Zwei-Stunden-Rhythmus innerhalb der fünf Module gewechselt. So ließ sich einmal ausgiebig erfahren, wie LKW trotz modernster Sicherheitstechnik auf unterschiedlichsten Fahrbahn- und Witterungsbedingungen reagieren. Die Verlängerung der Intervalle gegenüber 2009 auf zwei Stunden bot zudem mehr Möglichkeiten, selbst zu fahren.

Die gesamte Konzeption dieses Verkehrssicherheitstages ist nach Einschätzung des Brandenburger Verkehrsministers Vogelsänger einzigartig, denn in dieser Konstellation gäbe es nicht Vergleichbares. Er nahm sich mehrere Stunden für den Besuch der Großveranstaltung Zeit, um dabei ausführlich mit vielen Teilnehmern und Ausstellern zu sprechen. Allerdings bedurfte es nicht einmal Überredungskünste, um den Minister nach Linthe zu bekommen. Denn schon von der Veranstaltungsidee war das Infrastrukturministerium in Potsdam begeistert und erklärte sich sofort zur kooperativen Mitarbeit bereit. Und so nutzte auch der Verkehrsminister die Chance, unter dem Themenschwerpunkt Verkehrssicherheit mit den verschiedensten Vertretern der Branche in unmittelbaren persönlichen Kontakt zu kommen. So erkundigte er sich über die konkreten Probleme bei den BAG-Vertretern, fragte bei den Lkw-Verkäufern nach der Branchensituation und ließ sich von Aufbauherstellern über verschiedene Aspekte der Ladungssicherung informieren.

Wenig später informierte sich Minister Vogelsänger auf dem weiträumigen Gelände an den ADAC-Modulen über die Sicherheitsaspekte, die die Fahrer in den Lkws dort zu absolvieren hatten. Und schließlich stieg er als Beifahrer in eine der Mercedes-Sattelzugmaschinen und ging mit auf Schleuderkurs. Und auf den Modulen wurde auch für ihn augenscheinlich, was passiert, wenn der Fahrer eben nicht richtig und angepasst reagiert.

Durchaus Wirkung zeigten auch die vier spektakulären Baumunfallsimulation, die die DEKRA eindrucksvoll präsentierte. Mit einem Kran wurden verschiedene Pkw-Typen in die Luft gehievt und aus unterschiedlichen Höhen auf einen gigantischen Baumstamm fallen gelassen, um Frontal- und Seitencrashsituationen mit 50 und 70 km/h darzustellen. Das waren einprägsame Bilder für eine typische Unfallbilanz in Brandenburg. Denn Ministerialrat Gerd Lange, Referatsleiter Straßenverkehr im Infrastrukturministerium, informierte, dass zwischen 1995 und 2011

fest 3.000 Menschen bei Baumunfällen im Land starben. Hinzu komme der Aspekt, dass die Anzahl dieser Unfälle 2010 gegenüber 2008 deutlich zunahmen. Allein im vorigen Jahr waren 61 Prozent der bei Unfällen in Brandenburg getöteten Personen sogenannte Baumopfer. Damit bleibt das Land in puncto Getötete pro Einwohner Schlusslicht im bundesweiten Vergleich.

Neben Verkehrssicherheit standen auch Spiel und Spaß wieder auf dem Programm, und zwar nicht nur für die Kinder: Wer sich traute, konnte einen Segwaykurs absolvieren oder sich in einer Personengondel von einem langarmigen Autokran auf 50 m Höhe über das Gelände ziehen lassen. Und die Innung ließ sogar für die großen Buddelfreunde Kindheitsträume wahr werden. Denn in der benachbarten Kiesgrube konnte sich einmal jeder auf einem vom Baumaschinenvermieter Swecon zur Verfügung gestellten Bagger ausprobieren. Im gleichen Terrain bestand auch die Chance zum Gasgeben auf einem Quad durch die Sandberge. Nicht neu, aber ebenfalls sehr beliebt war wieder die Mitfahrgelegenheit in einem Geländewagen auf dem Offroadparcours samt Wasserfallfahrt.

Neu im Tagesprogramm waren auch zwei Wettbewerbe. Da musste ein Geschicklichkeitsparcours in möglichst kurzer Zeit und mit den wenigsten Fehlern absolviert werden. Die Brandenburger Polizei hatte an anderer Stelle nicht nur ihr neuestes Radargerät zur allgemeinen Kenntnisnahme, sondern auch eine Lkw-Abfahrtskontrolle aufgebaut. Dabei wurde bewertet, was der Fahrer vor Fahrtantritt alles prüft und ob er dabei auch die präparierten Mängel entdeckt.

Bei Gegrilltem, Suppe, Kuchen und Getränken gab es ausreichend Möglichkeiten zur Unterhaltung – mit Veranstaltern, Ausstellern, Bekannten, Freunden und Kollegen. Musikalisch umrahmt wurde das alles wieder durch Dagmar Lay D. und ihre Band.

Auch 2011 Informationskampagnen „Die Gefahren des toten Winkels am LKW“ in Berlin und Brandenburg

Mit Unterstützung der VLB Verkehrslenkung Berlin, der Landesverkehrswacht Brandenburg und der Fuhrgewerbe-Innung führte das Tochterunternehmen der Innung, die VSBB Verkehrssicherheit Berlin-Brandenburg GmbH auch 2011 an Berliner und Brandenburger Grundschulen wieder Informationsveranstaltungen zu den Gefahren des toten Winkels am LKW durch.

Mit Beginn der Fahrradsaison starteten die beiden Demo-LKW, die für diese Kampagnen zum Einsatz kommen, wieder ihre Tou-

ren. Moderatoren erläutern den Schülern, die als Fußgänger oder Radfahrer besonders bei rechtsabbiegenden LKW gefährdet sind, die Sichtmöglichkeiten eines LKW-Fahrers, die verschiedenen, für den Fahrer nicht jederzeit einsehbaren Bereiche um das Fahrzeug und geben Tipps zum richtigen Verhalten zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Ergänzend zu diesen Aktionen stellten Innungsbetriebe im April 2011 wieder Fahrzeuge mit Fahrer für Demonstrationen der Gefahren des toten Winkels im Rahmen der Verkehrserziehungsaktion des Berliner Schulsenats „Mit dem Fahrrad sicher in den Frühling“ zur Verfügung.

Begleitet wurden die Aktionen 2011 ferner noch mit einer Kampagne des Lokalsenders tv Berlin, der mehrere Beiträge zur Thematik und zur Informationskampagne ausgestrahlt hat und somit für die Problematik sensibilisiert.

Quellenverzeichnis:

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